



Union Régionale Vie et Nature

Fédération Régionale de France Nature Environnement

Création de l'association : parution au J.O. du 1er février 1971
Agréée dans un cadre national au titre de l'article L. 141.1 du Code de l'Environnement
Agréée par l'Education Nationale pour l'éducation à l'environnement
Agréée par le Ministère de la Justice



Monsieur Hugues Parant
Préfet de la Région PACA
Boulevard Paul Peytral
13282 Marseille Cedex 20

Marseille, le 14 Juin 2012

Objet : amélioration de la liaison fluviale Rhône - port de Fos

PJ : tracés alternatifs (source GPMM)

Copies à : Monsieur le Préfet de région Rhône Alpes coordonateur du bassin Rhône Méditerranée, Monsieur le Président du comité de bassin Rhône méditerranée, Monsieur le Président du Conseil de surveillance du GPMM, Monsieur le Président du Conseil de développement du GPMM, Monsieur le Directeur Général du GPMM, Monsieur le Président de VNF, Monsieur le Président de Conseil régional PACA, Monsieur le DREAL PACA

URVN FNE PACA
Tel : 04 91 33 44 02
urvn-paca.contact@gmail.com
www.urvn.fr

UDVN 04
Tel : 04 92 78 77 18
udvn04@gmail.com

HANE 05
Tel : 04 92 52 44 50
Federation.hane@yahoo.fr

UDVN 06 / GADSECA
Tel : 04 93 41 01 22

UDVN FNE 13
Tel : 04 91 33 54 77
udvn13.contact@gmail.com

UDVN 83
Tel : 04 94 05 61 10
cigales.t@wanadoo.fr

FNE 84
Tel : 04 90 36 28 66
udvn84@wanadoo.fr

LPO PACA
Tel : 04 94 12 79 52
www.paca.lpo.fr

Découverte Ste Baume
Decouverte_sainte.baume.asso@gmail.com

Partager la Terre
Tel : 04 42 52 07 22
partagerlaterre@gmail.com

NOSTERPACA
nosterpaca.over-blog.com

Soc. Linnéenne de
Provence
jean-claude.mouraille@orange.fr

Assoc. Santé Environ.
Provence
www.asef-asso.fr

Monsieur le Préfet,

L'amélioration de la desserte fluviale du port de Fos est inscrite au contrat de projet 2007-2013. Elle a pour but de supprimer les risques encourus par le croisement systématique, à l'entrée de la darse 2, des porte-conteneurs et des barges fluviales et l'impossibilité pour ces dernières de rejoindre le terminal à conteneurs en darse 2, en raison des conditions de houle dans le golfe de Fos, de vingt à trente jours par an.

L'URVN FNE PACA fédération régionale de France Nature Environnement, soucieuses de développer les transports alternatifs aux poids lourds, ont exprimé leur plein accord pour cette amélioration des conditions actuelles peu propices au développement du transport fluvial.

Dans le même temps, nous avons exprimé notre totale opposition au tracé envisagé par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) qui traverse la zone du Caban, zone naturelle d'exception, protégée par des classements de niveaux européens.

Le 6 juin 2012, dans le cadre du Conseil de Développement, le GPMM, a présenté son étude comparative de différents tracés privilégiant la solution de base située au Nord et dans l'axe de la darse 2. (Voir document GPMM ci-joint).

Parmi les variantes étudiées, l'une présente l'avantage d'éviter toute atteinte aux espaces naturels classés du Caban tout en répondant aux objectifs recherchés. Il s'agit du tracé « E1 » reliant les darses 1 et 2.

Le GPMM admet que cette variante convient d'un point de vue technique ; mais présente l'inconvénient d'être plus chère que la solution de base. Elle est évaluée à 70 M€, la solution de base s'élevant à 40M€ auxquels il faut ajouter le coût des mesures compensatoires, difficiles à chiffrer en l'absence de connaissances précises des espèces qui peuplent la zone du Caban, et que certains évaluent aux alentours de 10 M€. Ainsi, la

Agir ensemble
pour des
territoires durables

Siège administratif: 60 Rue Saint Ferréol – 13001 Marseille

Siège social: Place Romée de Villeneuve – 13090 Aix en Provence

Tel: 04 91 33 44 02 – Fax: 09.65.34.51.00 – urvn-paca.contact@gmail.com – www.urvn.fr

variante E1 ne nécessitant, elle, pas de mesures compensatoires, les coûts globaux s'établiraient respectivement à 50 et 70M€.

Atténuant cet aspect financier, il convient de noter que, contrairement à la solution de base, la variante E1, peut comporter deux tranches fonctionnelles :

- une première permettant d'éliminer immédiatement les risques de collision et météorologiques par le creusement du canal au gabarit définitif entre les darses 1 et 2.
- une seconde, lorsque l'accroissement du trafic fluvial le justifiera, permettant de disposer trois étages de conteneurs sur les péniches au lieu de deux actuellement, par surélévation de ponts et surcreusement du fond du canal existant.

Un autre point plaide en faveur de la variante E1. Le GPMM a lancé les études de diagnostic de biodiversité du Caban, les résultats n'en seront connus qu'en fin 2013. Ils sont un passage obligé pour le dossier de déclaration d'utilité publique. Ainsi et dans l'hypothèse improbable où ces études ne confirmeraient pas le caractère exceptionnel de ces zones et la grande difficulté de les déclasser, le lancement de l'opération ne pourrait intervenir avant début 2014. Dans le cas contraire, il faudrait alors relancer les études sur un autre tracé, ce qui retardera encore l'amélioration des conditions de navigation et prolongera d'autant les risques de collision et météorologiques.

De plus, il serait regrettable que cette opération inscrite au contrat de projet ne puisse être engagée dans cette période, ce qui impliquerait la perte des financements prévus. La variante E1 n'étant pas soumise à ces études préalables, pourrait, elle, l'être.

Ne pas commencer dès maintenant à étudier sérieusement et de façon approfondie le tracé E1 revient donc à perdre beaucoup de temps et des financements !

En conclusion, et pour toutes ces raisons, nous demandons que la variante E1 soit étudiée sans délai et sans à priori avec ses deux tranches et que les estimations des deux solutions soient précisées.

Si, comme nous l'espérons, la variante E1 était retenue, vous pourriez compter sur notre plein accord.

En espérant que vous saurez être à l'écoute de notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes plus respectueuses salutations.

Pierre Aplincourt



Président de l'URVN-FNE PACA