

CONTRIBUTION de FNE PACA

Un tel projet ne peut reposer sur des chiffres erronés ou surévalués de population, de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre



FNE PACA a pour objet de (extraits) :

- *Protéger les espaces, ressources, milieux et habitats naturels*
- *Lutter contre les pollutions et nuisances, l'étalement urbain, l'aliénation des chemins ruraux, les atteintes au domaine public naturel, fluvial et maritime*
- *Prévenir les dommages écologiques et les risques sanitaires, technologiques et naturels*
- *Veiller à des déplacements plus supportables pour l'humain et l'environnement.*

FNE PACA compte 6 fédérations départementales, 6 associations régionales et 60 membres individuels.

Coordonnées : FNE PACA – 14 quai de Rive Neuve, 13007 MARSEILLE - contact@fnepaca.fr - <https://fnepaca.fr/>

Une augmentation désormais modeste de la population

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage commence (page 15) par un paragraphe au titre particulièrement trompeur, voire mensonger : « Une forte croissance démographique », à l'appui d'un graphique faisant remonter l'évolution en question à ... 1876. Pourquoi pas aux Ségobriges ? L'évolution démographique de ce territoire date des années 1960 et de la décision de l'Etat d'en faire un territoire portuaire et industriel.

Depuis, la dynamique s'est, fort heureusement, « tassée » avec, comme l'indique l'illustration, une évolution récente de l'ordre de **+ 0 %** pour Fos, Istres et Miramas à **+ 1,3 %** pour Salon (lié aussi à d'autres bassins d'emplois).

Cette tendance mène à une population totale de la zone d'étude d'environ **150 000 habitants en 2030, et non 190 000** évaluation qu'il apparaît indispensable de corriger, ainsi que tous les hypothèses de trafic auxquelles ce chiffre est lié.

Une évolution plus modérée du trafic de marchandises

L'activité industrielle et le trafic de vracs, solides et liquides, étant plutôt orientés à la baisse, c'est le trafic de conteneurs qui constitue l'indicateur privilégié d'évolution de l'activité du port, et plus particulièrement des **bassins ouest** (celui des zones logistiques proches lui est directement lié) : ce trafic s'est **stabilisé**, depuis plusieurs années, autour de **1 million d'evp par an*** (les bassins ouest représentent 85% d'un total de 1,2 Mevp en 2014-2015-2016, de 1,4 Mevp en 2017-2018, de 1, 2 Mevp en 2019).

La crise sanitaire liée au coronavirus COVID-19, les tensions internationales et la nécessaire résilience des écosystèmes à de telles crises rendent **très hypothétique une croissance**, même modérée, des trafics intercontinentaux.

Seule persiste la volonté, légitime, de **rééquilibrer les trafics entre les ports du nord et du sud de l'Europe**, notamment en ce qui concerne les trafics entrant/sortant de la métropole lyonnaise, voire du sud de l'Allemagne et de la Suisse ; à noter qu'une partie de ce rééquilibrage s'est déjà opérée au profit des ports espagnols.

Le doublement annoncé du trafic global de conteneurs au départ et à l'arrivée du port de Fos (et des zones logistiques

liées) relève ainsi de l'incantation ; seule une évolution modérée est à envisager.

Par ailleurs, les travaux menés en 2015-2016 dans le cadre des groupes de travail du Conseil de développement du GPMM (comptes-rendus disponibles), avec la participation de la plupart des acteurs concernés, ont mené aux conclusions suivantes (pour une hypothèse de 2 à 3 millions d'EVP par an !) sur les potentialités réalistes de part modale :

- **10 à 20 % pour le fleuve**, soit 300 à 500 k.evp /an (3 à 5 barges /jour, *contre 2 aujourd'hui*) hors éventuel brouettage fluvial entre le GPMM et le Vaucluse
- **15 à 35 % pour le fer**, soit 400 à 900 k.evp /an (15 à 35 trains /jour, *contre 5 à 10 aujourd'hui*) hors éventuel brouettage ferré entre le GPMM et les zones logistiques proches
- **55 à 75 % pour la route**, soit 1400 à 2000 k.evp /an (1400 à 2000 poids-lourds /jour, *contre environ 1000 aujourd'hui*).

Et à des préconisations touchant plus à l'**exploitation optimale des infrastructures actuelles** qu'à la nécessité de nouvelles infrastructures (dont certaines déjà en cours de réalisation : plate-forme ferroviaire de Fos-Graveleau ...).

L'actuelle gouvernance du GPMM n'a pas validé, au titre du **projet stratégique 2020-2024**, l'hypothèse de part modale de 75% pour la route mentionnée dans le dossier du maître d'ouvrage, p. 48, et a annoncé des objectifs plus ambitieux concernant la part du fleuve et du rail.

Les chiffres globaux étant à réviser à la baisse, les parts modales potentielles du fluvial et du ferroviaire sont, inversement, à réévaluer.

Que penser de l'objectif « Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM [...] en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland [...] » ?

Les connexions entre le port et sa couronne logistique, le plus souvent sur 10 à 40 km, relèvent de ce qu'il est courant d'appeler le « **brouettage** ». Massifié, celui-ci peut s'opérer par voie ferroviaire ou fluviale (cf. les ports du nord de l'Europe). Non massifié, il est l'apanage du transport routier, y compris lorsqu'il s'agit de rejoindre une plate-forme inter-modale quand celle-ci n'est pas située au contact des terminaux maritimes. Le projet de liaison routière Fos-Salon pourrait ainsi concerner les liaisons de/vers :

- St-Martin-de-Crau (*si des dispositions restrictives affectent le trafic poids-lourds sur la RN 568*)
- Salon, Miramas, Berre ...

Hors « brouettage », les liaisons de/vers l'**hinterland** méritent d'être, au maximum, **massifiées** indépendamment des groupes industriels auxquels sont rattachés les chargeurs et les transporteurs, et basculées vers le rail et la voie d'eau, tout particulièrement en ce qui concerne :

- la ville de **Marseille**, ses entrepôts, usines et centres commerciaux (cf. projet de service public de fret ferroviaire et de logistique urbaine, porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la RDT13)
- l'est de la région et l'**Italie**, avec la volonté affirmée des acteurs de limiter le trafic sur l'A8
- l'**Occitanie**, avec l'engagement de la Région en faveur du report modal
- la **région urbaine de Lyon**, pour lesquelles les potentialités ferroviaires et fluviales sont importantes.

S'agissant de « compétitivité » ou, pour être plus clair, de rapidité du transport routier, il s'agirait, de gagner, selon les heures, **de 5 à 15 mn** (cf. dossier du Maître d'ouvrage) **sur des trajets d'une à quatre heures** ... On situe bien le maigre enjeu ...

Le faible impact CO2 du rééquilibrage souhaité des trafics maritimes au profit du port de Fos

A supposer qu'une politique portuaire particulièrement agressive permette de faire transiter par le port de Fos et son hinterland industriel et logistique 200 000 EVP de plus par an, qui sont aujourd'hui captés (grâce à de lourds investissements) par les ports d'Anvers, de Rotterdam ... ou de Barcelone, le report de ces flux représenterait :

- une **hypothétique** diminution du trafic maritime contournant la France et la péninsule ibérique de 20 rotations de 10 000 km par an, soit **- 1 MtCO₂ /an**
- une diminution, pour atteindre la région urbaine de Lyon, d'environ 400 km pour 2 EVP, soit -40 Mkm /an, soit - 40 000 tCO₂ /an.

A comparer avec les émissions de 69 MtCO₂ par an liées au trafic routier sur la liaison Fos-Salon (330 jours x trafic moyen 30 000 véh dont 20% PL x 30 km x 0,232 kgCO₂)

On est loin des objectifs de réduction, par rapport à 1990, de 35 à 40 % en 2030, et de 75 à 85 % en 2050 ...

Un objectif erroné : « Un projet tenant compte de l'objectif de neutralité carbone »

On cherche en vain dans le dossier du maître d'ouvrage ce qui étaye le paragraphe :

« *Un projet tenant compte de l'objectif de neutralité carbone :*

- *Intégration dans la conception et l'exploitation de l'infrastructure de caractéristiques ou dispositions de nature à réduire les émissions de GES (et la consommation énergétique)*
- *Facilitation des pratiques vertueuses (usage des transports collectifs, modes actifs...)*
- *Stockage autant que faire se peut du carbone (puits, notamment sous forme végétale)*
- *Étude, lors des phases ultérieures, de potentiels de production d'énergies renouvelables (production solaire). »*

Au-delà des changements susceptibles d'intervenir sur ce que nous considérons aujourd'hui comme le long terme, tels que l'élévation du niveau de la mer (qui disqualifie d'emblée la variante de tracé dite barreau des étangs), de nombreux aléas peuvent affecter l'exploitation de la liaison Fos-Salon (existante ou projetée) : épisodes météorologiques désormais plus fréquents, accidents routiers ou industriels ...

La gestion de ces aléas apparaît bien peu prise en compte dans le dossier, alors même qu'elle devrait en constituer un des volets essentiels : le transport des marchandises, comme des personnes, souffre plus aujourd'hui de problèmes de prévisibilité que de capacité ou de vitesse.

Conclusion

Il est toujours facile de justifier la construction d'une nouvelle infrastructure en gonflant les chiffres. Et l'erreur 'humaine' d'appréciation, si on peut l'appeler comme cela, est rarement répréhensible.

Pourtant les dégâts sont souvent considérables sur l'environnement, sur la santé humaine, et souvent aussi sur les comptes publics, avec des infrastructures à entretenir, à exploiter pour une rentabilité et des externalités négatives.

Il est donc primordial que le projet soit présenté sous un jour le plus fidèle possible, sans chercher ni à en exagérer les avantages ni à en minimiser les conséquences.