



**PROJET DE RECONSTITUTION DES
FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU
CANET**

**CONCERTATION PREALABLE
16 NOVEMBRE AU 20 DECEMBRE 2022**

COMPTE-RENDU
DE L'ATELIER-VISITE SUR LE RACCORDEMENT
FERROVIAIRE DE MOUREPIANE
29 novembre 2022



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Visite terrain	3
3. Travail en sous-groupe et restitution	3
• Restitution par le groupe 1.....	4
• Restitution par le groupe 2.....	4
• Restitution par le groupe 3.....	5
• Restitution du groupe 4.....	6
• Restitution du groupe 5.....	6
4. Réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane : caractéristiques	7
• L’acoustique.....	7
• Les effets vibratoires	10
• Infrastructures	12
• Exploitation transitoire du faisceau d’Arenc 2024-2025.....	12
• Performance du raccordement	14
• La sureté	20
5. Conclusion	22

L'atelier-visite sur le raccordement ferroviaire de Mourepiane s'est déroulé le 29 novembre 2022, de 16h30 à 21h00, à Marseille. Il a réuni une vingtaine de participants.

1. Introduction

Claude CHARDONNET, modératrice, souhaite la bienvenue aux participants. Elle rappelle la thématique de la rencontre : le raccordement ferroviaire de Mourepiane. Elle présente le déroulé de l'atelier aux participants : la rencontre débute par une visite commentée le long du raccordement ferroviaire de Mourepiane sur le secteur Consolat, puis se poursuit par un atelier en salle dans le prolongement de cette visite.

Elle rappelle que le projet est piloté par le port de Marseille Fos et par SNCF Réseau et présente les principaux intervenants côté maîtrise d'ouvrage :

- **Patrick LARMINAT, SNCF Réseau**
- **Frédéric LEMOINE, port de Marseille Fos**
- **Stéphane PITON, SNCF Réseau**
- **Alain PREA, port de Marseille Fos**

Stéphane PITON et Frédéric LEMOINE présentent brièvement le projet avant de commencer la visite terrain.

2. Visite terrain

La visite commentée par **Stéphane PITON** le long du raccordement ferroviaire de Mourepiane a commencé à 16h40 et s'est terminé à 17h40.

3. Travail en sous-groupe et restitution

A la suite de la visite, les participants s'installent en salle, pour la deuxième partie de la rencontre.

Ils sont invités à échanger leurs points de vue (avis, questions, identification de points d'amélioration, etc.) avec leurs voisins de table, à partir de la grille de travail présentée ci-dessous. Chaque sous-groupe désigne un rapporteur, chargé de noter les points-clés dans la grille de travail, au fil des échanges, qu'il restitue ensuite en plénière, lors d'une séquence de mise en commun.

- **Restitution par le groupe 1**

Madame PROST COLETTA est chargée de la restitution pour le groupe 1. Elle relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants s'inquiètent de l'impact routier du projet à la sortie de la porte 4, et perçoivent la situation actuelle comme très compliquée. Ils ne croient pas à une réduction du nombre de camions, notamment aux vues des graphiques qui leur ont été présentés. Ils souhaitent que l'impact routier à la sortie de la porte 4 soit traité.

Ils se posent des questions sur les impacts vibratoires du projet de réouverture du raccordement

Suite à la visite, avez-vous des questions de compréhension/demandes de précision ? Y-a-t-il des points sur les caractéristiques du projet de réouverture du raccordement que vous souhaitez mettre en discussion ?	
Suite à la visite et compte-tenu de votre vécu, quels pourraient être les points d'amélioration et les points sensibles à étudier concernant la réouverture du raccordement de Mourepiane, pour limiter les effets sur votre quotidien ?	

ferroviaire de Mourepiane. Ils souhaitent que les études menées soient sérieuses.

Concernant les locomotives de pousse diesel, ils se demandent où iront les gaz polluants émis par ces engins et quelles seront les mesures mises en place pour que ces gaz ne posent pas de difficultés dans les quartiers riverains au projet.

Ils souhaitent que sur le raccordement de Mourepiane, du côté de la sortie du tunnel du Soulat allant vers La Calade, il y ait un traitement sur les rails et sur les traverses pour réduire les nuisances liées au passage des trains (comme c'est le cas sur la portion du raccordement qui passe dans la cité Consolat).

Ils se demandent quelles compensations vont apporter les deux maitres d'ouvrage pour annuler toutes ces pollutions supplémentaires dans leurs quartiers qu'ils mettent en avant.

- **Restitution par le groupe 2**

Monsieur ROBERT est chargé de la restitution pour le groupe 2. Il relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants notent que les maitres d'ouvrage leur ont indiqué que suite à la fermeture de la gare du Canet, il n'y avait pas d'autres choix que de rouvrir le raccordement ferroviaire de Mourepiane pour continuer à recevoir du fret ferroviaire sur la zone portuaire. Ils s'interrogent sur le rôle et les aménagements envisagés du faisceau d'Arcenc dans ce contexte, et demandent des compléments d'information à ce sujet, voire l'organisation d'une visite, à l'image de celle organisée dans le cadre de la rencontre de ce jour. Ils souhaitent en effet comprendre ce qui va se mettre en place sur le faisceau pendant la phase transitoire annoncée par les maitres d'ouvrage et dans le cadre du projet LNPCA (concernant le trafic fret mais également le trafic voyageur).

Ils rappellent que lors de l'atelier précédent¹, SNCF Réseau leur a expliqué qu'à terme, les trains fret en sortie du terminal portuaire pourraient ne plus être acheminés par le raccordement de Mourepiane en montée et via une pousse diesel, mais via le faisceau d'Arenc. Ils pointent du doigt le fait que ces explications changent du projet qui leur est actuellement présenté. Ils demandent des précisions de la part des maîtres d'ouvrage.

Ils affirment également que lors de la réunion d'ouverture, Patrick LARMINAT leur a annoncé que les TER pourraient arriver sur Arenc, et non plus uniquement sur Saint-Charles. Ils souhaiteraient que ces informations leur soient confirmées.

Plus généralement, ils dénoncent le fait que les informations leur soient données de façon morcelée.

Ils soulignent la présence de chauves-souris dans le tunnel du Soulat, et se demandent ce qu'elles vont devenir dans le cadre du projet.

- **Restitution par le groupe 3**

Madame FRENTZEL est chargée de la restitution pour le groupe 3. Elle relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants demandent quelles seront les compensations pour les riverains dans le cadre des impacts du projet.

Ils se demandent si un sur-élévation du pont qui va vers Saint-André est prévu et indiquent souhaiter que ce pont soit sécurisé et réorganisé.

Ils demandent que la butte créée par le chantier de 2015 soit dépolluée.

Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit contrôlé, notamment à cause de la présence de Chrome 6. Ils demandent que le préfet soit mobilisé sur ce sujet.

Ils se demandent comment les habitants de Consolat et plus particulièrement les personnes âgées vont pouvoir se rendre à Saint-André après la fermeture du PN de St André. Ils souhaitent que des aménagements soient réalisés pour pouvoir rejoindre Saint-André à pied, depuis la cité Consolat.

Ils souhaitent l'aménagement d'un parc à la place de la zone logistique ActiSud, dont ils soulignent qu'elle génère un important trafic de camions impactant grandement le cadre de vie des riverains.

Ils espèrent que les problèmes de bruit ne seront pas insupportables.

Ils demandent la mise en place d'une clause de revoyure par écrit avec le port de Marseille Fos dans le cas où le projet serait mis en place, de façon à pouvoir continuer à dialoguer avec le port de Marseille Fos et assurer un suivi du projet après sa mise en service.

Ils formulent la demande d'un allongement du tunnel du Soulat, par un procédé moderne, de façon à éviter la pollution de l'école Saint-Louis Consolat (la fin du tunnel se situant directement en-dessous de l'école).

Ils demandent des murs anti-bruit pour Mourepiane 2 Vilogia, pointant du doigt le fait que toute la zone du pont vers Saint-André n'est pas couverte par des murs anti-bruit. Également, ils demandent l'aménagement de murs anti-bruit pour le haut de Consolat Unicil.

¹ Atelier thématique organisé le 21 novembre 2022, consacré aux effets du projet sur le territoire

Ils souhaitent que l'Agence Régionale de Santé (ARS) réalise une étude spécifique pour les territoires riverains à la zone portuaire concernant les maladies pulmonaires.

Ils souhaitent également une baisse des taxes foncières sur les secteurs impactés par les transits routiers, ferroviaires et maritimes.

- **Restitution du groupe 4**

Monsieur LAPEBIE est chargé de la restitution pour le groupe 4. Il relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit à la sortie du tunnel du Soulat sur la voie descendante.

Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit équipé de conduits capables de traiter les fumées émises à l'intérieur du tunnel (notamment par une locomotive de pousse diesel qui se retrouverait bloquée dans le tunnel).

Ils remettent en question l'opportunité de la réouverture du raccordement de Mourepiane, du fait de la possibilité annoncée de développer et d'allonger le faisceau d'Arenc pour 2030-2031. Ils ne comprennent pas pourquoi ces aménagements sur le faisceau d'Arenc ne sont pas réalisés dès maintenant.

Ils demandent quel sera le trafic routier induit sur le port suite à la création de la plateforme multimodale sur Saint-André Mourepiane.

Ils réclament l'électrification des formes 8, 9 et 10, et de toutes locomotives qui pourraient circuler sur le port.

Ils se demandent si la hauteur du pont situé à proximité de l'espace culturel pourrait permettre le passage du tramway, comme cela semble prévu.

Ils dénoncent le fait qu'à partir de Saint-André et jusqu'au tunnel de la Nerthe, aucun aménagement visant à réduire les impacts liés au passage des trains (aussi bien voyageurs que fret) n'aient été réalisés.

- **Restitution du groupe 5**

Stéphane COPPEY est chargé de la restitution pour le groupe 5. Il relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants indiquent s'être posé de nombreuses questions sur le gabarit des tunnels ainsi que sur le poids des trains. Ils se demandent si l'utilisation de locomotives de pousse pour des trains de conteneurs est réellement nécessaire. Ils estiment qu'*a priori*, les trains de conteneurs ne sont pas des trains lourds. Ils demandent si l'infrastructure ferroviaire pourra disposer de caténaires fournissant une intensité suffisante dans le cas où l'on disposerait de locomotives de pousse électrique.

Ils se demandent quel sera l'impact des trains de fret remontant par le tunnel du Soulat sur le trafic ferroviaire de voyageurs.

Ils soulignent que les trois tunnels situés entre Arenc et Saint-André ne sont pas au même gabarit. Ils demandent aux maîtres d'ouvrage de leur expliquer pourquoi il n'est pas possible de faire remonter

les trains par le faisceau d'Arenc plutôt que par le raccordement ferroviaire de Mourepiane, et demandent si cela est dû aux différences de gabarits des trois tunnels.

Ils demandent comment le port de Marseille Fos va pouvoir imposer aux opérateurs l'utilisation de semelles de frein composites, et s'il sera envisageable d'avoir des prescriptions particulières pour les trains qui rentrent et qui sortent du terminal de Mourepiane.

Ils demandent comment s'organisera le chargement et le déchargement des remorques.

Ils voudraient pouvoir connaître le poids d'un train complet, afin de savoir s'il dépasse ou non les 1260 tonnes.

- **Mots du garant de la concertation**

Claude CHARDONNET demande au garant de la concertation de présenter brièvement son rôle.

Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation, propose de ne pas refaire de présentation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), mais précise qu'il pourra en parler avec les participants intéressés en fin de réunion. Il indique qu'aux vues des questions posées par les participants, des réponses devraient être apportées par les maîtres d'ouvrage en deuxième partie d'atelier, ainsi que lors du prochain atelier qui permettra de parler de ce qui se passe sur les emprises portuaires, et à travers les réponses qui seront publiées par les maîtres d'ouvrage sur le site internet de la concertation. Il précise que toutes les questions sont consignées.

Claude CHARDONNET propose que les maîtres d'ouvrages passent à la présentation, et espèrent que cette présentation permettra de répondre à certaines questions posées aujourd'hui.

4. Réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane : caractéristiques

- **L'acoustique**

Patrick LARMINAT, SNCF Réseau, remercie les participants d'avoir pris le temps d'effectuer la visite. Il les remercie également pour la richesse de ce qu'ils viennent d'énoncer. Il identifie trois types de demandes :

- Des demandes d'enrichissement du projet, qui vont être étudiées par les maîtres d'ouvrage ;
- Des demandes d'informations, dont un certain nombre vont être traitées aujourd'hui ;
- Des demandes d'informations qui seront traitées la semaine prochaine car elles relèvent davantage du domaine portuaire.

Stéphane PITON, SNCF Réseau, liste les différents projets qui concernent les secteurs du Canet à l'Estaque :

- Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet ;
- Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) ;
- Le projet de Tramway Nord.

Patrick LARMINAT indique que SNCF Réseau travaille avec la Métropole sur le projet de Tramway Nord, et que les deux ouvrages ferroviaires susceptibles d’être concernés par le passage du tramway ont bien été identifiés.

Mathias BOURRISSOUX indique qu’il est également le garant de la concertation pour le projet de Tramway Nord. Il indique que la concertation débutera le jeudi 1^{er} décembre, et que les variantes du tracé de la ligne tramway n’ont pas encore été décidées.

Stéphane PITON énumère les principales caractéristiques du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet :

- La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane ;
- La création d’un faisceau ferroviaire de réception et de départ sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane ;
- Le renforcement du faisceau de manœuvre de Saint-André ;
- La construction de deux voies de chargement supplémentaires sur le terminal maritime Med Europe.

Concernant les circulations ferroviaires, il indique qu’il y a actuellement, en moyenne, 10 passages de trains fret quotidiens sur les voies littorales, dont 3 passages de trains Vrac à destination directe d’Arenc, et 7 passages de trains multimodaux par le Canet. Il explique qu’en 2025, avec la fermeture du Canet et avant la réouverture du raccordement de Mourepiane, ce nombre sera réduit à 8 passages quotidiens, avec toujours les 3 passages de trains Vrac et 5 passages de trains multimodaux, de par le report de 2 passages vers le site de CléSud, et que les trains utiliseront le faisceau d’Arenc en mode dérogatoire.

Il indique qu’à partir de 2026, le raccordement ferroviaire de Mourepiane sera mis en service. Il précise que l’augmentation progressive du trafic de trains de fret empruntant le raccordement est estimée sur 20 ans de 5 passages de trains en 2026 à 12 passages de trains en 2046, due au report modal.

- **Un participant** pointe du doigt le fait que les estimations d’évolution du trafic de trains fret et de report modal ne sont par définition que des hypothèses.

Patrick LARMINAT rappelle qu’il y a une ambition de report modal et d’augmentation du fret ferroviaire depuis des années, mais qu’aujourd’hui personne ne peut dire si cela fonctionnera. Il souligne néanmoins qu’aujourd’hui une dizaine de trains passent quotidiennement par la gare du Canet et que l’on sait comment ce trafic va se réorganiser dans les prochaines années.

- **Monsieur PELLICCIO** se demande quel sera l’impact sur la population si les objectifs de report modal ne sont pas atteints. Il rappelle que selon lui, le projet ne concerne pas uniquement la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, mais plutôt la massification des flux de marchandises transitant par le port de Marseille Fos. Il estime donc que si le report modal ne se fait pas comme les maitres d’ouvrage l’imaginent, il y aura beaucoup plus de camions qu’actuellement ce qui aura un impact négatif sur la population. Il trouve que le projet est incomplet car il ne prend pas en compte tous les scénarios, notamment concernant le report modal. Il estime que les maitres d’ouvrage devraient remercier les riverains qui s’étaient opposés au projet de 2015 dont il juge que l’infrastructure serait aujourd’hui obsolète.

Frédéric LEMOINE, Port de Marseille Fos, rappelle que l’objet de la concertation n’est pas le développement du port dans les vingt ans à venir, mais bien la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, dont l’un des volets est la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Il précise qu’avec ou sans le projet, l’économie portuaire a vocation à se développer, en

veillant à prendre en compte le respect du cadre de vie des riverains et de l'environnement. Pour cela, il estime que le mode ferroviaire est pertinent. Il indique que si rien n'est fait sur les infrastructures ferroviaires, à la fermeture de la gare du Canet, il ne sera plus possible de traiter des trains de fret sur le site de Marseille. Tout le trafic actuel serait alors reversé sur la route.

- **Un participant** affirme que le projet de réouverture du raccordement de Mourepiane est un cheval de Troie pour permettre de développer les activités économiques du port de Marseille Fos. Il met en doute le fait que le port de Marseille Fos soit préoccupé par le respect des riverains et de l'écologie. Il prend l'exemple des fumées rejetées par les bateaux, mais aussi de la fermeture des ports de pêche et des accès à la mer situés sur l'emprise foncière du port de Marseille Fos.

Stéphane PITON revient sur les aménagements de réduction des impacts liés au passage des trains déjà réalisés au niveau du raccordement ferroviaire de Mourepiane, à savoir la remise en état de la voie et des équipements, la remise en état des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques, ainsi que la réalisation de murs anti-bruit et d'aménagements de sécurité. Il précise que les aménagements acoustiques comprennent la pose d'écrans acoustiques au niveau de la cité Consolat ainsi que la pose de longs rails soudés sur les deux tiers du raccordement de Mourepiane. Il présente ensuite les premiers résultats des études acoustiques réalisés par le cabinet d'étude CIA Acoustique, sur la cité Consolat.

- **Monsieur PELLICCIO** juge la présentation des premiers résultats de l'étude acoustique incompréhensible, il regrette l'absence d'un pointeur pour pouvoir suivre de manière plus efficace les explications.

Patrick LARMINAT reprend les explications des premiers résultats de l'étude acoustique. Il indique que sur les voies littorales existantes, et à la suite de la mise en service du raccordement de Mourepiane, le trafic ferroviaire génèrera moins de nuisances acoustiques, étant donné qu'il y aura moins de trains qui circuleront sur ces voies.

Stéphane PITON continue la présentation des premiers résultats de l'étude acoustique et indique que les riverains du raccordement ferroviaire de Mourepiane, au niveau de la cité Consolat, seront forcément plus impactés en termes d'acoustiques, mais que les niveaux sonores auxquels ils seront exposés restent très acceptables.

- **Un participant** demande si les études ont pris en compte l'augmentation des trains voyageurs.

Patrick LARMINAT répond qu'à échéance 2026, il n'y aura pas d'augmentation du trafic de trains voyageurs mais que les estimations pour 2046 prennent en compte les hypothèses d'augmentation du trafic des trains fret et des trains voyageurs.

Stéphane PITON insiste sur le fait que les premiers résultats des études soulignent l'impact de l'aménagement des murs anti-bruit sur le raccordement de Mourepiane où malgré le report d'une partie du trafic des voies existantes, les riverains de la cité Consolat seront soumis à des niveaux sonores sensiblement équivalents que ceux générés par le trafic ferroviaire actuel circulant sur la ligne existante.

- **Monsieur PELLICCIO** remet en cause les premiers résultats de l'étude acoustique. Il estime que les habitations donnant sur les voies ferrées seront exposées à des niveaux sonores bien plus importants que les habitations dont les façades sont opposées aux voies ferrées.

Patrick LARMINAT indique que le bureau d'étude CIA Acoustique n'est malheureusement pas présent ce soir pour expliquer plus précisément les premiers résultats de l'étude acoustique. Néanmoins il souligne le fait que la hauteur des murs anti-bruit est suffisante pour confiner le bruit et protéger les habitations, y compris celles situées en hauteur.

- **Un participant** demande si des mesures réelles ont été effectuées et à quelle date.

Patrick LARMINAT indique que sur le raccordement de Mourepiane, étant donné qu'aucun train ne circule actuellement, il est impossible d'effectuer des mesures. En revanche sur la voie existante, il s'agit bien de mesures et non d'estimations, qui ont été réalisées deux fois, en 2020 ainsi qu'à la fin de l'année 2021.

- **Les effets vibratoires**

Stéphane PITON indique que SNCF Réseau a un besoin d'acquisition de données pour caractériser le comportement vibratoire dans le secteur du projet, et souhaite définir avec l'aide des riverains les points de mesure au niveau du raccordement. Il indique que certains points de mesure ont déjà été identifiés à l'occasion des échanges avec les participants, notamment le lycée, une résidence boulevard Balthazar Blanc entre autres. Il explique que la méthode employée par le bureau d'étude en charge des mesures consiste à positionner au niveau de la voie ferrée un engin permettant de simuler les vibrations que provoquerait le passage d'un train. Il indique qu'en fonction des résultats, SNCF Réseau recherchera des aménagements éventuellement nécessaires supplémentaires visant à réduire l'impact vibratoire du au passage des trains sur les riverains.

- **Un participant** demande quelles sont les règles qui vont s'appliquer auprès des opérateurs concernant les semelles de frein.
- **Une participante** demande si des mesures de vibration seront réalisées sous l'école située au niveau de l'entrée du tunnel du Soulat à Consolat, pour caractériser les nuisances à cet endroit.
- **Une participante** rappelle que le lycée était également très impacté par les vibrations dues aux circulations ferroviaires dans le tunnel du Soulat.

Patrick LARMINAT indique qu'il pourra être positionné jusqu'à quatre capteurs à quatre endroits différents. Il assure que SNCF Réseau est prêt à écouter les recommandations des riverains pour choisir les emplacements où seront installés les capteurs. Concernant la question sur les semelles de frein composites, il revient sur la nouvelle réglementation européenne qui entrera en vigueur dès le premier janvier 2024 et qui s'appliquera sur un grand nombre de corridors fret internationaux en Europe. Cette réglementation obligera les propriétaires de wagons à circuler avec des semelles composites. La ligne ne sera pas concernée par cette obligation européenne, mais étant donné que tous les trains qui passent par la vallée du Rhône seront obligés d'être équipés de semelles composites, la majorité des trains qui circuleront sur la ligne seront équipés de semelles composites.

- **Madame FRENTZEL** demande qui sera chargé de contrôler que les wagons soient bien équipés de semelles composites.

Patrick LARMINAT indique que ce n'est pas SNCF Réseau qui sera chargé de contrôler les wagons, mais rappelle qu'il s'agira d'une obligation légale. Il note la question et indique que les maitres d'ouvrage vont s'attacher à apporter une réponse dans le cadre de la concertation.

- **Madame PROST COLLETTA** prend note que les trains arrivant du couloir rhodanien seront équipés de semelles composites. Elle se demande cependant s'il n'y a pas également des trains venant d'Italie qui circulent sur la voie et souhaite donc savoir si ces trains seront eux-aussi équipés de semelles composites.

Alain PREA, Port de Marseille Fos, indique que le port de Marseille Fos a prévu de mettre en place sur le port des portiques de contrôle qui contrôleront divers composants des wagons (le bruit, etc.) ; à la suite de ces contrôles, le port de Marseille Fos pourra refuser des wagons qui seraient défectueux, en obligeant le transporteur à se conformer aux exigences du port de Marseille Fos et de SNCF Réseau.

- **Monsieur PELLICCIO** indique que pour les camions, c'est la personne en charge du chargement qui doit vérifier que les pneumatiques soient en bon état. Il assure que ce travail n'est pas fait et se demande donc pourquoi ce travail de contrôle serait fait pour les trains.
- **Monsieur COPPEY** demande si SNCF Réseau dispose d'un service qui pourra vérifier que les trains soient correctement équipés.

Patrick LARMINAT va se renseigner pour pouvoir par la suite apporter des éléments de réponse.

- **Madame FRENTZEL** apporte des précisions sur la demande de clause de revoyure évoquée lors de la restitution du groupe 3. Elle indique que cette clause de revoyure porterait sur toutes les problématiques rencontrées par les riverains suite à la mise en service du projet. Elle insiste sur le fait que la majorité des débats et engagements entre le port de Marseille Fos et le territoire se fait par l'intermédiaire des élus et non avec les riverains. Elle précise que les riverains ne sont pas forcément contre le port, poumon économique du territoire.

Alain PREA souligne qu'il s'agit d'une bonne idée sur le fond et indique que cette demande va être formulée aux instances du port de Marseille Fos. Il s'engage à ce que le port apporte une réponse d'ici la fin de la concertation. Il indique que des engagements seront pris par le port de Marseille Fos durant l'enquête publique (sur l'acoustique par exemple), et qu'une fois le projet mis en service, les maîtres d'ouvrage pourront revenir effectuer des tests et des mesures pour vérifier qu'ils tiennent leurs engagements. Il rappelle également que les élus représentent les riverains et que c'est en cette qualité de représentants des populations du territoire que le port de Marseille Fos traite avec eux dans le cadre du Dialogue Ville-Port notamment.

Géraldine PLANQUE, chargée de la concertation pour le port de Marseille Fos, rappelle que le Dialogue Ville-Port existe depuis 2019. Elle indique que le port de Marseille Fos cherche constamment à améliorer ce dispositif et précise que le public est invité à participer à ce dispositif et à son amélioration.

Claude CHARDONNET revient sur les questions soulevées par les participants au sujet du traitement des traverses à La Calade et de la butte formée à proximité du raccordement dans la cité Consolat.

Patrick LARMINAT indique, pour ce qui est du traitement des traverses à La Calade, que SNCF Réseau caractérise ce sujet avec l'aide du bureau d'étude en acoustique, avec si nécessaire la réalisation de nouvelles mesures. Il explique que SNCF Réseau n'est pas en mesure aujourd'hui de s'engager à ce que les traverses à la Calade soient modifiées. Concernant la butte, il indique que SNCF Réseau va analyser ce sujet en essayant d'identifier les entreprises impliquées à l'époque.

Claude CHARDONNET revient sur les questions soulevées par les participants au sujet du pont allant vers Saint-André : sa dangerosité, mais également la problématique de sa hauteur concernant le passage potentiel du tramway.

Patrick LARMINAT indique que les personnes en charge du dossier estiment à ce stade que le tramway devrait pouvoir passer sous le pont, mais que si ce n'était pas le cas, c'est la partie routière qui serait modifiée et non les voies. Il indique que s'il y a une nécessité de modifier cet ouvrage, ce serait alors peut être l'occasion de l'équiper différemment en termes de protections anti-bruit, etc.

Claude CHARDONNET revient sur la question de l'accès piéton au village de Saint-André depuis la cité Consolat après la mise en service du projet.

- **Madame FRENTZEL** explique qu'actuellement le cheminement se fait par le passage à niveau, qui sera supprimé avec les travaux relatifs au projet de la LNPCA.

Patrick LARMINAT explique que le passage à pied de la cité Consolat à Saint-André pourra se faire par le boulevard Cauvet, via le nouvel ouvrage qui sera créé.

- **Madame FRENTZEL** souhaiterait que la solution pour la fermeture du PN soit celle avec un passage via les emprises d'ActiSud.

Patrick LARMINAT indique que ce sujet concerne le projet LNPCA et qu'il a été traité durant la concertation du projet LNPCA.

- **Infrastructures**

Stéphane PITON présente un visuel du raccordement ferroviaire de Mourepiane d'un point de vue situé de l'autre côté du tunnel du Soulat, côté port de Marseille Fos. Il indique que les traverses sont en bois, et le rail posé en barre normale. Il présente d'autres vues aériennes des secteurs le long du raccordement.

Il indique qu'il est de la compétence de la Métropole de réaliser l'éclairage du passage souterrain qui permet de franchir le raccordement dans la cité Consolat.

- **Exploitation transitoire du faisceau d'Arenc 2024-2025**

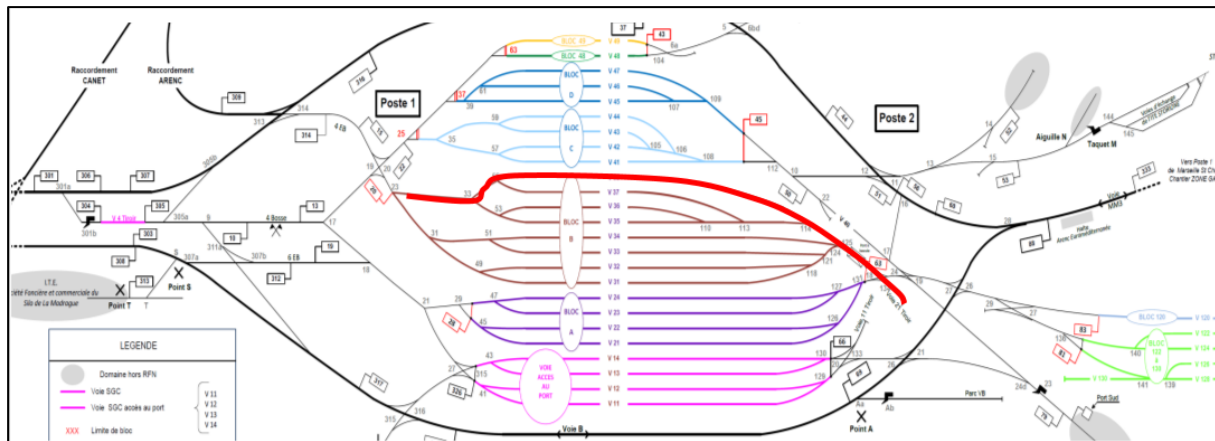
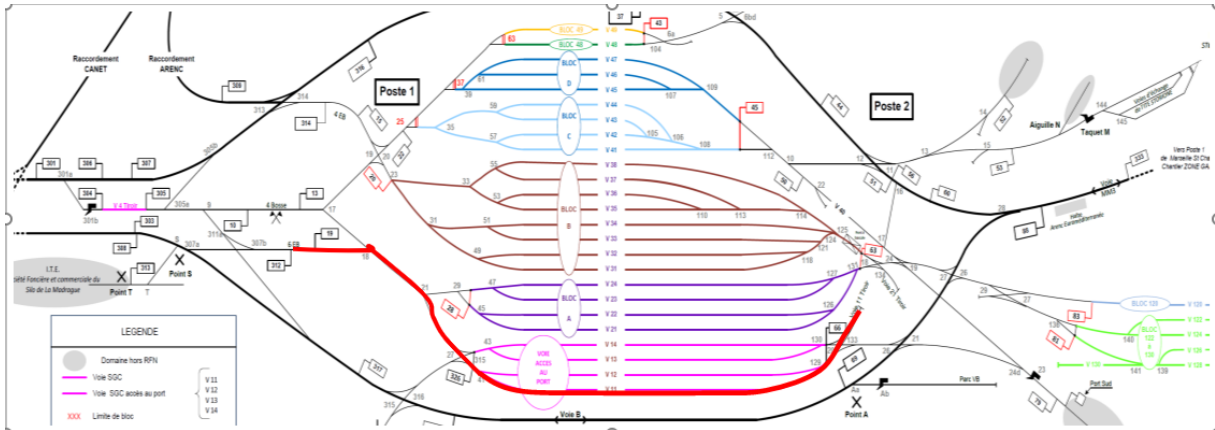
Stéphane PITON souhaite apporter des précisions sur l'exploitation du faisceau d'Arenc en phase transitoire, faisant suite aux nombreuses questions posées sur le sujet lors des précédentes réunions.

Il indique que la réception des trains de fret longs sur le faisceau d'Arenc actuel nécessitera le stationnement de ces trains sur des appareils de voie (des aiguillages).

Il indique que si ce fonctionnement dérogatoire ne présente pas de risques pour la sécurité, il présente en revanche des risques d'endommagement et d'indisponibilité de l'infrastructure. Il explique que ces éventuels impacts auraient pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire pouvant impacter les circulations de trains voyageurs. Il précise que si l'infrastructure venait à être endommagée, SNCF Réseau pourrait perdre cette autorisation dérogatoire et serait alors dans l'incapacité de recevoir des trains longs sur Arenc.

Patrick LARMINAT explique qu'il n'est pas possible, avec des modifications simples, d'utiliser le faisceau à la place du raccordement ferroviaire de Mourepiane avec les mêmes fonctionnalités.

Il présente les schémas ci-dessous, qui illustrent le fonctionnement du faisceau d'Arenc en phase transitoire :



Le faisceau d'Arenc en phase transitoire (les schémas ne sont pas à l'échelle)

Il indique que les trains commerciaux voyageurs utilisent les deux voies aux extrémités en haut et en bas (voies en gras noirs). Il indique que les voies situées au milieu sont des voies de garage ou de remisage de trains qui peuvent accueillir des trains de 530 mètres maximum, car les trains ne doivent pas dépasser de l'une ou l'autre des extrémités. Il indique que dans la situation actuelle, il est impossible d'accueillir des trains de 700-750 mètres. Il indique que durant la phase dérogatoire, il sera nécessaire de couper ces trains pour qu'ils puissent stationner sur le faisceau d'Arenc, et souligne que faire rentrer les trains dans le port entrainera des manœuvres complexes qui ne pourront pas perdurer dans le temps.

Il indique que pour pouvoir faire arriver les trains par le raccordement de Mourepiane et les faire repartir par le faisceau d'Arenc, il est nécessaire d'améliorer le faisceau d'Arenc. Il rappelle que la phase 1 du projet LNPCA prévoit que les voies utilisées par les trains commerciaux de voyageurs (en noir) soient déplacées au milieu du faisceau, de façon à ce que les trains de fret qui sortent du port puissent se garer sans avoir à traverser les voies principales. Il indique que pour réaliser ces aménagements, il sera nécessaire de reprendre toute la signalisation du site. Il précise que ces aménagements sont très onéreux et ne peuvent donc se faire que dans le cas d'un grand projet comme LNPCA.

Il précise que même avec le réaménagement du faisceau d'Arenc, le raccordement de Mourepiane sera nécessaire pour faire rentrer les trains longs sur le terminal portuaire ; seul le raccordement permet la compatibilité entre le trafic fret arrivant et le trafic voyageurs en heure de pointe, et ainsi continuer à faire des trains fret le jour plutôt que la nuit. Il indique que pour repartir du port, les trains fret auront avantage à passer par le faisceau d'Arenc car ils seront du bon côté pour rejoindre les voies principales. Il rappelle donc que le raccordement de Mourepiane n'est pas une fausse manœuvre.

- **Monsieur COPPEY** demande une précision concernant la durée d'utilisation du faisceau d'Arenc en phase transitoire.

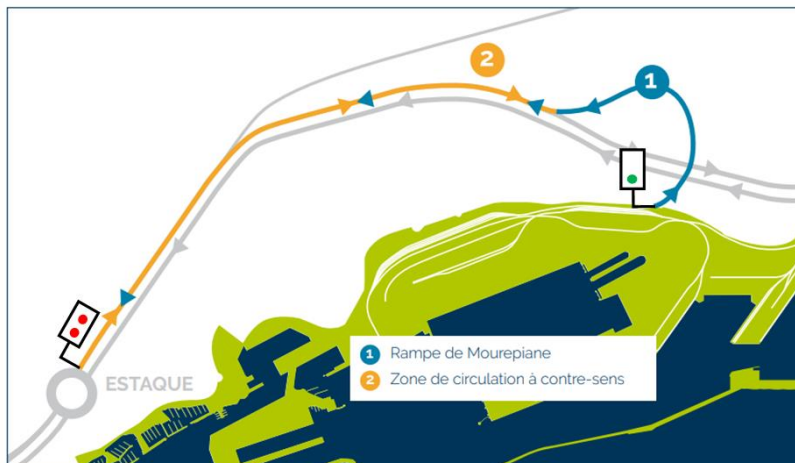
Patrick LARMINAT précise que l'exploitation du faisceau d'Arenc en phase transitoire est prévue pour une durée d'un an et demi. Elle débutera après la fermeture du site du Canet en 2024 et s'achèvera fin 2025 à la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Il précise que durant cette phase, si le traitement des trains longs venait à perturber le trafic voyageur, la dérogation prendrait fin et seuls les trains courts pourraient être traités jusqu'à la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane.

- **Monsieur ROBERT** estime que traiter uniquement des trains courts durant cette phase provisoire réglerait le problème.

Patrick LARMINAT explique que si les trains longs étaient coupés en deux hors de Marseille, il faudrait alors deux tractions pour acheminer les deux coupons sur le terminal portuaire. Il indique que les opérateurs ne pourraient pas payer deux tractions et auraient recours au mode routier. Par ailleurs, cela entraînerait un impact double pour les riverains avec deux fois plus de trains.

- **Performance du raccordement**

Stéphane PITON rappelle la situation telle qu'envisagée dans le projet de 2015 : la circulation des trains voyageurs était "arrêtée" au passage au vert du signal situé au bas du raccordement pour permettre au train fret de sortir du port... En sortie de raccordement, le train circulait à contre-sens jusqu'à l'Estaque où il pouvait regagner une voie dans le bon sens de circulation. C'est seulement à cet instant que la circulation des trains voyageurs pouvait reprendre. Le temps d'insertion d'un train fret nécessaire entre les circulations de trains voyageurs était de 17 minutes (durée pour le train fret de parcourir le tracé bleu et le tracé orange ci-dessous).



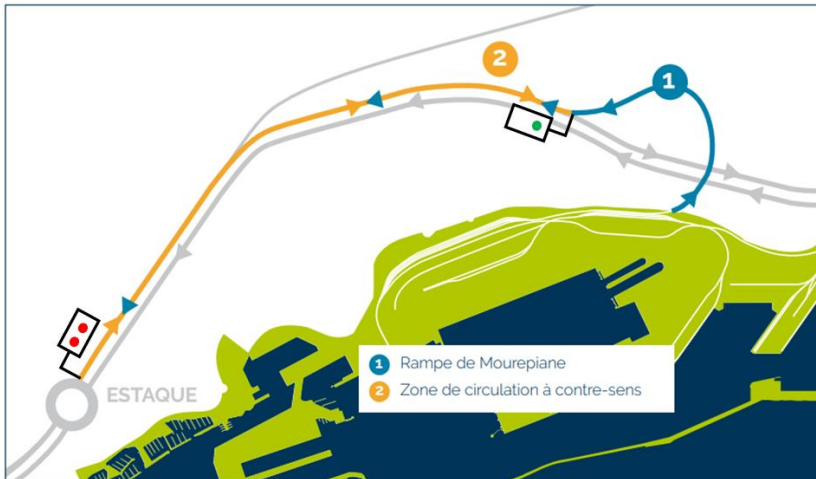
Fonctionnement du raccordement dans le projet de 2015

Il indique que le projet présenté aujourd'hui comporte deux phases :

- Une première phase, prévue pour fin 2025 :
Stéphane PITON explique que lors de cette phase, les trains qui sortent du port emprunteront le raccordement ferroviaire de Mourepiane et circuleront ensuite à contre-sens jusqu'à l'Estaque avant de regagner une voie ferroviaire dans le bon sens de circulation. L'évolution principale est que c'est le passage au vert du signal situé en sortie du raccordement de

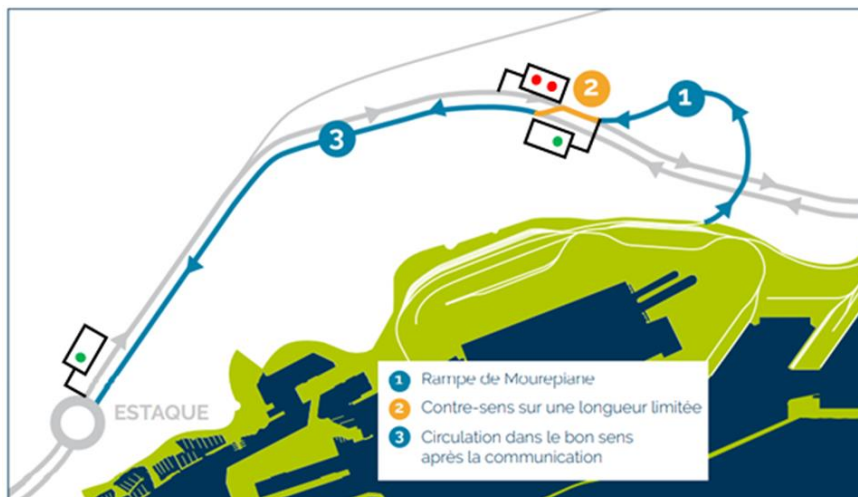
Mourepiane (et non plus avant l'entrée du tunnel comme pour le projet de 2015) qui "arrête" les circulations voyageurs.

Il indique qu'en comparaison avec le projet de 2015, l'impact sur l'exploitation commerciale voyageurs de la ligne sera réduit. Le temps d'insertion maximal nécessaire entre les circulations de trains voyageurs sera réduit à 13 minutes. Il précise que cela ne sera néanmoins pas compatible à la situation post LN PCA en heures de pointe, qui prévoit un cadencement de trains voyageurs au quart d'heure.



Fonctionnement du raccordement en phase 1 du projet actuel

- Ainsi, il est prévu une deuxième phase, dans le même horizon de temps que la phase 1 du projet LNPCA :
Stéphane PITON explique qu'en complément de la première phase, une voie de communication en sortie de raccordement permettra aux trains fret de récupérer rapidement la bonne voie de circulation. Le temps d'insertion maximal nécessaire entre les circulations de trains voyageurs sera alors encore réduit à 8 minutes, ce qui assure la compatibilité entre les circulations voyageurs et fret.



Fonctionnement du raccordement en phase 2 du projet actuel

Stéphane PITON précise que les résultats des études d'exploitation menées permettent d'assurer qu'il sera possible d'insérer des trains fret, quel que soit leur longueur, au travers des circulations de trains voyageurs, y compris aux heures de pointe.

Patrick LARMINAT reprecise qu'avant la phase une du projet de LNPCA (horizon 2030), qui prévoit des trains voyageurs tous les quarts d'heure, il n'est pas nécessaire d'avoir un temps d'insertion de 8 minutes entre les circulations de trains voyageurs.

- **Madame FRENTZEL** indique que le projet de LNPCA va nécessiter de creuser deux tunnels à quatre voies pour le passage des trains voyageurs. Elle estime que la LNPCA ne sera pas faite avant 2040. Elle indique qu'il est devenu très compliqué de circuler dans le secteur de la cité Consolat.
- **Monsieur ROBERT** ne comprend pas l'intérêt de réaliser des aménagements qui permettront de réduire le temps d'insertion maximal nécessaire à 8 minutes étant donné que dès l'horizon 2030, les trains fret sortiront du port par le faisceau d'Arenc.

Stéphane PITON indique qu'à terme, une vision système pertinente serait une entrée par le raccordement de Mourepiane et une sortie via le faisceau d'Arenc. Il rappelle cependant que le projet de réaménagement du faisceau d'Arenc avec des voies longues fret n'est pas financé, qu'il n'a pas l'accord formel des partenaires, mais qu'il fait partie d'un programme stratégique à long terme. Il indique que dans le cadre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du Canet, les maitres d'ouvrage doivent proposer des solutions qui puissent fonctionner sans préjuger d'autres potentiels projets futurs et donc, prévoir la sortie des trains fret du port par le raccordement de Mourepiane avec la performance attendue pour une compatibilité des circulations commerciales. Il indique que le projet présenté doit être satisfaisant par lui-même.

- **Monsieur ROBERT** estime que jusqu'à 2030, les conditions de circulation des trains fret en sortie du port seront dégradées.

Stéphane PITON indique que ce n'est pas le cas puisque ces modalités de circulation seront compatibles avec les circulations de trains voyageurs.

- **Monsieur PELLICCIO** reste convaincu que cela ne fonctionnera pas. Il indique que malgré le fait que le point de départ des trains fret en sortie du port ait changé (entre le projet de 2015 et la phase une du projet actuel), le signal de départ du train sera donné d'en bas (étant donné que les maitres d'ouvrage ne comptent pas engager les trains dans le tunnel si la voie jusqu'à l'Estaque n'est pas disponible) et que le temps d'insertion maximal nécessaire des trains fret sera finalement le même. Il indique qu'au moindre problème, il pourrait y avoir des perturbations du trafic de trains voyageurs, à moins que les maitres d'ouvrage acceptent le fait que les trains puissent patienter dans le tunnel, ce qui générerait des nuisances. Il indique que pour lui, il s'agit de conditions de circulation dégradées.

Stéphane PITON indique que le train mettra au maximum 13 minutes pour s'insérer avec un départ arrêté au niveau de la sortie du tunnel.

- **Monsieur COPPEY** indique que les chiffres présentés ne fonctionnent pas. Il indique que lors de l'enquête publique précédente (relative au projet de 2015), il avait été démontré que le train ne circulerait pas à 30km/h en montée. Il rappelle qu'il y a quelques années, il y avait des trains qui passaient tous les quarts d'heure et que si le Conseil régional et SNCF Réseau avaient la volonté de faire rouler les trains comme c'était le cas auparavant, il y aurait dès aujourd'hui des trains toutes les quinze minutes ce qui poserait beaucoup plus de questions quant à l'insertion des trains fret. Il indique que la gare Arenc-Euroméditerranée n'est plus desservie la moitié de la semaine car il n'y a plus personne pour activer le poste d'aiguillage. Concernant

la configuration où l'on ferait remonter les trains depuis Arenc, il se demande si les trois tunnels seront adaptés (en termes de gabarit) à la circulation des trains.

Patrick LARMINAT s'inscrit en faux quant au fait que les trains voyageurs circulaient tous les quarts d'heure il y a quelques années. Il indique que pour faire du train au quart d'heure, il faut doubler les voies, ce qui sera fait dans le cadre de la LNPCA. Il indique que SNCF Réseau n'a jamais dit qu'il faudrait quatre minutes aux trains pour remonter le raccordement de Mourepiane. Il rappelle que les études d'exploitation et simulations de circulations sont réalisées par des experts professionnels.

- **Monsieur PELLICCIO** estime que le temps de trajet entre la sortie du tunnel et l'Estaque pourrait varier plus ou moins sensiblement en fonction du fait que les trains partent arrêtés ou non.

Patrick LARMINAT indique que les 13 minutes correspondent au temps d'insertion dans le cas où un train effectuerait son départ arrêté.

- **Monsieur PELLICCIO** estime qu'aucune marge d'erreur n'a été prise en compte pour aboutir à ces résultats.

Patrick LARMINAT répond que la durée de 13 minutes est une estimation haute et qu'elle comprend des marges.

Yannick COJAN, expert SNCF Réseau ayant travaillé comme planificateur horaire pour SNCF Réseau, indique que des marges de régularité sont incluses dans ces 13 minutes, calculées en fonction du trajet, de la vitesse, du tonnage du train, etc. Il indique que sur les 13 minutes, 1 minute 30 correspond à de la marge de sécurité et que ce temps permet l'insertion correcte du train même s'il y a un léger retard au niveau du départ du port.

Stéphane PITON revient sur les problématiques liées à la sortie par le raccordement ferroviaire de Mourepiane. Il rappelle que pour sortir via le raccordement avec une seule locomotive, le poids du train est limité à 1260 tonnes ; pour aller au-delà de 1260 tonnes, il faudra soit une pousse non attelée, soit une seconde locomotive. Il indique qu'aujourd'hui, pour des questions économiques, les opérateurs ne sont pas prêts à mettre une seconde locomotive. Il indique qu'avec l'utilisation d'une pousse, les trains seront limités à 1700 tonnes (notamment à cause du reste du parcours et de la présence d'une rampe sur les voies de l'Estaque qui empêche l'utilisation d'une seule locomotive). Il indique qu'avec deux locomotives, le poids du train peut aller jusqu'à 1810 tonnes à la sortie du raccordement et 2180 tonnes sur le reste du parcours.

- **Un participant** demande quelles sont les différences de nuisance entre l'utilisation d'une locomotive et l'utilisation de deux locomotives.

Stéphane PITON indique que pour les riverains, les impacts seraient limités, étant donné qu'il s'agit de tractions électriques (en comparaison à une pousse non attelée qui risque de fonctionner au diesel). Il indique que la solution avec deux locomotives de tractions génèrerait moins d'impact pour les riverains que la solution avec une locomotive de pousse diesel, mais que cette configuration est plus onéreuse et risque donc d'être réhibitoire pour les opérateurs.

- **Le participant** souhaiterait que le facteur économique ne soit pas le seul à être pris en compte, mais que l'on s'intéresse également à la qualité de vie des habitants.

Stéphane PITON indique qu'il serait difficile de forcer les opérateurs à mettre deux locomotives plutôt qu'une locomotive et une pousse non attelée. Il réaffirme que s'il y a une pousse non attelée, il est probable qu'elle soit diesel. Il indique néanmoins qu'il est probable que cette locomotive de pousse

soit relativement moderne, avec des filtres intégrés, qui génèrerait moins de nuisances et de pollutions. Il précise que cette pousse n'interviendra pas uniquement sur la montée du raccordement, mais également sur d'autres voies à l'intérieur du port, qui elles sont non électrifiées, d'où la nécessité d'avoir une pousse diesel.

Alain PREA propose pour l'atelier suivant (du 6 décembre), de revenir avec des éléments techniques sur les tracteurs et pousseurs.

- **Le participant** demande si le choix économique doit forcément prévaloir sur le choix social, et s'il n'est pas possible d'investir plus pour la tranquillité des gens.

Alain PREA indique que les opérateurs sont eux dans une logique purement économique et qu'ils choisissent le mode de transport le moins onéreux. Si le mode ferroviaire est trop cher, il y a donc un risque que les flux de fret ferroviaire soient reportés sur la route. En revanche, il précise que les maitres d'ouvrage apportent des mesures pour réduire les impacts liés aux circulations ferroviaires pour les riverains.

- **Madame PROST COLLETTA** demande à qui il faudrait demander un diesel très performant pour les locomotives de pousse. Elle voudrait savoir quel diesel les maitres d'ouvrage leur promettent pour les locomotives de pousse.
- **Monsieur ROBERT** indique que si l'on écoute les maitres d'ouvrage, il n'y a que les trains longs qui seraient économiques. Il demande des statistiques sur le nombre de trains longs et de trains courts qui rentrent sur le port de Marseille.

Alain PREA répond que le port de Marseille Fos va essayer d'apporter des éléments lors du prochain atelier qui sera spécifique au port. Il indique qu'aujourd'hui, il n'y a que des trains courts qui entrent dans le port étant donné qu'ils sont découpés au Canet.

- **Monsieur ROBERT** précise qu'il souhaiterait connaître la proportion de trains longs et de trains courts qui rentrent au Canet, et non dans le port.
- **Monsieur LAPEBIE** indique que les locomotives diesel doivent souvent fonctionner au ralenti lorsqu'elles ne sont pas en train de pousser ou de tracter. Il indique qu'au ralenti, ces locomotives émettent des basses fréquences qui pénètrent les bétons, ce qui va induire des vibrations. Il juge inadmissible que le port s'engage vers le diesel alors que la région et le gouvernement français viennent de signer des accords, notamment pour l'électrification des quais du port de Marseille Fos. Il rappelle que les nuisances acoustiques générées par ces locomotives diesel sont inconcevables pour les riverains.

Alain PREA indique que les locomotives qui amènent les trains au niveau du faisceau sont forcément diesel puisqu'il y a des portiques pour le déchargement des conteneurs qui ne permettent pas l'électrification des quais. Il indique que le port de Marseille Fos effectuera la préchauffe de ces locomotives diesel à un endroit qui soit le plus éloigné possible des habitations.

- **Un participant** se plaint du fait qu'à chaque fois que les riverains remettent en question un élément du projet (utilisation de pousse diesel, etc.), les maitres d'ouvrage brandissent la menace d'un report modal qui n'aboutirait pas avec au final plus de camions circulant sur le territoire. Il se demande également si le port de Marseille Fos est prêt à signer les engagements pris lors de ces réunions de concertation. Il demande également s'il y aura des matières dangereuses sur la ligne.

Alain PREA précise que lors de ces réunions de concertation, le garant de la concertation prend des notes et pourra, dans le cadre de son rapport, demander des engagements plus forts de la part du port de Marseille Fos. Il indique que durant l'enquête publique, des commissaires enquêteurs émettront un avis favorable ou défavorable, et pourront ainsi remettre en cause l'utilité du projet. Il invite le public à contacter les commissaires enquêteurs lors de l'enquête publique pour demander que certains sujets qui n'auraient pas été abordés soient pris en compte. Concernant les matières dangereuses, il indique que cela concernera une minorité de trains. Il rappelle cependant que le transport ferroviaire est un mode de transport très sûr, bien plus que le mode routier. Il indique qu'ils pourront donner le pourcentage précis de trains transportant des matières dangereuses qui rentrent dans le port lors du prochain atelier.

- **Monsieur ROBERT** demande si des matières dangereuses pourraient transiter par le raccordement de Mourepiane.

Alain PREA répond que oui. Il indique que tous les trains descendants (et montants, du moins dans un premier temps) passeront par le raccordement de Mourepiane.

Stéphane PITON indique que dans le cas où un train de 750 mètres serait à l'arrêt au signal avant de rejoindre les voies principales en direction de l'Estaque, la locomotive de pousse se situerait à proximité de la tête d'entrée du tunnel du Soulat, mais en extérieur. Il précise qu'après avoir permis au train de sortir du raccordement, la locomotive redescendra en reculant, pour regagner les voies du port.

- **Madame FRENTZEL** estime que c'est à cet endroit précisément (l'endroit où la locomotive de pousse sera arrêtée juste avant l'entrée du tunnel du Soulat) que la pousse diesel polluera l'école.

Stéphane PITON décrit la situation dans laquelle le pousse diesel polluerait le plus : le train a été monté, le signal est fermé, il faut l'aider au démarrage, et ce train fait environ 700-750 mètres ; dans ce cas précis, la locomotive de pousse diesel serait effectivement à proximité des écoles.

- **Monsieur PELLICCIO** indique que le moment où il faut aider le train à redémarrer, correspond au moment le plus dégradé pour une locomotive diesel, car elle doit pousser de « toute ses forces ». Il pointe du doigt le fait qu'au moment où la pollution générée par cette pousse diesel sera la plus extrême, on sera juste en dessous de l'école.

Stéphane PITON indique que ce sera le cas pour les trains de 700-750 mètres de long. Il revient sur l'éventuelle évolution ultérieure du système ferroviaire global, plus particulièrement sur l'aménagement d'un faisceau de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc, en rappelant qu'il ne pourrait se faire qu'à la suite du projet de LNPCA et de la réalisation de tous les travaux amonts et la reprise des postes de signalisation. Cet aménagement serait compatible avec le projet de LNPCA, il serait complémentaire du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet (il rappelle et insiste sur le fait que le projet présenté aujourd'hui se suffit à lui-même). Il indique que ces éventuels projets feront l'objet de phases de concertation distinctes et ultérieures.

- **Monsieur COPPEY** ne comprend pas pourquoi les études sur le réaménagement du faisceau d'Arenc n'ont pas encore été entamées et réalisées de façon à ce que ce projet puisse faire partie du programme de travaux qui va débuter dans cinq ans. Il souhaiterait que le cahier des charges de LNPCA soit modifié pour ajouter au projet cette fonctionnalité. En effet, il craint qu'à la suite de cette concertation sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du

Canet, le projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc soit oublié.

Stéphane PITON répond qu'il avait été acté sur le projet LNPCA que l'on traitait uniquement de la problématique des trains voyageurs et non des trains de fret. Il indique que l'aménagement d'un faisceau de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc ne concerne pas financièrement le projet de LNPCA.

Patrick LARMINAT affirme que le projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc ne sera pas oublié. Il précise que chaque projet a son programme fonctionnel, ainsi, il rappelle que le programme fonctionnel du projet de LNPCA est le déploiement de trains du quotidien, et en aucun cas le traitement du fret. Il indique que les fonctionnalités sont traitées projets après projets, pour diverses raisons, notamment car les financeurs ne sont pas les mêmes. Mais que la cohérence est assurée par le MOA SNCF Réseau pour tout ce qui concerne les projets ferroviaires.

Madame PROST COLLETTA demande quel est le niveau d'acceptation et de validation au sein de SNCF Réseau du projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc. Elle veut savoir s'il fait partie de leur projet stratégique global.

Patrick LARMINAT indique que SNCF Réseau a une vision du réseau pour l'avenir et que pour l'amélioration du transport ferroviaire de fret dans les prochaines années, ils sont prêts à présenter ce projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc. Il indique que le projet a déjà été évoqué lors de comités de pilotage avec des partenaires.

- **Un participant** souhaiterait que l'on parle de la problématique de la remontée par le raccordement de Mourepiane et des pousses diesel car il estime que le projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc n'aboutira jamais ; il soupçonne les maitres d'ouvrage d'aborder cette perspective pour rendre le projet actuel plus acceptable.

Patrick LARMINAT rappelle que les maitres d'ouvrage ne sont pas là pour vendre le projet, mais pour leur expliquer pourquoi est-ce que ce projet leur est proposé.

- **Monsieur ROBERT** aurait souhaité que les maitres d'ouvrage se demandent comment l'on peut aménager le port pour le rendre plus vert et réduire ses divers impacts sur les riverains, plutôt que d'organiser des concertations par projets.

- **La sureté**

Stéphane PITON aborde le sujet du clôturage de cette ligne située en zone urbaine. Il précise que des clôtures sont prévues sur toute la longueur des emprises, l'objectif des maitres d'ouvrage étant de sécuriser au maximum. Il indique que tout le monde devra être responsabilisé par rapport à cela, il précise l'importance que les riverains puissent prévenir au plus tôt SNCF Réseau dans l'hypothèse où des clôtures soient vandalisées et ne seraient plus en état, afin que le problème puisse être traité rapidement par SNCF Réseau. Il indique que l'objectif est que tout le clôturage soit fait au moment de la réouverture du raccordement, il précise que le clôturage en hauteur sera pris en compte, notamment à l'endroit situé au-dessus du tunnel de Soulat (dans la cité Consolat).

- **Un participant** demande que la maintenance associée à la pose de ces clôtures soit prise en compte par SNCF Réseau.

Stéphane PITON indique que la maintenance des espaces verts a été remise en place, et qu'elle se fait annuellement (tous les étés) et depuis trois ans.

- **Le participant** indique qu'aujourd'hui, SNCF Réseau n'assure pas la maintenance régulière des espaces verts autour de la voie ferrée.

Stéphane PITON assure qu'avec la reprise des circulations sur le raccordement, l'entretien sera fait de manière régulière.

- **Monsieur ROBERT** indique qu'il y a d'autres endroits où les espaces verts autour des voies ferrées ne sont pas entretenus par SNCF Réseau. Il fait référence à la gare de l'Estaque. Il propose aux maîtres d'ouvrage d'organiser des visites dans les quartiers où ce serait les riverains qui mèneraient la visite afin de montrer la réalité de leurs quartiers.
- **Un participant** regrette que SNCF Réseau ne se soucie de l'entretien uniquement car ils vont faire recirculer des trains sur le raccordement.

Stéphane PITON indique que pour le mode ferroviaire, le risque principal concerne le croisement entre les trains, il précise ensuite que le raccordement est en voie unique et que ce risque n'existe donc pas. Pour ce qui est du tunnel du Soulat il indique qu'une place est disponible à côté de la voie permettant d'accéder en cas de difficultés du train (panne, etc.). Il indique qu'à l'entrée du tunnel, au niveau des escaliers, les pompiers peuvent brancher leurs tuyaux. Il présente l'accès pompier accessible via la résidence Consolat, qui comporte une aire de retournement. Il présente la zone d'enraillement permettant de mettre sur les voies un engin rail / route. Il présente ensuite les aménagements de sécurité du côté Derichebourg, à savoir la zone d'enraillement, ainsi que l'accès et l'aire de retournement et stationnement pour les pompiers.

- **Monsieur PELLICCIO** demande s'il y a des aménagements de sécurité prévus à l'intérieur du tunnel.

Stéphane PITON indique qu'il n'y a pas d'aménagements particuliers de sécurité prévus sur la longueur du tunnel.

Patrick LARMINAT indique que dans le cadre des études de sécurité, des visites sont prévues avec les pompiers.

- **Monsieur PELLICCIO** estime que ces études auraient dû être menées depuis déjà longtemps. Il estime que ces études sont plus essentielles que les études relatives à la circulation des trains.

Stéphane PITON aborde le sujet de la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat par l'usine PMA, due à une cuve fuyarde. Il indique que SNCF Réseau, lors de la reprise des travaux s'est rendu compte de la présence de Chrome 6 dans le tunnel et a fait remonter la problématique. Il indique que l'usine PMA a depuis été rachetée par SATYS et que la dépollution du site a été lancée, c'est-à-dire que, dans un premier temps, les cuves fuyardes ont été réparées (suite à des contrôles de la DREAL, on est aujourd'hui assuré sur le fait qu'il n'y a plus de cuves qui fuient), des bacs de rétention ont été ajoutés pour sécuriser ces cuves. Il indique que la problématique actuelle est de traiter les écoulements qui ont eu lieu durant des années. Pour cela, le Chrome 6 est réduit en Chrome 3 via des injections. Il précise que d'après les informations qui lui ont été données, le Chrome 3 serait non nocif et stable dans l'environnement. Il indique que les premières mesures de dépollution indiquaient une diminution de la teneur en Chrome 6. Il précise que des mesures ont également été prises afin que ce qu'il y a dans le tunnel ne se déverse pas dans les sols.

Magali MOINIER, DREAL PACA, annonce que suite à l'arrêté préfectoral pris le 31 mars 2021 qui a imposé des mesures de gestion des pollutions à l'entreprise SATYS, ont été mis en œuvre des travaux préalables de collecte des effluents dans le tunnel du Soulat, toutes les eaux polluées sont récoltées et ramenées à une cuve située à l'extérieur du tunnel, les eaux polluées sont ensuite traitées. Elle précise qu'aujourd'hui deux séries d'injections ont été réalisées (en août et octobre 2022), la troisième injection aura lieu début décembre. Elle indique qu'il n'y a pas de calendrier prévisionnel des dates d'injections, mais que celles-ci ont lieu environ tous les deux mois à ce stade. Après chaque phase d'injections, il y a une phase de suivi des mesures de trois semaines aboutissant à un rapport qui est envoyé à la DREAL. Aujourd'hui et suite au rapport relatif à la phase de suivi de la première injection, on constate une baisse significative de la concentration en Chrome 6 sur certains points de suivi. Elle précise que l'objectif est de poursuivre ces injections. Elle indique que la durée de traitement devrait être d'au moins un an, et qu'elle prendra fin une fois que sera atteint le seuil où la concentration est inoffensive dans l'environnement. Elle indique qu'un comité de suivi de site regroupant l'industriel, les collectivités territoriales, la fédération des comités d'intérêt de quartiers ainsi que différents experts comme l'ADEME a été instauré par arrêté préfectoral en juillet 2021. La première réunion de ce comité de suivi a eu lieu en février 2022, et la prochaine réunion pourrait se tenir fin mars 2023, une fois des résultats probants diffusables.

5. Conclusion

Claude CHARDONNET propose de clôturer la réunion. Elle indique que la discussion sur l'opportunité du projet qui devait avoir lieu aujourd'hui sera reportée lors de la prochaine réunion. Elle liste les quatre sujets généraux :

- L'exigence des riverains quant à la qualité des études demandées (qualité de l'air, acoustique, vibrations, etc.).
- Les circulations des trains, avec une proposition de se donner rendez-vous autour de simulations.
- Les mesures de toutes sortes (anti-bruit, anti-vibratiles, contre la pollution), particulièrement autour du tunnel du Soulat.
- Le suivi des engagements pris par les maîtres d'ouvrage.

Mathias BOURRISSOUX souhaite rebondir par rapport aux conditions de déroulement de ces ateliers. Il indique que les sujets sont nombreux et nécessitent de prendre le temps de la discussion. Il propose que lors du prochain atelier, si la liste des sujets à l'ordre du jour n'est pas purgée, un autre temps d'atelier soit programmé.

Patrick LARMINAT remercie les participants. Il invite de nouveau les participants à partager avec SNCF Réseau les points de mesures souhaités pour les tests de vibrations à Saint André. Il indique qu'il sera nécessaire de faire intervenir la Métropole et la Ville qui sont également intéressées et concernées par les sujets de compensation.