



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

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

# **COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE**

**16 novembre 2022**



## Table des matières

<b>1. Ouverture</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 Accueil</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 Présentation des porteurs du projet</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3 La concertation</b> .....	<b>5</b>
<b>Temps d'échanges avec les participants</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Le projet en bref</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Les raisons et le contexte du projet</b> .....	<b>8</b>
<b>Temps d'échanges avec les participants</b> .....	<b>9</b>
<b>4. Les caractéristiques du projet</b> .....	<b>11</b>
<b>4.1 Localisation du projet</b> .....	<b>11</b>
<b>4.2 La reconstitution d'un faisceau de voies et de fonctionnalités de transport combiné sur les bassins Est du port de Marseille Fos</b> .....	<b>11</b>
<b>4.3 La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane</b> .....	<b>12</b>
<b>4.4 Fonctionnement ferroviaire actuel du secteur Mourepiane</b> .....	<b>12</b>
<b>4.5 Fonctionnement ferroviaire du secteur Mourepiane après la mise en service du projet</b> .	<b>13</b>
<b>5. L'insertion du projet dans le territoire</b> .....	<b>14</b>
<b>5.1 Les enjeux environnementaux identifiés</b> .....	<b>14</b>
<b>Focus sur la circulation ferroviaire et routière :</b> .....	<b>14</b>
<b>Focus sur l'acoustique et les vibrations</b> .....	<b>14</b>
<b>5.2 Les bénéfices du projet</b> .....	<b>15</b>
<b>6. Le financement du projet</b> .....	<b>15</b>
<b>Temps d'échanges avec les participants</b> .....	<b>16</b>
<b>7. Conclusion</b> .....	<b>17</b>

La réunion publique d'ouverture s'est tenue le 16 novembre 2022 de 18h15 à 21h, dans la salle de l'association musicale Sainte Cécile.

**Intervenants :**

- Hervé MARTEL, Président du directoire, port de Marseille Fos
- Philippe BION, Responsable des Infrastructures Maritimes et de l'Ingénierie, et maître d'ouvrage des projets ferroviaires portuaires, port de Marseille Fos
- Patrick LARMINAT, Directeur du Pôle prospective, émergence et maîtrise d'ouvrage pour la région PACA, SNCF Réseau
- Stéphane PITON, Responsable Maîtrise d'Ouvrage du projet, SNCF Réseau
- Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation

**Avec la participation de :**

- Christophe MIRMAND, préfet des Bouches-du-Rhône
- Samia GHALI, Maire Adjointe de la Ville de Marseille, en charge de la stratégie municipale sur les projets structurants de la Ville, pour l'égalité et l'équité des territoires, de la relation avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, des grands équipements, de la stratégie événementielle, des grands événements, de la promotion de Marseille et des relations Méditerranéennes
- Nadia BOULAINSEUR, Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

**Animation :** Claude CHARDONNET, SYSTRA

## 1. Ouverture

### 1.1 Accueil

**Nadia BOULAINSEUR, maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**, se réjouit du fait que l'assemblée présente aujourd'hui soit très représentative du secteur, tout en affirmant que c'est de cette façon que les réunions publiques doivent s'organiser.

Elle espère que les riverains du projet seront impactés de manière positive, étant donné que le déplacement de la gare du Canet va conduire à une baisse du nombre de camions sur le territoire, à hauteur de 20 000 par an.

Elle annonce être ravie d'accueillir les participants à cette réunion organisée à l'initiative du préfet de région.

Elle souligne que le projet qui va être présenté aujourd'hui est différent de la version présentée en 2015, version à laquelle les élus du territoire s'étaient opposés. Elle espère qu'à la suite de la présentation de ce nouveau projet, s'en suivra un débat riche qui permettra de trouver une position commune sur la question du déplacement de la gare du Canet.

**Christophe MIRMAND, préfet des Bouches-du-Rhône**, salue l'ensemble des élus présents, les maîtres d'ouvrage, les habitants, ainsi que l'ensemble des représentants des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) et associations, qui par leur présence témoignent de l'importance du projet.

Il indique que le projet tel qu'il avait été présenté en concertation et en enquête publique il y a quelques années a été substantiellement modifié depuis. Il souligne que le projet présenté aujourd'hui aux participants est d'une grande importance pour le territoire, la ville et la métropole, et permettra au port de Marseille Fos de réaliser un certain nombre d'objectifs, à commencer par offrir une solution de desserte ferroviaire qui compensera la fermeture de la gare du Canet. Il explique que cette fermeture, prévue en 2024, va permettre l'aménagement d'un grand parc urbain (s'inscrivant dans le cadre du projet Euroméditerranée) qui améliorera très substantiellement la qualité de vie des habitants des quartiers du nord de la ville. Il indique que la fermeture de la gare du Canet est l'occasion de repenser la desserte ferroviaire du port de Marseille mais également d'apporter une réponse aux problématiques de logistique urbaine. Il explique que le projet va permettre le report modal d'une partie du trafic de fret vers le mode ferroviaire, et donc amener à une baisse du trafic de poids lourds sur le territoire ce qui contribuera directement à améliorer la qualité de l'air, qui reste une priorité aussi bien au niveau local que national. En effet, c'est dans cet objectif d'amélioration de la qualité de l'air qu'une Zone à Faible Emission (ZFE) a été mise en place sous l'égide de la métropole.

Il revient sur le fait que le projet tel qu'il a été construit par les deux maîtres d'ouvrage (le port de Marseille Fos et SNCF Réseau), en collaboration avec les collectivités territoriales et les services de l'État, a été modifié pour permettre de répondre strictement aux besoins du territoire ; l'enjeu étant de pouvoir reconstituer une offre ferroviaire, dans un format différent de ce qui avait été envisagé en 2015 et en tenant compte de la modernisation des infrastructures ferroviaires sur l'Ouest de l'étag de Berre.

Il affirme que l'ambition portée par les collectivités ainsi que les maîtres d'ouvrage est de concilier des mesures qui permettront à la fois de répondre à un enjeu économique (l'activité du port représentant près de 20 000 emplois) et à des exigences de qualité, qui seront présentées au cours de cette réunion.

Il rappelle qu'il ne s'agit pas de traiter de façon isolée, d'un côté la fermeture de la gare du Canet et la création du grand parc urbain, et de l'autre la reconstitution de la desserte ferroviaire, mais d'adopter une vision d'ensemble des projets, en prenant en compte également d'autres projets, à savoir le projet de développement de la 2<sup>ème</sup> tranche d'Euroméditerranée, la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), les différentes mesures d'amélioration de la desserte du territoire, notamment via la prolongation de la ligne 3 du tramway. Il souligne que toutes les mutations du territoire ont vocation à être prises en compte. Tous ces enjeux sont débattus par l'Etat, ainsi que l'ensemble des acteurs institutionnels dans l'instance du comité du dialogue Ville-Port qui permet d'échanger sur l'ensemble de ces sujets, d'en partager les enjeux et les contraintes, et de prendre en compte les interactions de ces différents projets dans le but de travailler ensemble sur l'amélioration du territoire.

Il souhaite que la concertation puisse permettre au public d'obtenir toutes les informations sur cette démarche, qui sera prolongée par la suite via l'enquête publique.

### 1.2 Présentation des porteurs du projet

**Claude CHARDONNET, animatrice de la réunion**, en présente le déroulé ainsi que les différents intervenants. Elle indique que deux maîtres d'ouvrage pilotent le projet, à savoir :

- le port de Marseille Fos, représenté lors de cette réunion par Hervé MARTEL (Président du directoire) et Philippe BION (Responsable des Infrastructures Maritimes et de l'Ingénierie, et maître d'ouvrage des projets ferroviaires portuaires)
- SNCF Réseau, représentée lors de cette réunion par Patrick LARMINAT (Directeur du Pôle prospective, émergence et maîtrise d'ouvrage pour la région PACA), et Stéphane PITON (Responsable Maîtrise d'Ouvrage du projet).

Elle précise que d'autres intervenants de la maîtrise d'ouvrage sont également présents dans la salle et pourront intervenir pour répondre aux questions des participants.

### 1.3 La concertation

**Hervé Martel, président du directoire du port de Marseille Fos**, remercie les participants et rappelle que SNCF Réseau et le Port de Marseille Fos ont choisi conjointement de mener cette démarche de concertation volontaire qu'ils considèrent comme une étape clé dans la conduite de ce projet. Il présente les objectifs de cette phase de concertation, à savoir faciliter la compréhension du projet, se tenir à l'écoute des remarques et propositions émanant du public, et affiner la définition du projet ainsi que l'analyse de ses impacts.

Il présente ensuite les étapes de consultation du public dans le cadre du projet. Il explique que la phase de concertation volontaire sera suivie d'une phase de consultation inter-administrative, d'instruction et d'avis de l'Autorité Environnementale au cours de laquelle les échanges avec le territoire se poursuivront à travers une concertation continue jusqu'à l'enquête publique.

**Claude CHARDONNET** rappelle que cette concertation est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public et que Mathias BOURRISSOUX en est le garant.

**Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation**, rappelle que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie volontairement par les co-porteurs du projet, afin que soit désigné un garant pour accompagner la concertation. Il explique que son rôle, en tant que garant, est de veiller à ce que le droit à l'information et à la participation du public soient garantis tout au long de la concertation, c'est-à-dire de veiller à la qualité et à la transparence de l'information transmise, mais également de veiller à ce que le public puisse s'exprimer et soit écouté. Il rappelle que la CNDP est une autorité administrative indépendante, ce qui signifie qu'en tant que garant désigné par la CNDP, il est indépendant des porteurs de projet et n'émet pas d'avis sur le projet.

Il souligne qu'il sera présent durant chacune des rencontres de la concertation pour répondre aux questions du public, mais également en dehors de ces temps, où il sera possible de le solliciter via son adresse mail : [mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr](mailto:mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr).

Il indique qu'à l'issue de la concertation, il réalisera un bilan des échanges et des observations formulées au cours de la concertation (ayant pour but de restituer les points de vue exprimés par le public), dans un délai d'un mois suivant la concertation préalable. Les maîtres d'ouvrage publieront ensuite, dans les deux mois suivant la publication du bilan du garant, les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

**Claude CHARDONNET** détaille les modalités de la concertation. Elle indique que les participants peuvent s'informer sur le projet et la concertation à travers :

- **Le site internet** dédié à la concertation : [www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)
- **Le dossier de concertation et sa synthèse**, mis à disposition sur le site internet et lors des rencontres de la concertation ;
- **L'exposition du projet**, installée lors des rencontres.

Elle indique par ailleurs que les modalités d'expression suivante sont prévues :

- **Les rendez-vous de la concertation** ;
- **L'espace d'expression dédié sur le site internet**, pour déposer un avis ou pour poser une question ;
- **Un formulaire papier de recueil des contributions**, mis à disposition lors des rencontres.

Elle détaille le calendrier des rencontres de la concertation :

● Réunion publique	Lancement	mercredi 16   11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphel, 16 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier	Effets du projet sur le territoire	lundi 21   11 17h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, réfectoire 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	mardi 29   11 16h30	Centre social les Musardises 32 Rue des Musardises, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	mardi 6   12 16h30	Port de Marseille Fos, réfectoire des formes 8 & 9 Chemin du Littoral, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Réunion publique	Synthèse	jeudi 15   12 18h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, amphithéâtre 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille

Elle invite les participants à s'inscrire aux ateliers, sur le formulaire d'inscription du site internet.

## Temps d'échanges avec les participants

- **Denis PELLICCIO, du CIQ de Saint-André**, s'adresse au garant de la concertation et lui indique être déçu de l'intitulé de la concertation, qu'il estime très réducteur par rapport à l'ampleur du projet. Il indique ne pas comprendre qu'une ville entière soit mobilisée sur un projet de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » et annonce être prêt à aller au tribunal pour contester cette appellation, qu'il juge trop réductrice.
- **Un habitant du territoire**, qui indique faire des études sociologiques sur le territoire depuis 20 ans, revient sur l'état d'esprit du projet. Il rappelle que par le passé, des projets qui devaient bénéficier à la population sur le territoire n'ont pas rempli cet objectif. Il donne l'exemple du projet de zone franche en 1995, qui devait notamment profiter à la population du territoire, mais qui a au contraire selon lui accentué le phénomène de ghettoïsation, défiguré le territoire et n'a pas constitué le vivier économique annoncé. Il souligne par ailleurs que le territoire connaît de très fortes inégalités sanitaires. Il indique en outre que les enjeux pour son territoire sont énormes et appelle à ce titre à ne pas mener une concertation alibi.
- **Lydia FRENTZEL**, habitante du 15<sup>ème</sup> arrondissement et élue à la ville de Marseille, indique qu'elle va être expropriée à cause du projet de Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA). Elle remercie le préfet d'avoir évoqué le sujet et souligne que c'est toute la région PACA qui va payer pour ce projet. Elle se dit touchée depuis plusieurs années par tout ce qui se passe sur le territoire et considère, elle aussi, que le titre du projet n'est pas conforme à la réalité. Elle indique que les habitants des quartiers nord sont un peu comme des « Indiens » à qui l'on viendrait prendre les terres sans les consulter. Elle souligne le fait que durant l'enquête publique pour le projet LNPCA, les préoccupations des habitants n'ont pas été prises en compte et indique craindre que cela soit également le cas dans le cadre de la concertation sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

**Christophe MIRMAND** revient sur l'interpellation formulée sur l'intitulé du projet. Il explique que la concertation lancée sur le projet est nécessaire pour parler de l'objet particulier que constitue la reconstitution de l'offre ferroviaire dans le cadre de la fermeture de la gare du Canet. Il rappelle que dans le cadre du projet Euroméditerranée, cette gare doit laisser place à un grand parc urbain qui permettra une amélioration du cadre de vie des habitants. Il souligne que la loi fait obligation de reconstituer les fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet. Il indique que si aujourd'hui la concertation porte sur la reconstitution de l'offre ferroviaire, il est néanmoins également indispensable de pouvoir présenter les interactions avec les autres projets engagés sur le territoire, afin que les habitants puissent avoir une vision globale de ces projets. Concernant l'enquête publique sur le projet LNPCA, il indique que toutes les observations formulées durant l'enquête publique ont été prises en compte dans le rapport de la commission d'enquête.

## 2. Le projet en bref

La vidéo de présentation du projet est diffusée.

Pour visionner la vidéo : <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/le-projet-en-bref>



### 3. Les raisons et le contexte du projet

**Hervé MARTEL** indique que le projet prend place dans le contexte de la fermeture de la gare du Canet programmée en 2024, pour laisser place au projet de parc des Aygalades porté par Euroméditerranée. Il explique que les réglementations européenne et française imposent à SNCF de reconstituer ailleurs les fonctionnalités ferroviaires du Canet, pour continuer à traiter par train les flux de marchandises qui transitent aujourd'hui par ce site. Il souligne que le projet est en ligne avec la stratégie nationale des ports qui demande d'augmenter, dans la mesure du possible, la part modale des trains et des barges, et de diminuer celle des camions, pour le traitement des marchandises.

**Patrick LARMINAT** indique que le projet s'inscrit dans la volonté nationale d'opérer une transition écologique et donc de favoriser le report modal de la route vers le rail. Cette volonté nationale s'est déclinée au niveau régional et doit permettre de rendre plus performant le fret ferroviaire. Il explique que dans le cadre de la fermeture programmée de la gare du Canet et de l'obligation réglementaire de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du site, les maîtres d'ouvrage et leurs partenaires ont réfléchi à une reconstitution qui soit la plus cohérente possible. L'un des enjeux auxquels ils se sont attachés à répondre dans ce cadre est de ne plus faire entrer dans Marseille les marchandises continentales destinées à en repartir par camions vers le Nord et l'Ouest du département. Il a ainsi été imaginé de profiter de l'opportunité de l'agrandissement du chantier de Clésud, à Miramas et Grans, et de répartir les flux de transport combiné du département autour de deux pôles : Clésud et Marseille. Un autre enjeu du projet est celui de pouvoir réutiliser une installation ferroviaire déjà existante en la modernisant, de façon à éviter la création d'un nouveau site industriel en milieu urbain.

Patrick LARMINAT indique que les maîtres d'ouvrage ont par ailleurs travaillé à garantir la performance des infrastructures, s'assurant notamment de la comptabilité de la circulation des trains de fret avec la circulation des trains voyageurs.

Il indique qu'avec la fermeture du Canet, un grand nombre d'habitants ne seront plus concernés par les problématiques liés aux activités de transport de fret ferroviaire, en revanche, pour ceux qui seront toujours riverains de ces activités, des mesures seront mises en place pour limiter les impacts du ferroviaire sur leur environnement.

**Hervé MARTEL** souligne la nécessité de maintenir le mode ferré pour les flux logistiques à destination de Marseille, après la fermeture de la gare du Canet, et la nécessité de maintenir une activité ferroviaire sur les bassins Est du port. A défaut, la fermeture de la gare du Canet entraînerait plus de camions sur les routes, sources d'une pollution, d'une congestion et de risques d'accidents accrus.

**Patrick LARMINAT** indique que le projet se traduit par la reconstitution de la partie utile d'un chantier combiné sur le port de Marseille avec un accès pour les trains complets à destination des bassins Est. Il souligne que la concertation doit permettre d'échanger sur les impacts du projet, et notamment sur le sujet des effets acoustiques et vibratoires, de façon à pouvoir trouver et mettre en place des solutions qui limiteront ces impacts sur le cadre de vie des riverains.



## Temps d'échanges avec les participants

- **Zahra TIR, présidente de l'association Les femmes de Bassens**, indique que la cité Bassens est particulièrement concernée par le projet de LNPCA étant donné qu'elle sera rasée. Elle affirme que bien que ce soit difficile à vivre pour les habitants de la cité, le projet a tout de même été proposé convenablement avec notamment une phase de concertation. Elle espère que les habitants seront bien relogés et que leur territoire sera mieux aménagé. Elle termine en indiquant que les habitants ne se sont pas plaints.
- **Patrick ROBERT, président du CIQ de l'Estaque Gare et co-président de la confédération des CIQ du 16ème arrondissement**, revient sur l'enchaînement des concertations et des enquêtes publiques qui se sont déroulées sur le territoire. Il relève que l'enquête publique sur le projet de LNPCA était à fret constant et regrette qu'il n'y ait pas eu une concertation où il eut été possible de parler à la fois du projet de LNPCA et du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du Canet. Il souligne que projets sont saucissonnés et les concertations cloisonnées. Il demande par ailleurs des précisions sur la part de surface qui sera utilisée pour le futur parc des Aygalades, parmi les 25 hectares du site de la gare du Canet qui ont été cédés par la SNCF.
- **Jean-Pierre LAPEBIE, membre du CIQ de Saint-Henri et de l'association Cap au Nord Environnement**, explique qu'après étude du dossier de présentation du projet, aux vues de la hausse annoncée du nombre de boîtes traitées sur le port et malgré le report modal d'une partie du trafic de fret vers le ferroviaire, il ne comprend pas comment une baisse du trafic de poids lourds est envisageable sur leur secteur. De plus, il pointe du doigt le fait que le pôle de Miramas-Clésud est éloigné des principales plateformes logistiques. Il estime qu'il n'y a pas de différences entre le projet actuel et celui présenté en 2015. Il s'étonne par ailleurs que ne soient pas évoquées les nuisances acoustiques qui concernent les habitants de Saint-Henri et de l'Estaque. Il se demande en outre comment il va être possible de ne pas faire circuler de train de fret la nuit sachant qu'à sa connaissance, la vitesse moyenne des trains dans le couloir rhodanien est de 15km/h.

**Patrick LARMINAT** explique que les concertations se font projet par projet, car elles ont chacune leurs objectifs propres. Par exemple, le projet LNPCA n'a pas pour objectif de développer le fret, mais de développer le trafic voyageur. En revanche il est tout à fait possible d'évoquer dans le cadre de cette concertation la compatibilité du projet avec le projet LNPCA. SNCF réseau s'est assuré que les deux projets soient compatibles.

**Laure-Agnès CARADEC, présidente de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée**, souligne la nécessité de l'aménagement du parc des Aygalades, qui sera le poumon vert des quartiers Nords de Marseille. Elle indique que les dimensions du futur parc sont estimées entre 14 et 20 hectares, selon l'option retenue. Elle explique que l'on se dirigerait plutôt vers l'option d'un parc de 20 hectares. Elle représente ce soir également la présidente Martine VASSAL, au titre de la métropole et du département, qui dans le cadre de la mise en place des différents projets énumérés plus tôt par le préfet souhaite accompagner au mieux les citoyens impactés ; elle annonce que les collectivités seront présentes pour financer ces mesures d'accompagnement.

**Samia GHALI, adjointe au maire de Marseille**, insiste sur la nécessité de présenter chaque projet de manière claire, d'où l'intérêt de présenter chacun des projets séparément. Elle rappelle que la Ville de Marseille a combattu le projet de terminal combiné de Mourepiane en 2015, à juste titre. Elle indique qu'aujourd'hui, avec le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, les flux de fret arrivant sur le port de Marseille et à destination de territoires extérieurs à la ville de Marseille ne transiteront plus par la ville ; Marseille recevra seulement ce qui est destiné au bassin de consommation marseillais, ce qui est très important. Pour autant, elle reconnaît qu'il y a des inquiétudes dues à ce projet et affirme qu'il est nécessaire de les entendre. Elle reconnaît également qu'il y aura toujours des camions qui circuleront dans la ville, pour autant elle annonce que les pouvoirs publics sont dans une phase de réflexion concernant les questions de logistique urbaine, et prévoient l'aménagement de sites dédiés à la logistique urbaine du dernier kilomètre qui fonctionneront notamment avec des véhicules électriques. Elle indique ne pas être favorable à l'aménagement d'un pôle logistique aux Arnavaux. Revenant au projet, elle juge judicieuse la démarche de concertation avec nomination d'un garant par la CNDP. Elle invite les maîtres d'ouvrage à détailler les mesures qui vont être prises pour limiter les nuisances sonores générées par les activités du port et l'activité de transport de fret ferroviaire. Pour conclure, elle s'adresse aux habitants de Bassens, et indique comprendre leur émotion. Elle assure que tous les habitants de Bassens resteront ensemble et seront relogés sur un territoire pouvant accueillir tout le monde.

- **Claude CHARDONNET** invite les maîtres d'ouvrage à apporter des précisions sur les questions de report modal et de trafic.

**Hervé MAREL** indique comprendre la frustration évoquée de l'absence d'une concertation commune à l'ensemble des projets, mais relève que si une concertation commune avait été menée sur les projets de LNPCA et de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, le sujet du fret serait sans doute passé inaperçu compte tenu des enjeux du projet de LNPCA. Il souligne également le fait que les deux projets sont indépendants, ce qui justifie de prendre le temps de les examiner séparément.

Il indique que la fermeture du Canet et le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires ne changent rien aux ambitions des acteurs économiques du port, les objectifs de ces derniers n'étant donc pas dépendant du projet. Il souligne que si le jour de la fermeture du Canet, il n'y a pas de nouvelle solution de transport ferroviaire, le trafic sera reporté sur la route.

Il rappelle qu'à l'avenir, et hormis le terminal de Marseille, le territoire disposera de 3 chantiers ferroviaires, à savoir Miramas-Clésud, Fos et Avignon. Il indique que la zone d'influence d'un chantier ferroviaire est de quelques dizaines de kilomètres autour de l'infrastructure, et qu'il y a toujours un transport terminal entre le chantier ferroviaire et l'entrepôt logistique. Il explique que dans l'ensemble, il est fait en sorte que les entrepôts soient situés le plus près possible des chantiers ferroviaires, qui sont eux-mêmes implantés dans des zones périphériques et peu denses.

**Patrick LARMINAT**, revient sur la vitesse des trains fret dans le couloir rhodanien. Il indique que cette vitesse est aujourd'hui de 80km/h (mis à part à proximité des installations terminales) et que les sillons actuels utilisés par les trains fret continueront d'être utilisés après la mise en service du projet. Il énumère les principaux points de différence entre le projet actuel et le projet présenté en 2015, à savoir : le volume de train, dont une bonne partie est reporté à Miramas avec le projet actuel ; la performance ferroviaire, qui va permettre la compatibilité entre le trafic ferroviaire de voyageurs et le

trafic ferroviaire de fret. Il souligne en outre la mise en place de mesures visant à réduire les impacts acoustiques et vibratoires générés par l'activité de transport ferroviaire de fret.

- **Madame PELLICCIO, présidente du CIQ de Saint-André**, indique se réjouir du projet pour les habitants du Canet qui ont vécu l'enfer pendant des années à cause du trafic de fret (ferroviaire et routier) transitant par la gare du Canet. Cependant, elle considère que le projet est un leurre étant donné que les activités du port de Marseille - notamment du fait de la stratégie du port prévoyant une massification du fret ferroviaire - généreront toujours un fort transit de trains de fret qui continuera d'impacter négativement les riverains du site. Elle indique que les habitations à Saint-André sont pour certaines situées à 1m50 des rails et qu'il sera donc impossible de réaliser des aménagements d'atténuation des nuisances acoustiques et vibratoires. Elle estime que toutes les maisons du quartier vont être dévaluées. Elle évoque par ailleurs les problématiques liées à la présence de matières dangereuses sur le port. Elle évoque en outre les problématiques et inquiétudes liées au tunnel du Soulat, qui avait été fermé une quarantaine d'années auparavant pour cause de vibrations sous le lycée Nord et les maisons. Elle explique qu'il s'agit d'un tunnel en voie unique de 800 mètres de long, sans issue de secours, actuellement pollué au chrome 6 du fait d'écoulements provenant d'une usine située au-dessus du tunnel.
- **Une habitante des quartiers du nord de la ville, travaillant notamment dans la cité de Bassens**, indique entendre les inquiétudes exprimées par les habitants, mais souligne que malgré des côtés négatifs, le projet présente aussi de nombreux points positifs, pouvant notamment constituer une source d'emplois pour les jeunes, de solutions de transport pour les habitants, etc. Elle part du principe qu'il est important de valoriser le positif qui émane de ce projet tout en essayant de rectifier le négatif.
- **Nadia BOULAINSEUR** tient à rappeler que les habitants des quartiers nord ont également le droit de prendre la parole.

## 4. Les caractéristiques du projet

### 4.1 Localisation du projet

**Philippe BION**, rappelle que la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet nécessitait d'avoir un site spécifique, et que la solution retenue a été d'utiliser un site déjà existant, en l'occurrence un site situé dans les bassins Est du port de Marseille Fos, qui permettra notamment de mutualiser les flux logistiques.

*Une vidéo aérienne présentant l'environnement du projet est diffusée.*

### 4.2 La reconstitution d'un faisceau de voies et de fonctionnalités de transport combiné sur les bassins Est du port de Marseille Fos

**Philippe BION** présente les différentes fonctionnalités à reconstituer sur le périmètre du port :

- **La reconstitution d'un faisceau ferroviaire de réception / départ** à Mourepiane, dimensionné pour accueillir des trains de 850 mètres sur 5 voies électrifiées.
- **Le renforcement du faisceau de manœuvre** Saint André, avec l'ajout d'une voie supplémentaire.
- **La construction de deux voies de chargement supplémentaires** sur le terminal maritime Med Europe, passant de 4 à 6 voies, pour permettre de recevoir le trafic en provenance du territoire conjointement au trafic en provenance du port maritime.

#### 4.3 La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane

**Stéphane PITON, responsable Maitrise d'Ouvrage du projet, SNCF Réseau**, présente le volet sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, à savoir la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Il précise que le projet prévoit la remise en service de l'accès ferroviaire au nord du port, fermé à la circulation depuis les années 1990. Il indique que cette réouverture permettra l'accès direct des trains complets venant du nord du département, via Miramas, aux bassins Est du port de Marseille Fos, en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque. Il souligne que le projet proposé optimise les performances en assurant la cohérence et la compatibilité entre la circulation des trains voyageurs et des circulations fret. Il indique que cette compatibilité a été vérifiée en prenant en compte la mise en service du projet de LNPCA.

Il présente le schéma de circulation des trains après la réouverture du raccordement.

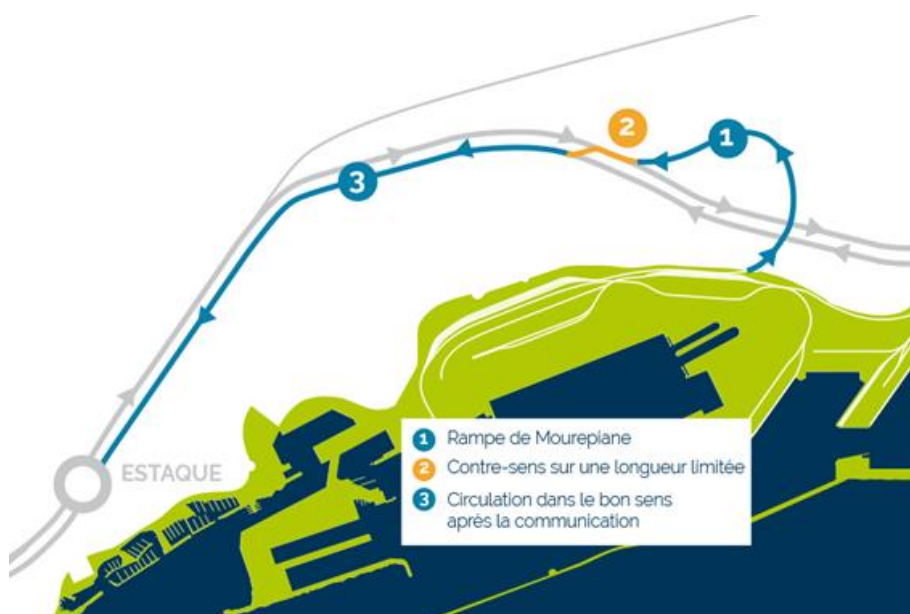


Figure 1

#### 4.4 Fonctionnement ferroviaire actuel du secteur Mourepiane

**Stéphane PITON** revient sur le fonctionnement actuel des circulations fret sur le secteur urbain Arenç/Canet/Port de Marseille Fos, qu'il décrit comme très compliqué.

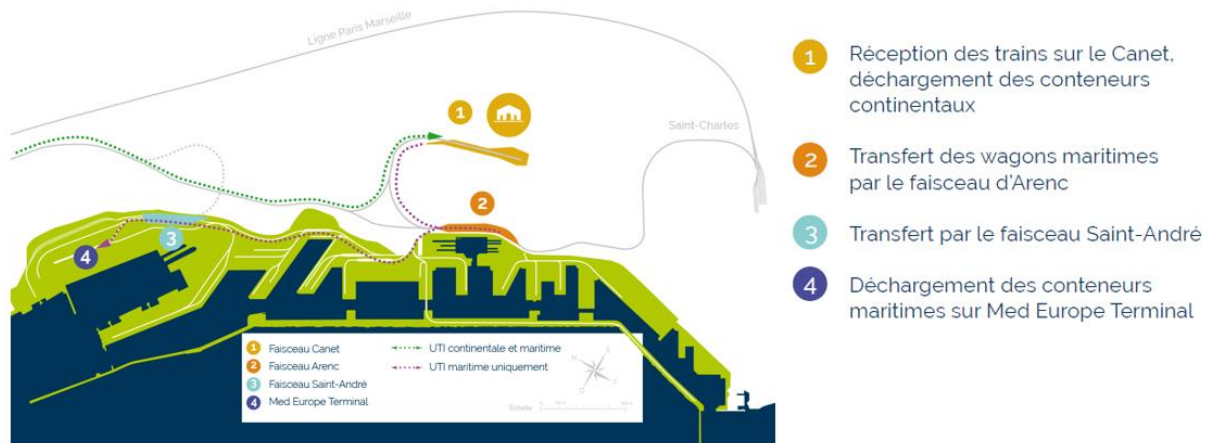


Figure 2

#### 4.5 Fonctionnement ferroviaire du secteur Mourepiane après la mise en service du projet

Philippe BION décrit le fonctionnement ferroviaire du secteur de Mourepiane après la mise en service du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

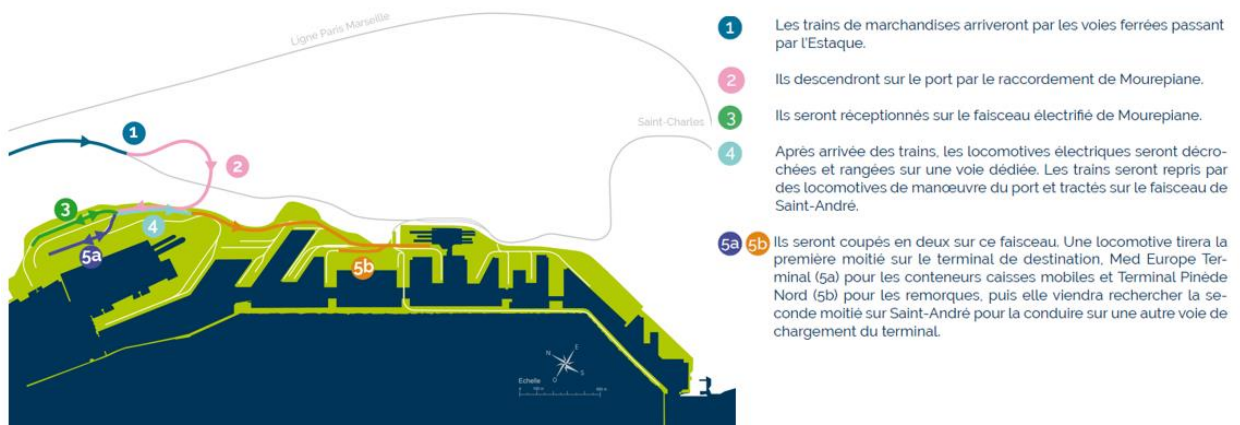


Figure 3

Il souligne que dans le projet de 2015, le faisceau 3 comprenait huit voies de 850 mètres, contre cinq aujourd'hui. Cela se justifie par le fait qu'une partie du trafic est reporté hors de l'agglomération marseillaise.

## 5. L'insertion du projet dans le territoire

### 5.1 Les enjeux environnementaux identifiés

**Philippe BION** rappelle les enjeux environnementaux identifiés par la maîtrise d'ouvrage qui concernent à la fois les voies ferrées du réseau national mais également les installations sur le port ; il s'agit de la circulation, l'acoustique, les vibrations, la qualité de l'air, la biodiversité, ainsi que l'hydraulique. Il précise que les mesures mises en place permettront de limiter les impacts liés au projet mais également d'améliorer les mesures déjà existantes. Il rappelle également qu'un atelier spécifique sera consacré aux effets du projet sur le territoire le lundi 21 novembre à 17h30. Il indique que plusieurs études ont été lancées dans le but de mesurer les impacts environnementaux générés par le projet, dont les résultats seront ensuite présentés au public.

#### Focus sur la circulation ferroviaire et routière :

**Philippe BION** précise que le projet induira une baisse du trafic poids lourds, du fait du report modal sur le ferroviaire et de la prise en charge d'une partie du trafic sur le pôle de Miramas-Clésud. Il précise que le trafic maritime sur le port ne générera pas de trafic de camions, en revanche le terminal ferroviaire portuaire recevra également des flux de marchandises continentaux qui ont vocation à rester dans l'agglomération de Marseille et qui générera un trafic résiduel poids lourds pour desservir des entrepôts logistiques qui, il l'espère, seront aménagés à proximité de ces installations.

**Stéphane PITON** apporte des précisions sur la réorganisation des aménagements ferroviaires (cf. figure 3).

#### Focus sur l'acoustique et les vibrations

**Stéphane PITON** indique que des études acoustiques sont en cours, dont ils ont reçu les premiers résultats. Il indique que des mesures de réduction du bruit à la source ont d'ores-et-déjà été installées en 2015 par SNCF Réseau sur le tracé du raccordement ferroviaire, dans le cadre du précédent projet :

- Des voies en long rail soudés ont été posées sur deux tiers du raccordement de Mourepiane, permettant de limiter les bruits de claquement au passage des trains.
- Des écrans acoustiques ont été mis en place au droit de la cité Consolat, dimensionnés pour le trafic tel qu'il avait été prévu en 2015, c'est-à-dire beaucoup plus conséquent que celui prévu demain.

Il précise que dans le cadre des protections acoustiques, l'ambition est d'aller au-delà des normes et obligations pour tenir compte de la qualité de vie des riverains.

Il indique que le sujet des vibrations est plus complexe étant donné que celles-ci sont difficiles à quantifier. Un travail de simulation et de quantification des vibrations est à venir, dans le but de voir s'il y a besoin ou non de mettre en place des protections spécifiques. Il annonce que la maîtrise d'ouvrage s'engage à faire identifier et quantifier ces impacts vibratoires par un bureau d'étude indépendant.



**Philippe BION** annonce que le port de Marseille va imposer des semelles de freins composites pour les wagons desservant le port, pour limiter les bruits de freinage dans le raccordement et lors des manœuvres. Il explique que le port prévoit par ailleurs d'installer une station de graissage des rails pour réduire les bruits de roulement. Il indique que le port prévoit en outre, à moyen terme, le déploiement de portiques (*smart gate*) qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter. Il souligne qu'un travail de collaboration est mené avec le manutentionnaire pour identifier et limiter les bruits émergents du terminal maritime. Il indique que des mesures seront prises afin de supprimer les chocs des conteneurs au sol, notamment le remplacement des engins de manutention thermiques par des portiques ferroviaires électriques. Il rappelle également que le port de Marseille travaille actuellement sur une relocalisation de l'activité de réparation des conteneurs qui se situe actuellement à proximité du raccordement de Mourepiane vers un endroit qui sera moins exposé vis-à-vis des riverains.

**Stéphane PITON** présente les mesures de réduction des impacts envisagées sur le réseau ferroviaire :

- L'extension de l'application des semelles de freins composites pour les wagons desservant les autres clients que le Port, en application d'une directive européenne.
- L'organisation d'études et d'une concertation pour l'implantation d'écrans acoustiques et/ou d'isolement de façade (en plus de ceux déjà implantés).
- La mise en place de mesures éventuelles visant à limiter les impacts vibratoires en fonction des diagnostics en cours et à venir.

## 5.2 Les bénéfices du projet

**Philippe BION** indique que le projet permettra de limiter le nombre de poids lourds à Marseille, mais également de diminuer l'impact de la circulation du fret ferroviaire sur les Marseillais (notamment via toutes les mesures d'accompagnement associées au projet). Il indique que le projet va améliorer la logistique urbaine ferroviaire sur le territoire. Il rappelle que le projet va permettre de maintenir les 20 000 emplois liés à l'activité portuaire sur les bassins est du port de Marseille. Il précise que ces objectifs pourront être atteints en limitant les flux de marchandises terrestres au juste besoin de Marseille, en favorisant le report modal vers le ferroviaire, en contribuant à la transition écologique, en reconstituant avec des installations déjà existantes et enfin en assurant la compatibilité des circulations ferroviaires de voyageurs et de FRET de jour.

## 6. Le financement du projet

**Philippe BION** indique que le coût du projet à ce stade est estimé à 15 millions d'euros pour la partie portée par SNCF Réseau, et 18,5 millions d'euros pour la partie portée par le port de Marseille Fos. Il souligne qu'il s'agit d'un projet de territoire, co-financé par l'Etat et les collectivités (le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence).



## Temps d'échanges avec les participants

- **Denis PELLICCIO** demande des précisions techniques sur la coordination entre les trafics ferroviaires de voyageurs et les trafics ferroviaires de fret, sachant qu'il faudra qu'un TER puisse circuler tous les quarts d'heure. Concernant le report modal, il indique que ce n'est pas quelque chose qui se décrète. Il demande quelles sont les mesures d'accompagnement effectives qui vont être mises en place pour que le gens qui transportent des conteneurs aient recours au mode ferroviaire.

**Patrick LARMINAT** indique qu'il y a actuellement un plan de relance fret financé par l'Etat ; la remise à niveau du site de Miramas va en ce sens. Il insiste sur le fait que le plan national de développement du fret porte une réelle ambition de développer le transport de fret ferroviaire. Il relève que depuis le déploiement de ce plan, certains clients qui s'étaient éloignés du fret ferroviaire sont en train de revenir à ce mode de transport.

- **Une habitante de la Castellane** note que les aspects écologique et sanitaire du projet n'ont pas assez été évoqués. Elle souligne que dans le cadre du projet, il y aura une voie de circulation encore plus dense avec des répercussions sur les habitants des quartiers, notamment des risques de développer des problèmes pulmonaires pour les habitants. Elle souhaiterait que l'on s'intéresse également au côté humain et pas uniquement aux enjeux économiques.

**Samia GHALI** explique qu'à Marseille, ce qui pollue le plus aujourd'hui sont les bateaux de croisière contre lesquels la mairie de Marseille s'est toujours battue, et c'est d'ailleurs pour ces enjeux environnementaux et sanitaires que la mairie de Marseille a demandé l'électrification des quais. Elle souligne que les taux de cancers liés à des causes environnementales ont été réduits.

- **Jean-Marie DUMOLARD** demande quelle motrice va être utilisée pour pousser et tracter les trains de fret sur le nouveau tracé ferroviaire avec le raccordement de Mourepiane et entre Arenc et Mourepiane.

**Stéphane PITON** explique, concernant la déclivité sur le raccordement de Mourepiane, que pour les trains de moins de 1260 tonnes, une locomotive suffit. Pour les trains compris entre 1260 tonnes et 1700 tonnes, il faudra utiliser deux locomotives, dont une non attelée située à l'arrière du train et qui viendra le pousser. La locomotive de pousse non attelée fonctionnera au diesel.

- **Un riverain** partage son ressenti d'un projet hors-sol. Il indique qu'au-delà des caractéristiques techniques du projet, soient évoquées également les caractéristiques du territoire dans lequel prend place le projet. Il souligne que ce territoire jouit d'un héritage catastrophique, marqué par d'importantes difficultés d'un point de vue social et économique. Il indique qu'il aurait souhaité que soit intégré dans la présentation du projet, un récapitulatif de toutes les conséquences qui sont subies par les riverains.

- **Un représentant du CIQ de l'Estaque Gare** revient sur les options étudiées dans le dossier de concertation et plus particulièrement sur l'une d'entre elles. Il craint qu'il y ait un problème entre 2024 et 2030 sur la zone à contre-sens à la sortie du raccordement de Mourepiane. Il demande pourquoi les trains longs qui étaient auparavant dédoublés au Canet ne le seraient pas à Miramas, ce qui permettrait d'amener directement les trains sur le faisceau d'Arenc. Il indique également qu'il souhaiterait que des protections phoniques soient installées sur le secteur de l'Estaque, très impacté par l'activité de fret ferroviaire.

**Patrick LARMINAT** rappelle que la fermeture de la gare du Canet est programmée en 2024 et que la mise en service du raccordement de Mourepiane n'est prévue que pour fin 2025. Pendant la période durant laquelle ni le Canet, ni le raccordement de Mourepiane ne seront accessibles, les trains seront accueillis sur le faisceau d'Arenc, mais il s'agit là d'une solution provisoire et dérogatoire qui ne peut pas durer dans le temps. Concernant la compatibilité du trafic fret avec le trafic voyageur, le temps d'installation des trains fret, compris entre 10 et 12 minutes, permettra de s'insérer entre des trains à la demi-heure. A partir de 2030, les trains de voyageurs passeront au quart d'heure ce qui ne permettra plus l'installation des trains fret, d'où la nécessité de réaliser les aménagements complémentaires pour ne plus avoir à faire les deux kilomètres de contre-sens.

## 7. Conclusion

**Hervé Martel** remercie les participants d'avoir répondu présent à l'appel des maitres d'ouvrage. Il est bien conscient que le projet n'a pas vocation à traiter toutes les problématiques liées au développement économique sur le port. Il rappelle qu'aujourd'hui, la question est celle du maintien de la desserte ferroviaire du port nécessaire pour faire en sorte que l'activité économique puisse se poursuivre tout en ayant moins de camions sur les routes et donc globalement moins d'émissions de CO<sub>2</sub>. Il souligne que la maîtrise d'ouvrage est consciente du fait que le projet va engendrer des impacts, notamment sonores, là où passent les trains et là où sont manutentionnées les marchandises. Il indique que les maitres d'ouvrage s'engagent à utiliser les meilleures technologies existantes pour réduire au maximum ces impacts. Il invite le public à s'inscrire aux 3 ateliers qui auront lieu au cours de la concertation pour discuter plus précisément de ces sujets et donne rendez-vous le 15 décembre en plénière pour conclure cette phase de concertation volontaire.

**Patrick LARMINAT** s'associe aux remerciements et indique souhaiter la participation d'un large public aux prochaines séances de concertation.