

## Observations de l'URVN FNE PACA et l'UDVN- FNE 13 sur le projet de charte Ville-Port

18 Juillet 2012

L'URVN FNE PACA et sa fédération départementale UDVN-FNE 13 souhaitent apporter leurs observations au projet de Charte ville-port (version V7 06-05-2012) afin que les principes du développement durable y soient intégrés et mis en avant.

Nous partageons la vision du conseil de développement du GPMM notamment sur le problème de la gouvernance, sur la nécessaire articulation fonctionnelle entre le port, l'arrière zone portuaire et la ville, sur l'accessibilité de la gare maritime depuis la voirie, sur le développement des transports ferroviaires et la réduction des transports routiers.

Nous rappelons que nous sommes contre un développement irraisonné, continu et extensif de l'activité du port, particulièrement pour l'importation de produits fabriqués **sans le respect des normes environnementales et sociales**, contraire aux objectifs de relocalisation de l'économie et de réduction des modes de transports polluants.

Le document soumis à concertation présente des insuffisances et omet des enjeux de grande importance.

### Absence d'approche en termes de développement durable notamment sur le pilier environnement

La charte devrait être structurée et équilibrée dans son approche en s'articulant autour des trois piliers du développement durable. En l'état actuel elle expose longuement les aspects économiques, aborde la question de l'emploi mais ne fait pas de lien avec l'environnement, si ce n'est l'évocation creuse d'une « excellence environnementale ».

La **pollution atmosphérique** engendrée par les moteurs des navires amarrés au port plusieurs jours devra par exemple constituer un développement important de l'axe environnemental.

**Il est ainsi primordial d'approfondir les « ambitions de développement durable » exprimées dans la Charte** avant toute mise en œuvre de ses orientations et de préciser comment imbriquer les différentes fonctions économiques, environnementales et sociales du territoire.

Ce document doit saisir l'opportunité de mettre en application les principes du développement durable privilégiés par Euroméditerranée en montrant le lien avec ses projets de rénovation urbaine : reconstruction de la « Ville sur la Ville », requalification des espaces publics, construction d'équipements de proximité nécessaires à la vie de quartiers (commerces, écoles, cinéma...), mixité sociale (30 % de logements aidés) et générationnelle et offre de transport publics de qualité.

### Absence de prise en compte des risques

On peut constater que la question des risques est strictement absente de la Charte. Les activités portuaires entraînent pourtant des **risques sanitaires liés aux transports de matières dangereuses**. Or l'augmentation du flux de trafic routier traversant la ville laisse envisager une augmentation du risque qu'il est essentiel de considérer dans la Charte : notamment le transport de produits chimiques et le stationnement des camions en ville. Cette absence de prise en compte du risque ne révèle-t-il pas un manque d'intérêt pour les acteurs signataires? Des dispositions et axes de travail devront être définis notamment en ce qui concerne les principes de précaution et de prévention. **La culture des risques industriels** des habitants n'est pas évoquée.

### Une gouvernance insuffisante

La gouvernance proposée dans la Charte pose un réel problème : les membres du comité de pilotage (COFIL) se réduisent à l'Etat, aux représentants des deux établissements publics et aux

collectivités territoriales. L'idée forte d'un dispositif validé par toutes les composantes de la société est ainsi abandonnée, ce qui serait vraiment préjudiciable pour la pertinence du projet. L'adhésion et la participation du monde économique et associatif est indispensable pour l'appropriation d'un tel projet ville-port. Nous demandons un vrai dialogue inter-acteur basé sur le principe de la gouvernance à 5 : collectivités, état, acteurs privés, syndicat et ONG. Cette charte doit donc être l'occasion de structurer cette gouvernance pour la création d'un véritable projet Ville-Port partagé par tous.

## **Une nécessaire mise en cohérence entre le projet stratégique du Grand Port et les documents d'urbanisme à l'échelle de la métropole marseillaise**

Il nous semble nécessaire de ré-insister sur le rôle joué par le GPMM dans l'armature urbaine et sur la nécessaire intégration des conséquences de son projet stratégique dans le SCOT de MPM pour une meilleure articulation ville-port. Ces conséquences ne sont pas évaluées dans le DOG (Document d'Orientation Général), actuel, seul document opposable, qui ne fait que des recommandations non étayées et générales. Il est pourtant indispensable pour un projet de territoire cohérent, de renforcer les liens entre le projet stratégique du GPMM, la Charte ville-port et les documents d'urbanisme PLU et SCOT. L'ensemble des incidences de tous ordres du projet du GPMM doivent être étudiées, évaluées, chiffrées pour que le DOG prescrive cela précisément et en bonne intelligence avec la Charte ville-port.

L'Aire d'influence du Grand Port Maritime de Marseille ne se limite pas à l'aire Marseillaise. Le GPMM entraîne des impacts et des répercussions dans des territoires bien plus lointains. Il est donc nécessaire de bien prendre en compte des échelles de territoire différentes et leurs enjeux spécifiques pour plus de cohérence. Selon nous, il est primordial que le GPMM développe des visions et des actions et s'impliquent sur des projets existants menés sur les autres territoires qui ne relèvent pas de sa compétence mais sur lesquelles pourtant il entraîne de fortes conséquences tels que Métropole Marseillaise entière, la Vallée du Rhône... Pour un aménagement cohérent et raisonné du territoire le GPMM devra participer au projet d'aménagement des territoires limitrophes.

## **Pour un tracé de LGV associé au GPMM**

Concernant le projet appelé dorénavant « Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur » et non plus LGV PACA, nous souhaitons que le tracé soit en lien avec le Grand Port Maritime de Marseille. En effet, pour la section Marseille Nord, nous demandons que soit étudié un tracé littoral proche de l'actuelle voie maritime car cela permettrait de faire le lien avec l'activité passager et de desservir le GPMM et Euroméditerranée pour relier le pôle croisière et ferries à la LGV, ainsi que de réduire les nouvelles nuisances sonores sur cet axe (puisque ce fuseau pourra être majoritairement souterrain). Cela pourrait également libérer les voies venant du Nord pour faciliter l'entrée des TER, permettre de réhabiliter les haltes ferroviaires sur les voies actuelles afin de desservir les quartiers traversés, sécuriser et renforcer la fiabilité de l'accès à la gare Saint Charles.

--

**L'URVN FNE PACA et l'UDVN FNE 13 soulignent l'intérêt de ce travail en partenariat entre la ville et le port. Ce projet de charte reste toutefois, à ce stade, peu détaillé et sans grande ambition. Les points que nous avons mis en lumière ci-dessus devront être pris en compte dans les prochains documents pour répondre aux enjeux du développement durable de notre territoire.**

**Malgré les manques de précision sur l'articulation ville-port, nous considérons cette charte comme une première étape nécessaire mais insuffisante vers la création d'un véritable projet de territoire ville port.**