

CONCERTATION CONTINUE SUR LES TERRITOIRES PORTUAIRES

Remarques de l'URVN FNE PACA sur les trames du diagnostic partagé des différents Groupes de Travail

D'une manière générale, l'URVN FNE PACA salue le travail effectué dans les groupes qui a conduit à la rédaction de ces premières trames, car ces documents contiennent des éléments intéressants.

Nous tenons cependant à proposer quelques ajouts et modifications concernant des éléments qui nous semblent manquer ou avec lesquels nous ne sommes pas en accord.

Groupe de travail n°1 : Perspectives économiques, mutations industrielles, co-développement

Pour l'URVN FNE PACA, l'objectif du Port dans la partie « Réflexion pour l'avenir de la ZIP » devrait être d'aller vers un développement soutenable et raisonné, tenant compte des besoins et des enjeux locaux, et de la capacité du territoire. Il devra devenir un modèle de prise en compte du développement durable dans son organisation, son développement, son fonctionnement, notamment en imposant aux entreprises de son territoire l'obligation de respecter une charte environnementale ambitieuse, en réduisant ses consommations énergétiques, en développant les énergies renouvelables, en faisant de l'écologie industrielle et en faisant la promotion de filières respectueuses de l'environnement.

Concernant le point « Surfaces foncières importantes... » identifiées dans les atouts principaux, nous souhaiterions que cela puisse être nuancé, car le port indique parallèlement dans son addendum au projet stratégique, que la plupart des terrains du port sont soumis à des contraintes environnementales ou technologiques (risques industriels) et que la zone du caban est la seule zone aménageable restante possible... Ce qui est contradictoire... Pour l'URVN FNE PACA, de nombreux espaces du port sont riches d'un point de vue de la biodiversité et mérite donc d'être protégés et de ne pas être aménagés. Le mot d'ordre doit être optimisation de l'espace sur les terrains du GPMM.

Groupe de travail n°2 : Biodiversité, trames vertes et bleues

Concernant la trame du groupe de travail 2 elle ne contient pratiquement aucune information, seulement, les grands titres des parties, nous ne pouvons donc pas réagir sur le contenu, mais nous insisterons dans cette partie sur les points qui nous semblent les plus importants.

Concernant les atouts de la ZIP, il est évident que pour nous les richesses faunistiques et floristiques de la zone sont des atouts énormes qu'il convient de protéger activement.

Concernant les faiblesses de la zone par rapport à la biodiversité, pour l'URVN FNE PACA elles sont importantes :

- manque de vision globale des projets, pas de prospectives, ce qui amène des études d'impact au coup par coup qui ne permettent pas une vision globale des enjeux de la zone et finisse par aboutir à un territoire grignoté par les projets au fil du temps.
- de nombreux projets impactant pour la biodiversité : fos faster, liaison fluviale en fond de darse 2...
- une méthode de compensation ancienne non adaptés aux enjeux et à revoir
- des diagnostics ne prenant pas en compte les dernières découvertes en termes de biodiversité et donc une connaissance et une prise en compte incomplète des enjeux environnementaux du territoire.

Du coup pour l'URVN FNE PACA les actions à mettre en œuvre (à intégrer dans le paragraphe pistes d'approfondissement) sont :

- économiser de l'espace, optimiser l'espace existant, le port ne peut plus se penser comme un espace sans fin sur lequel les projets démesurés peuvent s'implanter, il faut désormais réduire et optimiser.
- étudier en profondeur un tracé alternatif au projet actuel de liaison fluviale (reliant la darse 1 à la 2) pour que celui-ci n'impacte pas la zone du Caban (côté droit ou gauche...). Nous demandons au GPMM de lancer une étude de faisabilité des tracés alternatifs.
- Une évaluation environnementale de l'actualisation du projet stratégique du GPMM et une étude d'impact globale afin d'évaluer l'ensemble des conséquences du projet de développement du GPMM.
- Revoir la méthode de compensation du GPMM pour intégrer les nouveaux concepts (dynamiques, fonctionnalité biologique) : Prendre en compte la fonctionnalité biologique, une nouvelle réflexion sur l'organisation et la gestion d'espaces naturels sur les territoires.
- Mettre à jour le diagnostic environnemental avec les nouvelles découvertes
- Revisiter la couronne agri-environnementale, certains secteurs compris dans cette couronne présentes des enjeux qui sont d'une importance plus faibles que la zone du caban qui n'en fait pas partie. Afin de préserver la zone du Caban, et pour permettre au port de disposer d'un espace pour ses activités, nous pouvons éventuellement proposer de dégager certains espaces de la couronne agri environnementale qui sont moins porteurs de forts enjeux de biodiversité et d'y rajouter les salins du caban.

Groupe de travail n°3 : Report modal et dessertes terrestres

Pour l'URVN FNE PACA un aspect majeur pourtant, demeure absent du diagnostic c'est la question d'une organisation ferroviaire qui permette de répondre aux besoins. Cet aspect doit absolument figurer dans les faiblesses de la ZIP car c'est un facteur bloquant majeur ! En effet, lorsque l'on veut faire du fret ferroviaire la question des infrastructures n'est pas le seul aspect déterminant ! Il faut également parler de capacité de production, car une fois que l'on a les infrastructures et les clients, encore faut-il pouvoir être en situation de composer et d'acheminer des trains tant d'un point de vue humain qu'organisationnel. Il est donc indispensable de pouvoir disposer d'un outil ferroviaire intégré, ce qui aujourd'hui n'est absolument pas le cas ! Au contraire, nous constatons aujourd'hui une totale inadéquation entre l'objectif affiché de transfert modal et la capacité à le réaliser de manière opérationnelle.

Dans le paragraphe opportunités, il faut absolument indiquer la nécessité de disposer d'un mode de gouvernance, de type Groupement d'Intérêt Économique, coordonnée entre chargeurs, propriétaires des infrastructures et opérateurs ferroviaires, qui permette de tenir les objectifs de report modal annoncés et validés par l'ensemble des acteurs. Selon l'URVN FNE PACA ce n'est que de cette façon, en impliquant l'ensemble des acteurs concernés, que des actions concrètes pourront être réalisées rapidement et que le report modal pourra être enfin mis en œuvre concrètement.

Nous demandons à ce que la réalisation de la liaison Marseille (Miramas) -Turin (Orbassano) par le tunnel ferroviaire du Montgenèvre se réalise au plus vite et soit donc indiquée dans les actions à mettre en œuvre. Le tunnel du Montgenèvre offre un accès direct au réseau européen de la plaine du Pô pour les voyageurs du Val de Durance et les flux issus ou en transit par les Alpes du Sud. En effet, les origines/destinations des flux dans les Alpes du Sud sont très différentes de celles des Alpes du Nord. Les flux dans les Alpes du Nord sont des trafics d'échanges et de proximité entre régions voisines, alors que ceux des Alpes du sud correspondent à un transit international de longue distance. On constate depuis le milieu des années 90, une chute des trafics Nord-Alpins français et parallèlement à cela une forte augmentation des trafics Sud-Alpins, caractérisés notamment par des niveaux de congestion très élevés à Vintimille. En raison de leurs origines/destinations diverses, et malgré une marge importante de capacité des sillons Nord-Alpins français libérée par la forte concurrence des passages suisses, les flux sud-alpins ne peuvent pas être transférés vers les passages nord-alpins français. L'URVN FNE PACA affirme que la Nouvelle Liaison ferroviaire Lyon-Turin ne permettra pas de soulager Vintimille. L'ouverture du Montgenèvre permettra le désenclavement des Alpes du Sud avec le report modal souhaité en assurant la liaison, fiable en toutes saisons, entre le val de Durance et la plaine du Pô.

Nous demandons également que la Gare de triage de Miramas soit ajoutée dans les atouts de la ZIP pour le report modal. En effet, le triage de Miramas est un outil majeur pour la production ferroviaire, qui permet, de plus, d'atténuer le déséquilibre des flux, indiqué comme faiblesse dans le document. Lieu de concentration/garage de matériel vide, le triage de Miramas en s'appuyant sur le faisceau de la gare de Fos Coussoul peut répondre à ce besoin. Les Navettes interbassins peuvent aussi être faites depuis Miramas. De même, concernant la limitation de la longueur des trains à 750m, à Miramas, il est possible de faire des trains plus longs, pour mémoire il existait un train de 1 000 m reliant le port Edouard Herriot (Lyon) aux bassins est et ouest (1 000 m entre Lyon et Miramas, dans les deux sens).

Nous demandons aussi à ce que la plateforme multimodale de CLESUD figure dans les atouts de la ZIP, car elle peut être un point de mutualisation possible des zones industrielles voisines telles que celles de Salon de Provence, Saint Martin de Crau, Berre, et se situe à proximité du triage de Miramas. Elle peut également constituer une solution d'allègement de Courtine.

Concernant une autre des faiblesses identifiées dans le document : connexions multimodale peu nombreuses, il reste de la capacité sur la Voie Unique de Fos Graveleau/Vigueirat (on compte environ 10 circulations/jour dans les deux sens). Pour l'URVN FNE PACA il serait donc tout à fait possible d'augmenter ces

connexions, pour profiter au maximum des possibilités de la ligne.

Nous demandons aussi à ce que figure dans les actions à mettre en œuvre, le raccordement de Marseille à l'autoroute ferroviaire (Perpignan-Bettembourg), ainsi que la création de terminaux combinés permettant concrètement de pouvoir développer l'intermodalité et de faire la jonction entre mer, fer, et fleuve.

Nous tenons également à ajouter une précision, l'URVN FNE PACA milite pour la mise en œuvre rapide d'un vrai report modal, à cette fin, il nous semble important que l'on développe les infrastructures ferroviaires sur le territoire du GPMM, notamment pour raccorder les industriels au réseau ferré sous forme d'ITE ou d'autres dispositifs s'ils existent. Par contre, il ne nous semble pas pertinent que le port augmente les limites de sa zone d'action pour devenir un assembleur de trains pour ses seules activités. Cela ôterait à Miramas une part importante de son potentiel et menacerait son devenir faute de volume suffisant à traiter. Or, Miramas, ne traite pas que les flux issus du GPMM mais aussi les flux est/ouest (Italie/Espagne). Bien sûr, les volumes suffisants sur une destination doivent faire l'objet de trains directs du GPMM. Le rôle de Miramas, essentiel pour le report modal, est de traiter les wagons isolés dans sa zone de ramassage et de recomposer des trains puis de les expédier, ce que ne sait pas faire le GPMM. Pour l'URVN FNE PACA il est donc important que le GPMM reste dans son rôle afin de ne pas nuire à l'objectif souhaité de favoriser le report modal.

Groupe de travail n°4 : Intégration territoriale

Concernant les faiblesses perçues de la ZIP il nous paraît très important de rajouter la forte pollution de l'air causée notamment par le trafic routier et les émissions industrielles et les conséquences sanitaires ainsi que les multiples nuisances que cela entraîne pour les riverains car cela est un problème majeur qui n'est pas acceptable.

Nous souhaiterions ajouter un autre point qui nous paraît pourtant très important dans les faiblesses : le fait que le GPMM ne développe aucune vision ni aucune action sur les autres territoires qui ne relèvent pas de sa compétence mais sur lesquelles pourtant il entraîne de fortes conséquences (la Vallée du Rhône, région entière...). Pour l'URVN FNE PACA il est important, pour un aménagement cohérent et raisonné du territoire, que le GPMM puisse participer au projet d'aménagement des territoires limitrophes : Marseille Provence Métropole, les 4 intercommunalités concernées par les bassins Ouest. Cela se traduirait par l'élaboration d'une démarche inter-Scot à laquelle participerait le GPMM, afin de faire émerger un projet intégrée de territoire à cette échelle. La création d'une structure d'étude de type GIP ou syndicat mixte associant l'Etat paraît indispensable pour faire avancer rapidement cette démarche. Le GPMM et son projet de développement devrait également, parce qu'il a des conséquences sur ces territoires, s'impliquer et participer aux actions menées sur la Vallée du Rhône et notamment le plan Rhône, la méditerranée et les diverses zones humides avec la prise en compte du SDAGE et la directive Européenne sur la stratégie marine, le niveau national pour ce qui concerne notamment le projet de développement du GPMM et la question des transports (SNIT notamment), l'internationale notamment pour l'élaboration d'une vraie démarche de prospective pour l'activité du GPMM.

Dans le paragraphe sur « les sujets qui font débat » nous demandons que soit indiqué le fort patrimoine naturel environnant qui constitue pour nous une véritable richesse et un fort enjeu en termes de protection.

Concernant les projets gagnants-gagnants, nous comprenons l'intérêt de ce genre de projets permettant de regagner la confiance de chacun des différents partis et de trouver un consensus, cependant nous considérons également que le fait de se fixer particulièrement sur ces projets permet d'éviter les "questions qui fâchent" ou de poser les problèmes sur le fond. En effet, il serait peut être plus opportun de parler plutôt de cohérence sur la ZIP des différentes politiques et projets, et de donner un contenu développement durable à l'ensemble de ces thématiques.

Nous sommes par contre favorables à la mise en place des projets contenus dans le paragraphe projets gagnants-gagnants. Nous proposons d'intégrer un nouveau projet à cette liste : un contrat/charte environnementale entre le GPMM et les entreprises qui souhaiteraient s'implanter sur la zone. Cela permettrait de mener une politique énergétique éco responsable pour toutes les infrastructures situées dans l'enceinte du GPMM. Ce contrat ou cette charte imposerait 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.

Il serait également intéressant d'aborder dans ce diagnostic, le rôle et la place du citoyen (exemple de l'énergie : ne pas uniquement constater que Fos va contribuer à la production nationale mais diagnostiquer l'autonomie énergétique du territoire lui-même...).

En conclusion, nous réaffirmons notre volonté de voir émerger une gestion durable de ce territoire pour une vision générale et intégrée des enjeux. Pour cela il serait nécessaire de mettre en place une gouvernance permettant une représentativité équilibrée des acteurs concernés ; l'Etat, des collectivités locales, des associations, des acteurs économiques et des syndicats, et une structure qui permettrait de porter une démarche de contrat de territoire globale et concertée, et dont les modalités de fonctionnement seraient à définir ensemble.