



PROJET DE RECONSTITUTION DES
FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU
CANET

CONCERTATION PREALABLE
16 NOVEMBRE AU 20 DECEMBRE 2022

Atelier-visite : les aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port

6 décembre 2022



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Visite terrain.....	3
3. Travail en sous-groupes et restitutions.....	3
4. Les trafics routiers.....	5
5. Etude de trafic.....	6
6. Les caractéristiques des aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port.....	7
7. Les mesures de réduction envisagées sur le terminal de MED Europe.....	7
8. Retour sur l’opportunité et les raisons du choix de la solution du projet.....	12
9. Conclusion.....	15

L'atelier-visite sur les aménagements du faisceau ferroviaire des bassins Est s'est déroulé le 6 décembre 2022 de 16h30 à 20h10 au sein du port de Marseille Fos. Il a réuni une vingtaine de participants.

1. Introduction

Claude CHARDONNET, modératrice, souhaite la bienvenue aux participants. Elle rappelle la thématique de l'atelier : les aménagements du faisceau ferroviaire des bassins Est. Elle présente le déroulé de l'atelier : la rencontre débute par une visite commentée le long des différents aménagements envisagés sur le faisceau ferroviaire du port dans le cadre du projet, 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 ainsi que par SNCF Réseau et présente les principaux intervenants côté maîtrise d'ouvrage :

- **Philippe BION, port de Marseille-Fos**
- **Frédéric LEMOINE, port de Marseille-Fos**
- **Stéphane PITON, SNCF Réseau**
- **Alain PREA, port de Marseille-Fos**
- **Fabien PASTOUR, port de Marseille-Fos.**

Elle annonce que le sujet du transport des matières dangereuses qui devait être traité aujourd'hui sera reporté, la personne du port de Marseille-Fos spécialiste du sujet étant souffrante.

Géraldine PLANQUE, port de Marseille Fos, précise qu'un créneau sera consacré spécifiquement sur ce sujet-là, le **mardi 13 décembre de 12h45 à 13h30**. Elle précise que toutes les informations seront mises en ligne sur le site de la concertation.

2. Visite terrain

Un parcours en navette est réalisé le long des différents aménagements envisagés sur le faisceau ferroviaire du port dans le cadre du projet, commenté par les maîtres d'ouvrage, avec quatre points d'arrêts :

- Point d'arrêt n°1 sans descente : Raccordement de Mourepiane (terre-plein de Saint-André) ;
- Point d'arrêt n°2 avec descente : Croisement entre le raccordement de Mourepiane et l'entrée du faisceau de chargement sur Med Europe Terminal.
- Point d'arrêt n°3 avec descente : Extrémité du faisceau de réception/départ de Mourepiane (au niveau du hameau de Mourepiane).
- Point d'arrêt n°4 avec descente : Med Europe Terminal (entrée terminal).

3. Travail en sous-groupes et restitutions

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.

Après la visite, avez-vous des questions de compréhension/demandes de précision ? Y-a-t-il des points que vous souhaitez mettre en discussion sur les aménagements envisagés du faisceau ferroviaire du port et le traitement des flux de marchandises ?	
Après la visite et compte tenu de votre vécu, quels pourraient être les points d'amélioration et les points sensibles à étudier concernant les aménagements envisagés du faisceau ferroviaire du port et le traitement des flux de marchandises, pour limiter les effets sur votre quotidien ?	

- **Restitution du 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 se demandent pourquoi mettre en place du feroutage à partir du maritime à Marseille lorsque la rentabilité s'opère à plus de 500km et alors que le projet s'appuie sur la remontée d'une desserte marseillaise.

Ils soulignent un investissement de plus de 30 millions comprenant un apport public fort, et demandent pour quelle rentabilité économique à moyen et à long termes, et pour quels opérateurs.

Ils souhaiteraient obtenir une réponse globale concernant le bruit sur le port, et non pas petites tranches par petites tranches comme ils estiment que c'est le cas aujourd'hui.

- **Restitution du groupe 2**

Un participant se charge de la restitution pour le groupe 2. Il relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants demandent comment éviter à termes l'usage des motrices diesel, et donc favoriser le recours à des motrices innovantes, pour la pousse sur le port mais également pour les entrées sur le terminal.

Ils demandent pourquoi il y a autant de déplacements des conteneurs sur le port.

Ils demandent quelles sont les évolutions projetées du trafic maritime de marchandises.

Ils souhaitent que le bruit de recul des engins soit modifié.

Ils souhaitent la protection sonore des riverains d'une manière générale.

Ils pointent du doigt la vitesse des camions et plus particulièrement des camions vides sur la « voie royale », qui au passage des dos d'âne émettent des quantités de bruit importantes. Ils demandent

quelles sont les réglementations de la circulation en vigueur sur la « voie royale », quelles sont les modalités de surveillance mises en place et comment sont pénalisés les contrevenants.

- **Restitution du groupe 3**

Stéphane COPPEY est chargé de la restitution pour le groupe 3. Il relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants demandent où se passe exactement la coupe-accroche des trains, et s'il est possible d'éviter que cela soit sous les fenêtres des habitants de Mourepiane.

Ils demandent si le faisceau de réception de Mourepiane est à la fois un faisceau d'arrivée et un faisceau de départ des trains.

Ils demandent quel est le temps nécessaire pour traiter un train au départ et à l'arrivée sur le terminal Med Europe.

Ils demandent une simulation dynamique afin de pouvoir mieux visualiser le fonctionnement du faisceau dans le cadre du projet.

Ils demandent des protections phoniques prenant en compte l'ensemble des nuisances de la plateforme portuaire.

Ils souhaitent qu'il n'y ait pas de trains diesels à l'intérieur des enceintes portuaires.

- **Restitution du groupe 4**

Madame JULIEN est chargée de la restitution pour le groupe 4. Elle relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

Les participants se disent préoccupés par le trafic de camions sur la porte 4, Ils demandent si le port envisage d'ouvrir plus largement la porte5. **Claude CHARDONNET** remercie les rapporteurs et propose que les maîtres d'ouvrage entament la présentation. Elle précise que les intervenants pourront répondre au fil de leur présentation, aux questions qui viennent d'être formulées.

Philippe BION propose de dérouler la présentation qui comporte des réponses aux questions formulées en précisant que des réponses seront apportées à toutes les questions.

4. Les trafics routiers

Frédéric LEMOINE indique que le département concentre la plus grosse partie des marchandises à destination et origine du port. Il indique que le port peut également recevoir ou expédier des marchandises dans plusieurs régions en France mais aussi à l'étranger, notamment en Belgique, Allemagne ou en Italie.

Il présente les résultats de comptages effectués sur le terminal du Canet pour déterminer les origines et destinations des poids lourds. Concernant les destinations, il indique qu'au départ du Canet, 43% des flux sont à destination de Marseille, 39% vont vers l'Ouest de la métropole (hors Marseille) et 16% vont vers l'est de la région. Il indique que dans le cadre du projet, le trafic des poids lourds serait amené

à se répartir sur deux sites .. Concernant les origines des poids lourds à destination du Canet, il indique que 31% des flux viennent de Marseille, 60% viennent de l'Ouest de la métropole (hors Marseille) et 10% viennent de l'Est de la région... Globalement, il indique qu'avec le projet, de l'ordre de 50% du trafic poids lourds qui dessert le Canet serait reporté sur Clésud à Grand-Mirammas.

Il présente des données issues de comptages réalisés aux portes 2C, 3 et 4 du port de Marseille Fos sur la semaine du 9 au 14 mai 2022. Il indique que sur une semaine, 13 000 poids lourds rentrent et sortent des bassins Est, ce qui représente environ 2 160 poids lourds par jour ouvré en cumulant les deux sens. Il énumère les différents types de poids lourds (semi-remorque avec conteneurs, semi-remorque plateau vide, tracteurs seuls, etc.). Il indique que le trafic de véhicules légers à l'intérieur du port est également très important et précise que le trafic poids lourds ne représente qu'un quart de tout le trafic qu'il y a sur le port. Il précise que le trafic sur le port reste tout de même bien inférieur au trafic à l'extérieur du port et notamment sur l'A55. Il indique que la plupart des poids lourds (80%) prennent ou proviennent de l'A55, depuis laquelle il est possible d'accéder directement à la porte 4, que 7% des poids lourds empruntent quant à eux la route du littoral et 7% rejoignent l'A7. Le trafic portuaire passe essentiellement par les portes 2C et 4 (45% et 45%) et plus marginalement par la porte Beauséjour (10%)

Claude CHARDONNET invite les maitres d'ouvrages à montrer la porte 5 sur un plan et à répondre à la question de son éventuelle utilisation comme porte principale.

Frédéric LEMOINE présente la localisation de la porte 5 à l'aide d'une carte. Il précise que cette porte est utilisée spécifiquement pour les transports exceptionnels. Il indique que l'inconvénient majeur de cette porte est qu'elle est au contact de la ville et que pour y accéder, il faut descendre l'avenue André Roussin. Il précise que la porte 5 est beaucoup moins bien desservie que la porte 4. Il indique que la porte 4 est largement dimensionnée pour le trafic actuel, à savoir 500 poids lourds et 2000 véhicules légers qui rentrent et qui sortent par cette porte quotidiennement. Il rappelle que la porte 4 a été redimensionnée il y a un an pour tenir compte des voyageurs qui passeront par ce carrefour pour accéder au Cap Janet et pour élargir les rayons de giration des poids lourds.

Il présente le résultat des comptages dans le quartier de Saint-André. Il indique que le taux de poids lourds sur ces voies se situe entre 2 et 6%, ce qui est dans la moyenne des taux observables sur les voiries européennes. Il précise qu'il y a de grosses différences en fonction des voies, dont certaines sont plus chargées, il prend l'exemple du tronçon situé au-dessus de l'avenue André Roussin qui concentre un grand nombre de poids lourds et sur lequel la circulation est très dense.

5. Etude de trafic

Frédéric LEMOINE présente les résultats d'une comparaison des trafics entre la situation initiale (2021) et la situation en 2046 avec la mise en service du projet. Il explique que ces résultats montrent que la circulation va sensiblement diminuer sur tous les grands axes, de façon assez indépendante du projet du fait d'une diminution des déplacements en véhicules légers au profit des déplacements en transport en commun. Il se focalise ensuite sur l'évolution du trafic poids lourds impacté par le projet. Il présente un diagramme de comparaison des évolutions de trafic poids lourds sur la zone pour les situations avec réalisation du projet et sans réalisation du projet. Il indique que sans le projet, le trafic de poids lourds va augmenter sur le secteur, du fait du développement structurel des échanges de marchandises qui induira une augmentation du trafic portuaire. Il rappelle que le projet a pour but d'accompagner le report modal de la route vers le rail. Il précise que le projet va permettre le report d'une partie du

trafic combiné du Canet sur Clésud à Grand-Miramas dès 2026, mais également l'accroissement progressif du report modal de 5 à 15%. Il indique que le projet permettra de stabiliser le nombre de poids lourds sur le secteur et d'avoir *in fine* moins de poids lourds sur les routes que dans le cas où le projet n'aboutirait pas.

Il revient sur la question formulée par l'un des groupes de travail, qui demandait pourquoi avoir investi 30 millions d'euros sur ce projet, et comment cela pouvait se justifier. Il répond que ce sont tous les coûts induits par le trafic de poids lourds qui sont aujourd'hui mesurables, et qui seront chiffrés qui permettent de justifier le fort investissement du projet. Il indique que le projet va également permettre de réaliser des économies sur le coût des trajets ferroviaires, de l'ordre de 40 euros par « boîte » sur le dernier kilomètre ; il indique que cela permettra notamment de basculer l'équilibre économique en faveur du ferroviaire

6. Les caractéristiques des aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port

Alain PREA indique qu'il y aura à termes 6 voies ferroviaires sous portiques de 420 mètres de long sur le faisceau de chargement des conteneurs du terminal Med Europe. Il indique que le faisceau de réception de Mourepiane comporte cinq à six voies électrifiées de 850 mètres de longueur.

- **Monsieur COPPEY** demande si le projet intègrera bien l'électrification de six voies de 850 mètres.

Alain PREA répond que le projet intégrera l'électrification de cinq à six voies de 850 mètres. Il indique que l'idée générale est de permettre le raccordement entre le faisceau de réception et le raccordement ferroviaire de Mourepiane. Il indique que le faisceau de réception comporte des voies ballasts classiques. Il signale que le faisceau de manœuvre de Saint-André aura à termes trois à quatre voies qui ne seront pas électrifiées. Il indique que les trains seront découpés en coupons de 420 mètres sur le faisceau de réception et seront ensuite amenés par un locotracteur thermique du port sur le faisceau de manœuvre de Saint André, puis sur le faisceau de chargement de Med Europe. Il justifie le choix d'une motrice thermique pour manœuvrer les coupons sur les faisceaux de manœuvre de Saint-André et de chargement de Med Europe par la présence de portiques sur le faisceau de chargement qui ne permettent pas, pour des raisons de sécurité, l'électrification des voies.

Philippe BION souhaite souligner le fait que l'un des avantages du raccordement de Mourepiane est qu'il soit électrifié. Grâce au projet, les trajets à réaliser par les locomotrices thermiques seront beaucoup plus courts que dans la situation actuelle entre Arenc et Mourepiane. Il précise qu'il n'est pas envisageable d'électrifier le trajet entre Arenc et Mourepiane, du fait de la succession de passages à niveau avec des franchissements de camions hors gabarit qui rendraient la caténaire incompatible avec les cisaillements routiers.

7. Les mesures de réduction envisagées sur le terminal de MED Europe

Hugues HOUZE DE L'AULNOIT, représentant de Med Europe Terminal, présente des données sur le terminal de Med Europe. Il indique qu'environ 100 000 conteneurs sont traités sur le terminal chaque

année, pour environ 500 escales de navires. Il précise qu'environ 90 000 mouvements de chargement-déchargement de remorques sont recensés chaque année sur le terminal roulier pour environ 330 escales de navires. Il présente rapidement les destinations des navires en escale sur le terminal Med Europe et le terminal roulier : il indique que des gros *hubs* à Algésiras et à Malte permettent de faire venir à Marseille les marchandises en provenance d'Asie.

Il présente ensuite le travail ayant été fait sur le bruit émis depuis le terminal Med Europe. Il indique que deux sources de bruit majeures ont été identifiées :

- La première est le choc métal contre métal dû aux *spreaders* (pinces à conteneurs) qui viennent attraper les conteneurs. Il indique qu'aujourd'hui, il existe des ralentisseurs de fin de course permettant de limiter ce bruit et précise que le futur portique ferroviaire en sera équipé. Il assure que Med Europe Terminal envisage également d'équiper les cavaliers et les futurs portiques maritimes avec ce type de ralentisseurs. Il précise qu'entre le *spreader* et le conteneur, la société a trouvé un système de caoutchouc qui amorti la fin de course au moment du choc. Il indique que la solution pour limiter le bruit au moment du choc entre le conteneur et le camion n'a pas encore été trouvée.
- La deuxième source de bruit majeur identifiée correspond au « bip » de recul généré surtout par les *reach stacker* (véhicule de manutention destiné à la manipulation, au rangement et au transport sur de très courtes distances de containers). Il rappelle que ce bruit de recul ne dépasse pas les normes sur les bruits et nuisances sonores applicables en France. Il précise qu'une solution pour limiter ce bruit aurait été trouvée, « le cri du lynx », ce nouveau système intervient en remplacement des bips de recul stridents qui équipent les engins de manutention, il est très directionnel, et se fond dans l'ensemble des bruits de son environnement, de plus son effet sonore serait très fortement limité au-delà de 50 mètres. Il indique en outre que l'utilisation de *reach stacker* pour charger et décharger les trains va être abandonnée dans le cadre du projet, au profit de l'utilisation de portiques, permettant de régler la problématique des bips de recul associés aux *reach stacker*. Il indique qu'un travail de mesure sonore au niveau de la bordure du terminal va être mis en place afin de mesurer le bruit en continu, et de déceler les pics sonores pour pouvoir en déterminer l'origine et y apporter des mesures correctives.

Pour répondre à l'interrogation émise par l'un des groupes de travail qui se demandait si le nombre de déplacements de conteneurs ne pouvait pas être réduit, il explique que les opérateurs, pour des raisons économiques, effectuent le moins de déplacements de conteneurs possibles, étant donné que chaque déplacement de conteneurs mobilise des ressources et coûte donc de l'argent. Il précise que pour des raisons légales, de déclarations douanières, le terminal est obligé de faire transiter les conteneurs sur le quai entre le déchargement et le chargement.

Philippe BION indique que la boîte sera forcément amenée à séjourner sur le port à un moment donné du fait des aléas entre circulations maritimes, circulations ferroviaires et circulations routières.

Hugues HOUZE DE L'AULNOIT revient sur les interrogations concernant le choix des opérateurs entre les modes routier et ferroviaire. Il indique que le choix se fait en fonction de l'aspect économique mais également en fonction de la destination.

Philippe BION indique que le ferroviaire permet de faire des économies lorsqu'il traite de la longue distance, il précise cependant qu'il existe aussi des exemples où le ferroviaire est intéressant sur de la courte distance.

Claude CHARDONNET revient sur la question émise par l'un des groupes de travail concernant la localisation de l'activité de coupe-accroche des trains.

Monsieur COPPEY estime que des réponses très intéressantes ont été apportées sur la question du bruit. Il s'interroge toutefois sur les efforts pouvant être faits par les maitres d'ouvrage pour traiter la problématique des nuisances acoustiques émises par les circulations de poids lourds vides, soulignant que ces derniers sont les plus bruyants sur le port. Il demande par ailleurs des précisions sur les chiffres relatifs au traitement des conteneurs et remorques sur le port. Il demande en outre des précisions sur les gabarits des tunnels depuis l'arrivée par Arenc.

Philippe BION indique que le contrôle de la circulation sur la voie royale est assuré par le port de Marseille Fos, et précise que la voie royale est soumise au code de la route. Il indique que le port de Marseille Fos s'efforce de réduire les vitesses de circulation sur le port pour des raisons de sécurité. Il indique que c'est en ce sens que des dos d'âne ont été aménagés sur la route, et qu'ils ont permis de faire baisser les vitesses de circulation bien qu'ils accentuent les nuisances acoustiques.

Hugues HOUZE DE L'AULNOIT indique que le nombre des 100 000 conteneurs traités sur le terminal chaque année n'inclut pas les caisses continentales traitées aujourd'hui au Canet et qui seront demain traitées sur le terminal, après la fermeture du site, à savoir les 20 000 caisses continentales destinées à Marseille. Il indique par ailleurs que les 90 000 mouvements de chargement-déchargement de remorques par an n'incluent pas le trafic corse. Il précise que 200 000 remorques partent sur l'Algérie, la Tunisie, le Maroc et la Corse.

Fabien PASTOUR, responsable des voies ferrées du port de Marseille-Fos, explique pour répondre à une question de Monsieur Coppey en début de réunion, que les différentes étapes entre l'arrivée des trains sur le faisceau de réception et leur acheminement jusqu'au terminal Med Europe : les trains longs sont réceptionnés sur le faisceau ferroviaire de Mourepiane où ils sont découpés par des agents de manœuvre en coupons de 420 mètres (ce qui prend une dizaine de minutes) ; un locotracteur¹ est ensuite attaché au coupon pour que ce dernier puisse être acheminé vers le faisceau de manœuvre de Saint-André (la durée du trajet entre le faisceau de réception et le faisceau de manœuvre est de 5 à 10 minutes), puis dirigé sur le terminal Med Europe ; le locotracteur est alors décroché, puis il revient sur le faisceau de manœuvre de Saint-André, puis sur le faisceau de réception de Mourepiane, pour être attaché à un autre coupon ferroviaire et répéter le même cheminement. Il indique qu'il faut compter entre 30 et 45 minutes pour découper un train et l'amener intégralement sur le terminal Med Europe. Il rappelle que le port de Marseille Fos travaille depuis des années sur la réduction du coût du dernier kilomètre, et donc surtout sur la réduction de la longueur des manœuvres.

Claude CHARDONNET revient sur la demande formulée par les participants d'une simulation dynamique.

Frédéric LEMOINE BION indique que le port de Marseille Fos n'a pas fait de simulation dynamique, mais des schémas d'occupation des voies ont été réalisés. Il indique que ces schémas montrent comment vont s'organiser toutes les manœuvres sur une journée. Ces graphes montrent que les infrastructures projetées permettront de traiter tous les trains prévus à terme sur une plage horaire de 6h00 à 22h00. .

¹ Engin ferroviaire de faible puissance utilisé principalement pour la manœuvre des wagons et la formation des convois.

- **Un participant** demande combien de trains par jour entreront et sortiront des bassins Est, et sur quelle amplitude.

Philippe BION précise qu'il a été demandé au bureau d'étude en charge de la réalisation des schémas d'occupation des voies de bien vérifier si le trafic qui avait été prévu dans les projections rentrait dans une journée classique d'exploitation, c'est-à-dire de 6h à 22h, tout en prenant en compte des marges suffisantes d'exploitation mais également les différentes opérations de contrôle qui s'opèrent avant que le train soit autorisé à partir.

Stéphane PITION indique qu'il y a actuellement dix passages de trains, cinq allés et cinq retours. Il rappelle qu'au moment de la mise en service du projet, un report aura déjà été effectué sur Clésud, il n'y aura donc plus que huit passages quotidiens, dont trois correspondent au vrac et auront lieu par les voies du port, il ne restera donc que cinq passages par le raccordement de Mourepiane. Il dévoile les objectifs de report modal qui se traduiront par une augmentation du nombre de passages de trains fret à 15 passages par jour à horizon 2046 (12 multimodaux + 3 vracs). Il rappelle qu'un travail a été fait pour vérifier la compatibilité de ces trains fret avec le trafic voyageur, y compris en heures de pointe.

Claude CHARDONNET invite Fabien PASTOUR à apporter une réponse à la question des participants qui se demandaient comment éviter les motrices diesel sur le port.

Fabien PASTOUR indique que la motrice qui va amener le train jusqu'au faisceau de réception de Mourepiane depuis le raccordement sera électrique. Il précise que sur le port, les contraintes techniques (notamment la présence de portiques rendant l'installation de caténaires impossible) ne permettent pas de fonctionner avec une motrice électrique. Il indique que le port de Marseille Fos est en relation avec plusieurs industriels, qui travaillent actuellement sur des projets de locomotive hydrogène qui permettrait de manœuvrer sans avoir à utiliser de diesel. En attendant, le port de Marseille Fos travaille également sur l'utilisation de biodiesel. Il indique qu'en tant que gestionnaire d'infrastructure, le port de Marseille Fos est maître de son réseau, et peut autoriser des essais sur d'autres types de machines, ils incitent donc les entreprises ferroviaires et les entreprises de manœuvre à développer d'autres techniques. Il précise que l'une des volontés du port de Marseille Fos est d'inciter l'innovation pour se diriger vers des modes de fonctionnement plus propres.

Claude CHARDONNET invite les maîtres d'ouvrage à apporter une réponse sur la question du bruit global et de son traitement.

Fabien PASTOUR indique que le port de Marseille Fos a l'ambition d'avoir des infrastructures qui soient extrêmement performantes. Il indique que pour développer le transport ferroviaire, plusieurs facteurs entrent en jeu, à savoir le coût du dernier kilomètre et la fiabilité des infrastructures. Il indique que le port de Marseille Fos dispose d'une fiabilité de ses infrastructures ferroviaires à 99% qui est reconnue par ses clients, il indique que cet effort sur la qualité du réseau est aussi fait par SNCF Réseau qui a une politique d'entretien des voies ferrées qui est encore remontée en gamme. Il indique que le fait d'avoir une infrastructure de très haute qualité garantit également qu'il y aura moins de bruit généré par le passage des trains. Il indique que les faisceaux qui partent d'Arenc jusqu'à Mourepiane sont quasiment neufs et qu'il reste seulement Saint André et Mourepiane à remettre à neuf. Il indique qu'en plus de ces infrastructures de très haut niveau, des éléments seront rajoutés pour réduire encore plus le bruit. Il indique que le port de Marseille Fos va mettre en place des *smart gates* qui vont permettre de monitorer l'état des machines et des engins qui vont circuler sur les voies ferrées du port pour écarter les machines qui font trop de bruits et qui abiment le réseau. En effet, il précise que lorsqu'une machine fait du bruit, c'est dû à des chocs qui abiment le réseau. Il indique que le port de Marseille

Fos va devancer la réglementation sur les freinages et imposer des semelles de frein composites dans l'enceinte du port.

Philippe BION revient sur la question du bruit émis par l'activité de réparation des conteneurs à proximité de la porte 5. Il indique qu'actuellement l'opérateur chargé de cette activité a pour projet de déplacer cette activité ailleurs dans le port. Il indique qu'en termes de nuisances acoustiques le port de Marseille Fos agit sur deux axes, à savoir la réduction de l'émission des bruits, et ensuite la réduction de la perception des bruits restants. Il indique que le port de Marseille Fos va étudier et réfléchir à comment atténuer les bruits émis sur le port, même si pour le trafic routier cela sera plus compliqué étant donné que le port de Marseille Fos ne maîtrise pas complètement les transporteurs routiers.

- **Une participante** demande où sera déplacée l'activité de réparation des conteneurs sur le port.

Philippe BION indique que le port de Marseille Fos propose à l'entreprise des terrains pour déplacer son activité, mais ne lui impose rien. Il indique que le port a mis les terrains de l'activité voiture en publicité pour un déménagement de l'activité de réparation des conteneurs.

- **Monsieur COPPEY** demande s'il est vraiment nécessaire de conserver une activité de réparation des conteneurs sur les bassins Est du port de Marseille. Il aimerait savoir si le terminal de Med Europe suffira à traiter la hausse du nombre de conteneurs traités par le mode ferroviaire due au projet et au report modal. Il demande également où seront traitées les remorques.

Frédéric LEMOINE indique qu'aujourd'hui, les remorques sont essentiellement traitées sur les terminaux corses et sur le Terminal Roulier Sud par voie terrestre, mais qu'il est prévu de développer un nouveau terminal sur le TPN sur lequel le port de Marseille Fos prévoit de charger les remorques sur les trains (il précise qu'actuellement aucune remorque n'est traitée par le mode ferroviaire). Il indique que des tests ont été fait sur le port pour voir s'il était possible de charger des remorques sur des trains et que celui-ci s'était avéré concluant.

Fabien PASTOUR indique qu'il y a actuellement en France deux technologies pour traiter les remorques, la première qui par un pivotement du wagon permet au camion de monter sur le train, le tracteur est dételé et le wagon peut partir, et la seconde, la technologie *cargo beamer*, qui permet d'avoir une préhension de la remorque et de la charger dans le train. Il précise que le test ayant été fait sur le port a été réalisé avec des wagons *cargo beamer* sur le terminal roulier sud. Il indique qu'actuellement la sortie du port se fait en allant sur Arenc, où les trains empruntent ensuite le réseau ferré national en passant par trois tunnels. Il revient sur le test effectué avec des wagons *cargo beamer*, il indique qu'une autorisation de transport exceptionnel a été délivré par SNCF Réseau après l'étude, qui nécessitait dans un sens de changer de voie entre les tunnels pour être positionné au bon endroit par rapport aux pointes de la remorque du camion, afin qu'elles ne touchent pas la voute. Il indique qu'ils souhaiteraient obtenir une autorisation de transport exceptionnel qui soit plus limité en termes de contraintes et qui leur permette de mettre plus de trains, il précise que ces éléments sont en cours de discussion avec SNCF Réseau, le port de Marseille Fos et les différents partenaires. Il indique qu'à la suite de l'étude de faisabilité ayant été réalisée, il y aura une étude préliminaire qui va intervenir lors des prochains mois pour réaliser des travaux d'optimisation du débouché ferroviaire des tunnels, c'est-à-dire de leur capacité à recevoir un format ferroviaire quelconque. Il précise que le tunnel d'entrée sur le raccordement de Mourepiane avait déjà été mis au gabarit à l'époque et permet de faire passer à peu près ce que l'on veut.

Stéphane PITON indique que le tunnel du Soulat sur le raccordement de Mourepiane est au gabarit. Il annonce ensuite que pour les trois tunnels dont le gabarit actuel pourrait poser problème, une étude avait été menée conjointement par SNCF Réseau et le port de Marseille Fos. Il indique que cette étude de faisabilité avait pour but d'identifier le besoin pour pouvoir limiter la teneur des travaux tout en permettant un gain au niveau du gabarit qui soit suffisant. Il précise qu'une étude préliminaire va être lancée courant janvier ou courant février, le but de cette étude sera de proposer des travaux à leur minimum nécessaire mais qui puissent répondre aux besoins.

8. Retour sur l'opportunité et les raisons du choix de la solution du projet

Stéphane PITON rappelle que la fermeture de la gare du Canet est programmée en 2024 pour laisser la place au projet de parc des Aygalades porté par Euroméditerranée. Il précise que SNCF Réseau a l'obligation de relocaliser les fonctionnalités ferroviaires équivalentes ailleurs. Il indique que cette obligation est due au fait que la gare du Canet soit inscrite au document de référence du réseau, et que toute modification apportée à ce document nécessite l'autorisation de l'Autorité de Régulation des Transports. Il précise donc que pour pouvoir modifier ce document, SNCF Réseau doit être en mesure de pouvoir présenter un plan B où l'on reconstitue à un autre endroit des fonctionnalités équivalentes. Il précise que dans le cas de la gare du Canet, cela signifie des voies de réception, et également un ou plusieurs chantiers de fret combiné. Il indique que la fermeture de la gare du Canet induit une opportunité de réorganiser le flux de transport combiné qui sera traité sur Marseille, l'objectif étant de traiter sur Marseille ce qui correspond aux besoins de la zone marseillaise. Il précise que l'objectif du port de Marseille Fos et de SNCF Réseau est d'appuyer le report modal de la route vers le rail, et que pour cela, il faut limiter les coûts du transport ferroviaire, et proposer une offre ferroviaire robuste et solide en laquelle les opérateurs de transport puissent avoir confiance. Il indique que le fait de maintenir une activité ferroviaire sur les bassins Est du port est un impératif pour ne pas que l'intégralité des marchandises qui transitent par les bassins Est soient traités par la route. Il précise que le projet répond également à une volonté de réutiliser une infrastructure déjà existante en la complétant plutôt que de créer un nouveau site industriel en milieu urbain. Il indique que les maîtres d'ouvrage essaient au maximum de maîtriser et limiter les effets du ferroviaire pour les riverains les plus impactés.

Pour justifier le choix de la solution retenue, il commence par rappeler que l'obligation de reconstituer des fonctionnalités ferroviaires équivalentes ne permet pas de retenir l'option de ne rien faire. Il indique que différents sites avaient été identifiés pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires, et qu'une analyse multicritères avait été menée par rapport aux sites identifiés, cette analyse portait sur le coût des aménagements, l'efficacité de la solution, et de la date d'échéance à laquelle la solution pourrait être mise en œuvre. Il indique que les trois sites qui avaient été identifiés auraient amené à une augmentation considérable des distances parcourues par les poids lourds vers les zones urbaines. Il indique qu'un report de l'ensemble du trafic combiné à Clésud (à Grand-Miramas) a été étudié, mais que cela aurait eu un impact très négatif sur le trafic des poids lourds entre Miramas et Marseille. Il précise que cette solution aurait constitué un vrai frein au développement du port qui n'aurait plus été en mesure de proposer de solution de transport ferroviaire aux opérateurs. Il rajoute que cette solution d'un report complet du trafic combiné à Clésud (à Grand-Miramas) aurait également privé Marseille d'un outil multimodal performant en son sein même pour servir la logistique urbaine. Concernant la solution d'un traitement des trains longs sur le faisceau d'Arenc, il rappelle que les

maîtres d'ouvrage ont déjà fourni différentes explications servant à montrer pourquoi le faisceau d'Arenc ne remplirait pas les fonctions attendues. Il rappelle que le réaménagement complet du faisceau de réception d'Arenc est un projet qui est envisagé post LNPCA, c'est-à-dire pas avant l'horizon 2030. Il rappelle qu'aujourd'hui ce projet n'est pas encore financé, et qu'il s'agit d'un projet imaginé et jugé pertinent mais qui ne peut pas être considéré comme acquis. Il indique que le site d'Arenc sera utilisé pendant une période transitoire, avec un fonctionnement dérogatoire, pour la réception des trains longs. Il indique que ce faisceau ferroviaire n'est pas imaginé pour cela et que ça va nécessiter de mettre en place une veille accrue au niveau des opérateurs qui l'utiliseront pour ne pas effectuer une fausse manœuvre qui risquerait de rendre l'infrastructure non utilisable ce qui impacterait également la circulation des trains voyageurs. Il précise que c'est pour ces raisons que les maîtres d'ouvrage souhaitent cette utilisation dérogatoire la plus courte possible. Cependant, il indique que la perspective à l'horizon 2030 d'une entrée sur le port des trains par le raccordement de Mourepiane et d'une sortie par le faisceau d'Arenc réaménagé semble pertinent.

- **Une participante** souligne le fait que le territoire est impacté par une grande quantité de projets. Elle demande aux maîtres d'ouvrage quels sont les bienfaits qui vont être apportés aux riverains par le projet.
- **Un participant** estime que sur une petite partie de leur territoire (de l'autoroute au rond-point), il y a une concentration de problèmes futurs à traiter, particulièrement en termes de circulation : entre la circulation routière (de poids lourds notamment), le TER, le tramway, etc.

Philippe BION indique que ce projet s'inscrit dans un projet de territoire. Il indique que le projet va réduire le nombre de poids lourds qui circuleront sur le secteur, ou du moins le stabiliser. Il rappelle aux participants que la hausse du trafic de marchandises au sein de l'agglomération n'est pas due au développement des activités du port, mais est due à l'augmentation de la consommation au sein de celle-ci.

Stéphane PITON détaille les modalités actuelles d'entrée des trains fret sur le port, il indique qu'ils rentrent au Canet, qu'ils sont coupés, qu'ils rentrent sur le faisceau d'Arenc, qu'ils passent par les voies du port pour être ensuite traités sur le terminal portuaire. Il indique qu'avec le projet, ce qui est proposé va réduire considérablement les manœuvres actuellement nécessaires pour faire rentrer des trains longs sur le port. Il rappelle que jusqu'à 2030, il n'est pas possible de recevoir des trains longs sur le faisceau d'Arenc sans dérogation. Également, il rappelle que le projet de réaménagement du faisceau d'Arenc pour pouvoir recevoir des trains longs n'est toujours pas financé. Il indique qu'aujourd'hui en termes d'infrastructure et de fonctionnement, il sera difficile de faire mieux que l'entrée par Mourepiane. De plus, il rappelle qu'il n'est pas envisageable d'électrifier les voies ferrées du faisceau d'Arenc jusqu'au terminal, et qu'il faudrait alors circuler en diesel. Il insiste sur le fait que le projet actuel se suffit à lui-même, car il permettra l'entrée sur le port et la sortie du port tout en étant compatible avec le trafic de trains voyageurs qui sera cadencé au quart d'heure avec le projet de LNPCA.

- **Une participante** demande si les aléas de circulation des trains voyageurs (d'éventuels retards) ont été pris en compte.

Stéphane PITON indique que c'est le temps d'insertion du train fret entre deux trains voyageurs qui compte. Il indique que si un train voyageur a du retard, le train fret partira 5 ou 10 minutes plus tard.

- **Monsieur DUMOLARD** souligne le fait que la problématique jusqu'à 2030 sera de faire rentrer les trains longs. Il demande quelle est la proportion de trains courts aujourd'hui qui accède à

la gare du Canet. Il demande également s'il ne serait pas plus simple d'insérer des trains courts dans le trafic voyageur plutôt que des trains fret de 850 mètres de long.

Stéphane PITON indique que faire uniquement des trains courts reviendrait à faire deux fois plus de trains, il rappelle que ce n'est pas viable économiquement.

- **Madame PROST COLLETTA** remercie les maitres d'ouvrage pour leurs efforts pour répondre aux questions ainsi que pour les réponses apportées. Elle demande ensuite à quelle date ils recevront des réponses pour les questions transmises aux maitres d'ouvrage par formulaire papier ou via le site internet. Elle indique que si les réponses sont données lors de la réunion de synthèse, les participants ne pourront pas rendre d'avis dans les délais impartis. Elle demande s'il est envisageable de filmer puis publier sur le site internet l'atelier du 13 décembre sur les matières dangereuses.

Claude CHARDONNET affirme que les maitres d'ouvrage travaillent à pouvoir continuer de donner des réponses qu'il est possible de donner avant la fin de la concertation. Elle indique que les maitres d'ouvrages sont en train de réfléchir à mettre en place une démarche de concertation continue dans les prochains mois et années qui viennent pour délivrer les informations manquantes, mais également pour engager la discussion sur les mesures compensatoires, et les mesures d'accompagnement.

Stéphane PITON revient sur le faisceau d'Arcenc, il précise qu'il ne sera pas possible d'intégrer un terminal sur le faisceau ferroviaire.

Frédéric LEMOINE annonce qu'une partie de l'emprise en bordure du faisceau d'Arcenc sera utilisée à des fins urbaines. En effet, il indique qu'un travail est effectué avec Euroméditerranée pour améliorer la voirie au niveau des bassins de Radoub, dans le but d'avoir plus de largeur pour avoir une voirie confortable, répondant aux standards actuels avec notamment des voies cyclables.

Stéphane PITON présente les grandes différences entre le projet actuel et le projet de 2015 :

- Le volume de trafic « continental » très inférieur sur le chantier combiné Med Europe.
- Les protections acoustiques et vibratoires des riverains les plus concernés. Il rappelle qu'il reste à se mettre d'accord sur la définition des points de mesures vibratoires sur Saint André.
- La capacité du terminal de chantier combiné ayant été revue à la baisse. De plus le terminal du projet actuel est intégré au terminal de Med Europe (celui du projet de 2015 devait être créé juste à côté du faisceau de réception de Mourepiane).
- Le raccordement ferroviaire de Mourepiane a été réfléchi et retravaillé pour s'assurer de sa compatibilité avec les circulations de trains voyageurs y compris à horizon LNPCA.

Alain PREA revient sur les différences entre le projet actuel et le projet de 2015 concernant les caractéristiques du chantier de transport combiné. Il indique que le projet de 2015 prévoyait six voies sous portiques de 750 à 850 mètres de longs, ainsi que deux voies de manutention à grues mobiles de 500 et 750 mètres. Il rappelle que dans ce projet, le terminal était situé hors des emprises du terminal Med Europe, contrairement au projet actuel, qui prévoit que le chantier de transport combiné rentre dans les emprises du terminal grâce à un nombre de voies réduit et qui sont beaucoup plus courtes. Il explique que le terminal de chantier combiné sera composé de six voies de 420 mètres sous portique. Il rappelle que le projet de 2015 avait vocation à traiter 150 000 conteneurs par ans, alors que le projet actuel prévoit de traiter sur le terminal 60 000 conteneurs par an en 2046.

- **Madame PROST COLLETTA** demande quand les participants doivent rendre leur avis.

Mathias BOURRISSOUX rappelle que d'un point de vue légal, il ne dispose que d'un mois pour rendre son bilan de la concertation, pour cela il aura besoin d'avoir un maximum d'avis formulés dès la clôture de la concertation. Il encourage donc les maitres d'ouvrage à apporter une réponse le plus rapidement possible aux questions transmises par formulaire papier ou via le site internet.

Frédéric LEMOINE indique que les maitres d'ouvrage travaillent actuellement sur ces réponses, qui seront publiées sur le site internet de la concertation. Il indique qu'en parallèle, les maitres d'ouvrage travaillent sur la préparation des réunions de concertation, au cours desquelles ils s'attachent à apporter une grande partie des réponses aux questions posées par les participants.

Philippe BION indique que les maitres d'ouvrage s'engagent à apporter une réponse aux questions transmises par les participants pour le 13 décembre. Il rappelle que la date de clôture de la concertation est le 20 décembre, et que les participants ont donc jusqu'à cette date pour remettre leurs avis sur le projet.

Claude CHARDONNET rappelle que les participants ne sont pas tenus de rendre un avis sur le projet.

- **Le secrétaire général du syndicat CGT des ouvrier dockers** prend la parole. Il rappelle que la fermeture de la gare du Canet est prévue pour 2024, et que s'il n'est pas possible de disposer d'une infrastructure équivalente après cette fermeture, ce sont des parts de marché qui seront perdues et donc des emplois qui seront supprimés. Il indique être pour le développement du ferroviaire avec un maximum d'efficacité pour que les nuisances soient limitées. Il rappelle que le développement du port permet de développer l'emploi. Il indique que derrière un emploi docker, il peut y avoir jusqu'à six emplois à l'extérieur. Il indique donc que le raccordement de Mourepiane est vital pour la vie portuaire, mais également vital pour les emplois ; en effet il indique que tout déclin des bassins Est sera un déclin des activités et un déclin de l'emploi sur le secteur. Il estime que la première nuisance à combattre dans le département est le chômage. Il rappelle que le port de Marseille-Fos est le dernier pôle industriel de la ville. Il souligne que ce projet est vital pour les emplois des bassins Est.

9. Conclusion

Mathias BOURRISSOUX souhaiterait énoncer quelques sujets qu'il considère comme devant être approfondis dans le cadre de la dernière réunion. Il souhaiterait qu'une réponse soit apportée concernant le nombre de trains longs qui arrivent actuellement sur les bassins Est. Il estime que concernant les retombées du projet pour le territoire, des compléments peuvent encore être apportés, la question de l'emploi en faisant notamment partie. Il aimerait que la question de la logistique urbaine soit abordée. Il aimerait que la question du financement du projet soit également approfondie. Il aimerait que la question des contrats avec les opérateurs soit abordée. Il aimerait également qu'un opérateur puisse venir témoigner concernant les enjeux liés aux questions de report modal de la route vers le rail. Il remercie les maitres d'ouvrage pour la très bonne qualité de l'atelier. Il invite les participants à venir s'intéresser au projet de tramway qui sera présenté dans deux soirs en mairie du 15-16.

Claude CHARDONNET remercie monsieur BOURRISSOUX ainsi que les participants et leur donne rendez-vous le 13 décembre, en visioconférence, pour la prochaine réunion, consacrée à la gestion des matières dangereuses.