

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

## Projet de reconstitution des fonctionnalités du Canet sur le territoire de Marseille

Initialement nommé projet de  
Modernisation du Grand Port  
Maritime de Marseille

-

Concertation préalable

Du 16 novembre 2022 au 20 décembre 2022

Mathias Bourrissoux  
Garant désigné par la CNDP

-

Rapport remis le 20 janvier 2023



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation .....	4
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e.....	5
Introduction.....	7
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation .....	7
La saisine de la CNDP .....	12
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	13
Le travail préparatoire des garant.e.s .....	14
Les résultats de l'étude de contexte.....	14
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation .....	16
Avis sur le déroulement de la concertation .....	19
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	19
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	21
Synthèse des arguments exprimés.....	24
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation .....	24
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant).....	38
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme .....	42
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées .....	42
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique .....	45
Liste des annexes.....	47

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 20 janvier 2023 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par leurs soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Les responsables du projet publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).

## Synthèse

La concertation préalable mise en œuvre par les deux porteurs de projet, le Grand Port Maritime de Marseille et SNCF Réseau, s'est déroulée entre le 16 novembre et le 20 décembre 2022 sur Marseille. Des rencontres en présentiel (3 Ateliers-visites et 2 réunions publiques) ont notamment été organisées dans des lieux physiques proches du Terminal de Mourepiane existant. Ce cycle de rencontres, ainsi que les contributions recueillies, ont mis en évidence la dimension complexe et technique d'un projet phasé, reposant sur des aménagements réalisés en plusieurs étapes à partir de 2024 et d'ici 2030. Prenant la suite d'un précédent projet stoppé en 2015 après un avis défavorable suite à l'enquête publique, ce projet présente des caractéristiques différentes mais poursuit un même objectif de maintien d'une desserte ferroviaire pour les flux logistiques à destination de Marseille. Ce sujet a été approfondi et débattu dans de bonnes conditions, permettant concrètement aux publics d'exercer leur droit à l'information et à la participation. En sont ressortis de nombreux enseignements dont :

- Un débat nourri sur l'opportunité de reconstituer les fonctionnalités ferroviaires sur le territoire de Marseille compte-tenu du caractère urbain et résidentiel du territoire Nord-Littoral jouxtant les Bassins Est ;
- L'approfondissement des nombreuses thématiques rattachées au projet, dont tout particulièrement les enjeux sanitaires et environnementaux, cadre de vie et aménagement du territoire, acoustiques et vibratoires, report modal et logistique...
- La mise en discussion de plusieurs alternatives demandées par des participants souhaitant que soit envisagé un transfert des activités vers un autre site que le terminal de Mourepiane ;
- L'interpellation des porteurs de projets concernant les mesures d'accompagnement et compensatoires ;

Cette concertation préalable a livré de nombreuses propositions, qui ont elles-mêmes débouchées sur des engagements pris par les porteurs de projet. Ceux-ci ont officialisé dès la réunion de synthèse leur volonté de poursuivre une concertation continue jusqu'à l'enquête publique, qui pourrait faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP, tel que préconisé par le garant au sortir de cette concertation.

## Les enseignements clefs de la concertation

### Une opportunité qui fait débat, et qui soulève de nombreuses questions :

- Un besoin de quantification des gains du projet au regard de ses impacts (notamment décarbonation) ;
- Une attente de retour concernant l'analyse multicritère des sites extérieurs à Marseille ;
- Des demandes concernant la faisabilité de procéder à la découpe des trains longs en dehors de Marseille, ainsi que les avantages et inconvénients de cette hypothèse ;
- Des données permettant de quantifier les impacts d'un report de l'activité sur Clésud, notamment en matière de décarbonation
- Une recherche d'amélioration des conditions de prise en charge du fret sur le faisceau d'Arenc ;

### Des sujets à approfondir pour apporter des garanties concernant la mise en œuvre du projet :

- L'inscription du projet dans son environnement et les répercussions que cela peut avoir sur les conditions de trafic et l'évolution des problématiques sanitaires aux différentes échelles du territoire Nord-Littoral ;
- L'articulation entre les trains de fret et voyageurs au travers d'une simulation dynamique permettant de mieux visualiser le fonctionnement du faisceau et l'absence de trains sur les horaires de nuit ;
- Les objectifs de report modal et les actions mises en œuvre pour les atteindre ;
- Les mesures d'impact, mais aussi de suivi et de contrôle, de la qualité de l'air ;
- Les mesures d'accompagnement et compensatoires permettant d'améliorer la qualité de vie des habitants, tout particulièrement en résorbant les nuisances sonores et vibratoires des activités

### Des sujets trop peu abordés, pour lequel le droit à information doit être rappelé :

- Le financement du projet, la répartition de l'effort d'investissement entre les différentes parties-prenantes, publiques comme privées ;
- La procédure de contractualisation avec le futur opérateur et les clauses associées ;
- L'analyse des besoins socio-économiques et le sujet de la rentabilité économique du projet ;
- Les retombées économiques du projet pour le territoire, notamment en matière d'emploi ;

## Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Les responsables du projet, lorsqu'ils vont publier leur réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, sont invités à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis aux maîtres d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

#### Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Précisions sur les éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et à l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arenc de trains courts
2. Présentation des données issues de l'analyse comparative et multicritère des trois sites hors Marseille susceptibles d'accueillir un chantier ferroviaire
3. Quantification des impacts d'un report de l'activité sur Clésud notamment en matière de décarbonation
4. Réalisation d'un tableau d'analyse comparative des alternatives proposées en concertation préalable
5. Présentation des modalités relatives à la prise de décision pour l'inscription prioritaire des aménagements du faisceau d'Arenc et échancier
6. Mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail
7. Mesures prises pour encourager la décarbonation des activités ainsi que l'innovation technologique et modalités concrètes de mise en application sur le territoire portuaire et le raccordement
8. Modalités d'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat
9. Informations sur les montants et parts de financements des différents contributeurs, la nature des investissements publics ou privés réalisés et la rentabilité économique du projet
10. Précisions sur le choix de l'opérateur, la procédure contractuelle retenue, les clauses de marché
11. Précisions sur les retombées économiques pour le territoire local, notamment en matière d'emploi, en précisant les données utilisées permettant d'estimer les gains directs et indirects
12. Résultats des études de conformité du Tunnel du Soulat et précisions sur les réglementations à respecter au regard des hypothèses projetées de la circulation à échéance du projet : nature des trains, tonnage, dangerosité des marchandises...
13. Partage d'informations complémentaires concernant la compatibilité des trafics fret et voyageurs et mise en œuvre d'une simulation dynamique
14. Partage des données relatives aux perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est, en croissance et en volumes
15. Approfondissement des études circulatoires et adaptation des données pour la réalisation de l'étude d'impact
16. Présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime

**Recommandations du garant portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.**

---

1. Proposition de saisine de la CNDP pour désignation d'un garant pour la concertation continue

---

2. Préciser les modalités de mise en œuvre d'un dispositif de concertation adapté aux enjeux (notamment les moins abordés) et disposant d'un échéancier jusqu'au lancement de la procédure d'enquête publique

---

3. Préciser les modalités permettant d'informer largement les publics des résultats des études d'impact et d'en partager les enseignements

---

4. Détailler la stratégie et les outils permettant d'informer et faire participer plus largement les publics

---

5. Préciser les modalités retenues pour travailler sur les mesures d'accompagnement et compensatoires

---

6. Préciser les modalités d'information et de participation spécifiques mises en œuvre pour toucher les habitants des quartiers Nord

---

7. Préciser les modalités d'information et de participation spécifiques mises en œuvre à destination des publics de tout Marseille et de la Métropole

---

8. Envisager des modalités de mise en œuvre et d'animation d'une démarche de partenariat avec les publics jeunes, scolaires notamment

---

9. Envisager des modalités permettant de faire contribuer les instances participatives locales

---

10. Préciser la stratégie de mobilisation d'intervenants et personnes ressources dans le cadre de la concertation de suivi

---

11. Préciser les modalités retenues pour documenter les problématiques depuis le terrain (Visites, conférences-guidées...)

---

12. Organisation et animation d'une réunion de « reddition des comptes » présentant les enseignements tirés par le porteur de projet à l'issue de la concertation préalable et les réponses données au bilan du garant

---

## Introduction

### Le projet de reconstitution des fonctionnalités du Canet, objet de la concertation

Le projet porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau dans les bassins Est du port de Marseille s'inscrit dans le contexte de la fermeture programmée du site ferroviaire du Canet à l'horizon 2024, qui implique réglementairement pour SNCF Réseau une relocalisation des activités du site.

Il prévoit des aménagements visant à l'amélioration et la fiabilisation du réseau ferroviaire des bassins Est du port de Marseille Fos et de leur accès, afin de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare de fret du Canet et de permettre ainsi le maintien d'une logistique essentielle pour la ville de Marseille et pour les activités économiques situées dans les bassins Est du port de Marseille Fos.

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet s'intègre dans une ambition plus large visant à conjuguer durabilité environnementale et compétitivité internationale du port de Marseille Fos grâce au maintien d'une offre ferroviaire pour l'approvisionnement en marchandises de Marseille en évitant un report sur la route des flux de marchandises transitant aujourd'hui par la gare de fret du Canet.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Deux maîtres d'ouvrage portent le projet, à savoir :

- le port de Marseille Fos, représenté au cours de la concertation par Hervé MARTEL (Président du directoire) et le responsable des Infrastructures Maritimes et de l'Ingénierie, et maître d'ouvrage des projets ferroviaires portuaires.
- SNCF Réseau, représentée au cours de cette concertation par Karim TOUATI (Directeur territorial SNCF Réseau Provence Alpes Côte d'Azur), le directeur du Pôle prospective, émergence et maîtrise d'ouvrage pour la Région et le responsable Maîtrise d'Ouvrage du projet.

- **Carte du projet ou plan de situation :**



Localisation des chantiers ferroviaires du Grand Port Maritime de Marseille (source GPM)M)

Répartition des flux entre Marseille (Bassins est) et Clésud, aujourd'hui et avec le projet.

- **Objectifs du projet**

Les porteurs de projet ont présenté les principaux objectifs listés ci-dessous. Ils ont été énoncés dans le Dossier de concertation et également lors des différents rendez-vous et réunions :

- Contribuer à la transition écologique en favorisant le report modal de la route vers le rail.
- Profiter de l'opportunité de l'agrandissement du chantier de Clésud, à Miramas et Grans, pour répartir les flux de transport combiné du département autour de deux pôles : Clésud et Marseille ;
- Limiter les flux de marchandises terrestres au juste besoin de Marseille, rationaliser le fret ferroviaire entrant dans Marseille en arrêtant d'y traiter les marchandises continentales destinées à en repartir par camions vers le Nord et l'Ouest du département ;
- Maintenir le mode ferré pour les flux logistiques à destination de Marseille après la fermeture de la gare du Canet, et une activité ferroviaire sur les bassins Est du port ;
- Réutiliser une installation ferroviaire déjà existante (le terminal de Mourepiane) en la modernisant, de façon à éviter la création d'un nouveau site industriel en milieu urbain ;
- Garantir la performance des infrastructures, en s'assurant notamment de la comptabilité de la circulation de jours des trains de fret avec la circulation des trains voyageurs ;

Aussi, les porteurs de projet considèrent le 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 CO2.



- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

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

Ce volet du projet se ferait sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Il prévoit la remise en service d'un accès ferroviaire électrifié au nord du port, fermé à la circulation depuis les années 1990. Cette réouverture permettrait 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. Cela en assurant la cohérence et la compatibilité entre la circulation des trains voyageurs et des circulations fret, en prenant en compte la mise en service du projet de LNPCA.

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

Ce volet du projet se ferait sous maîtrise d'ouvrage Grand Port Maritime de Marseille. Il vise à reconstituer une partie des fonctionnalités ferroviaires après la fermeture de la gare du Canet sur un autre site marseillais déjà existant, en l'occurrence le terminal de Mourepiane situé dans les bassins Est du port. Les différentes fonctionnalités à reconstituer sur le périmètre du port sont les suivantes :

- L'aménagement d'un faisceau ferroviaire de réception / départ sur les terre-pleins portuaires de 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 de chargement de conteneurs Med Europe, passant de 4 à 6 voies de 420 mètres de long, pour permettre de recevoir le trafic en provenance du territoire conjointement au trafic en provenance du port maritime ;

- **Coût**

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. Les porteurs de projet soulignent qu'il s'agit d'un projet de territoire pour lequel des cofinancements publics de l'Etat et des collectivités sont attendus à hauteur de 80 % (Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence).

- **Contexte du projet**

Le projet fait suite à un premier projet dénommé Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM) d'une plus grande envergure et ambitionnant de développer un chantier de transport combiné mer-rail-route au sein du GPMM. Il a fait l'objet d'une enquête publique en 2015 qui a suscité une forte mobilisation des habitants des quartiers riverains inquiets des répercussions de ces activités sur la vie quotidienne. Cette enquête publique s'est conclue par un avis défavorable du commissaire-enquêteur.

L'échec de ce premier projet a conduit le GPMM et ses partenaires à revoir les objectifs et définir un nouveau projet de moindre envergure, le GPMM et SNCF Réseau expliquant qu'il a été modifié pour permettre de répondre strictement aux besoins du territoire, en tenant compte de la modernisation des infrastructures ferroviaires sur l'Ouest de l'étang de Berre. Si l'enjeu est bien toujours de pouvoir reconstituer une offre ferroviaire sur les bassins Est, le projet présenté aujourd'hui à la concertation préalable affiche des caractéristiques différentes :

- En terme de volume de trafic « continental », la capacité du terminal de chantier combiné Med Europe a été revue à la baisse : capacité de traitement de 150 000 conteneurs par an en 2015, alors que le projet actuel prévoit de traiter sur le terminal 60 000 conteneurs par an en 2046.

- En terme de localisation : le projet actuel est intégré au terminal Med Europe existant (celui du projet de 2015 devait être créé juste à côté du faisceau de réception de Mourepiane). La dernière version de chantier de transport combiné rentre dans les emprises du terminal du fait d'un nombre de voies réduit et raccourcies.
- En terme d'emprise sur le Terminal Med Europe lui-même : Le terminal de chantier combiné serait composé de six voies de 420 mètres sous portique dans cette nouvelle version. En 2015, il était prévu 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.

Les différences et filiations entre ces deux projets ont été largement commentées en cours de concertation, cela constituant en quelque sorte une *toile de fond* abordée dans de nombreuses contributions.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

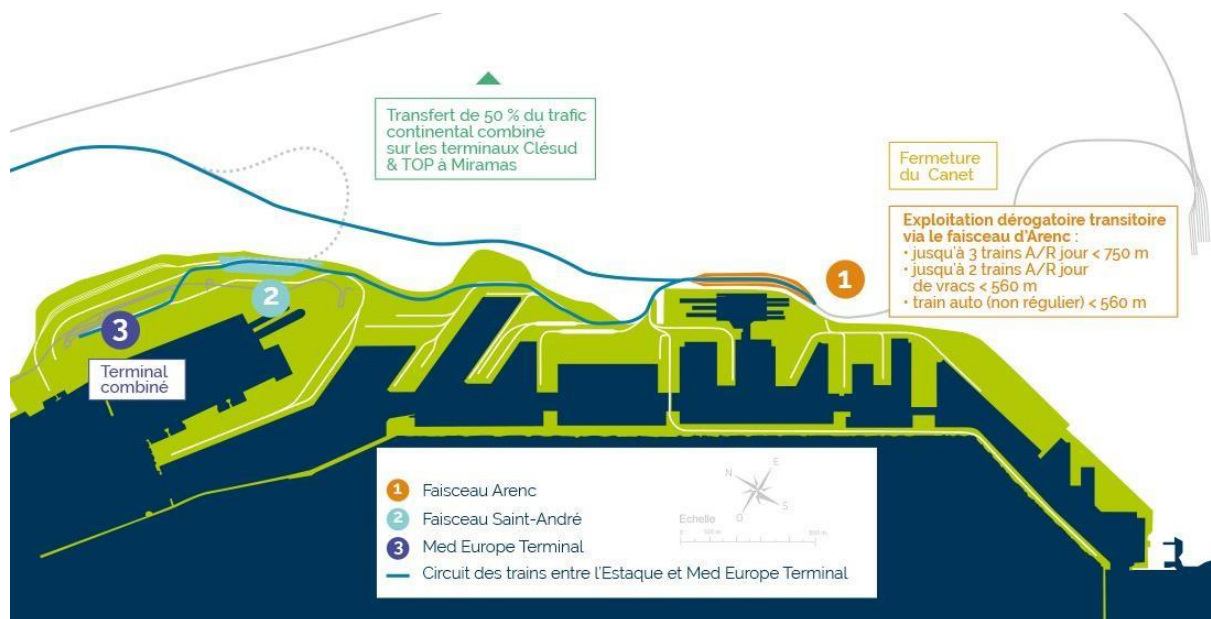
**Une période transitoire pour la réception des trains complets, avant la mise en œuvre du projet**

A compter de la fermeture de la gare du Canet en 2024 et jusqu'à la mise en service du raccordement de Mourepiane (prévue en 2026), les porteurs de projet font valoir qu'une étape transitoire est nécessaire pour maintenir la desserte ferroviaire du port. Elle prévoit la mise en place par SNCF Réseau d'une solution dérogatoire de réception des trains complets sur le faisceau d'Arenc (également sur les bassins est) en modifiant exceptionnellement et temporairement les modalités d'organisation et d'exploitation. Ces modifications auront pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire. Elles ne pourront donc perdurer dans le temps au risque de voir l'ensemble de la ligne perdre en qualité notamment au regard des ambitions d'évolutions du trafic TER.

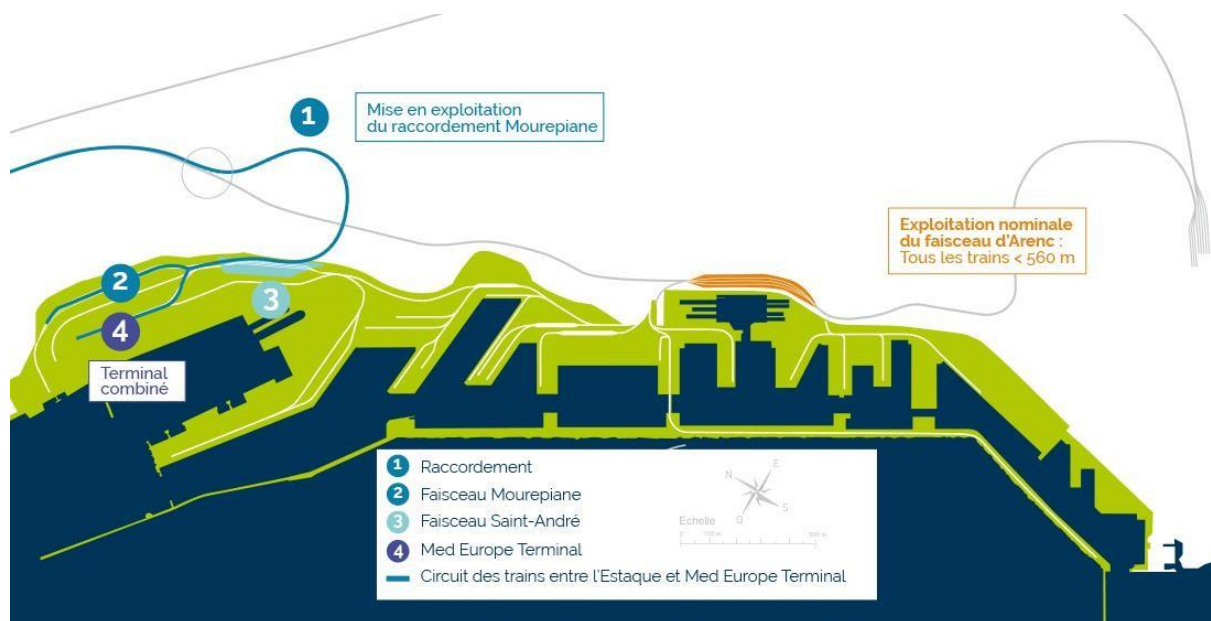
Le trafic fret existant sur Marseille en 2022 (source GPMM-SNCF Réseau)



## Le trafic fret transitoire d'ici 2026 (Source GPMM-SNCF Réseau)



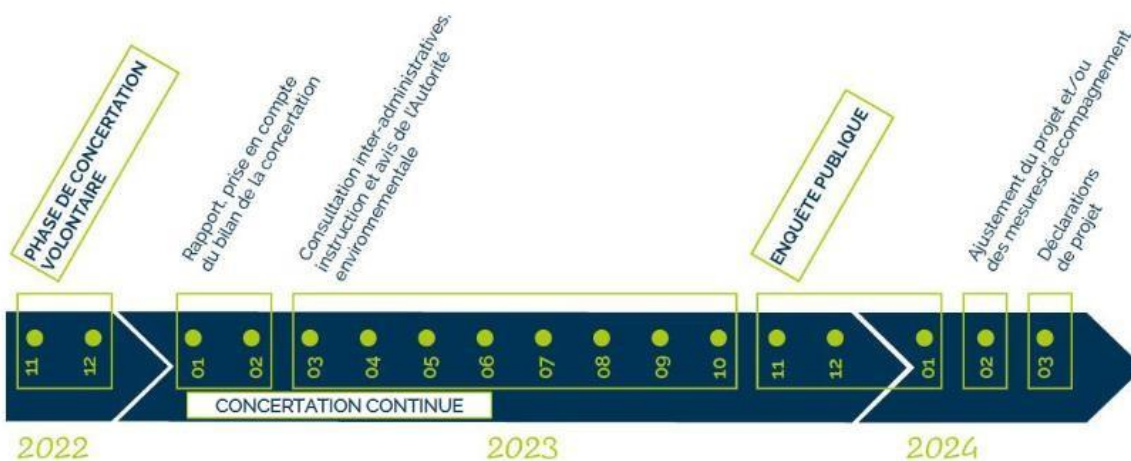
## Le trafic fret après la mise en œuvre du projet (source GPMM-SNCF Réseau)



### • Schéma décisionnel

Les opérations portées par le GPMM et SNCF Réseau nécessitent une évaluation environnementale et une enquête publique au titre du code de l'Environnement. Etant étroitement liées d'un point de vue spatial et fonctionnel, elles ont été définies comme faisant partie intégrante d'un même projet global. Le GPMM et SNCF Réseau ont donc convenu que l'évaluation environnementale et l'enquête publique seraient conjointes.

En cours de concertation, les porteurs de projet ont précisé vouloir engager au premier semestre 2023 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. Les porteurs de projet ont indiqué envisager cette enquête publique dans le courant de l'année 2023.



## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le GPMM et SNCF Réseau ont souhaité porter conjointement une concertation préalable sur la globalité du projet. Dans sa version antérieure, le projet avait fait l'objet d'une concertation conduite séparément par chacun des maîtres d'ouvrage, un mode de fonctionnement qui avait été critiqué lors de l'enquête publique menée en 2015. Il s'agissait alors de deux projets distincts, l'un soumis à enquête publique, l'autre ne nécessitant qu'une étude d'impact.

Il a été rappelé par les porteurs de projet leur objectif d'engager une démarche volontaire de concertation préalable, dans l'intérêt de restaurer un climat de confiance, de clarifier les objectifs et d'améliorer le cas échéant le projet envisagé. Aussi, ils ont précisé leur volonté d'informer largement le public et d'échanger avec les participants sur le contenu du projet, ses enjeux, ainsi que ses incidences sur le territoire afin d'en affiner la définition du projet et de pouvoir présenter un projet optimisé dans le courant du premier semestre 2023.

Ils ont souhaité que cette concertation puisse être menée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui contribuerait par sa présence et son accompagnement à la qualité de l'information et la participation du public. Une fois nommé, celui-ci s'est assuré que la qualité et l'ouverture des échanges permettent bien de répondre aux exigences d'un processus de concertation préalable tel que décrit par le cadre réglementaire, soit que la participation du public commence à un stade de la réflexion où toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence. Aussi, le garant a veillé à ce que le public puisse questionner dans le cadre de cette concertation l'opportunité du projet, les possibles alternatives, et l'hypothèse de sa non-réalisation (conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement).

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 04 mars 2020 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-17 et a désigné Monsieur Mathias Bourrissoux comme garant de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal de fret ferroviaire et d'amélioration de la desserte ferroviaire des bassins est du GPMM, considérant que ce projet comporte des enjeux socio-économiques locaux et d'aménagement du territoire importants.



## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif aux points suivants :

- Contexte de projet bien spécifique et un « historique participatif » important à bien prendre en compte dans l'objectif d'inclusion des publics (au regard du précédent que constitue la forte mobilisation de la part des riverains du port au moment de l'enquête publique de 2015) ;
- Modalités d'association des publics concernés par le projet, pour que la concertation préalable puisse permettre une large mobilisation du public ;
- Qualité et transparence de l'information et des échanges permettant de donner à voir les évolutions du projet depuis 2015 et de questionner son opportunité ;
- Inciter les porteurs de projet à aller au-devant des publics éloignés et des décideurs ;
- Remise à plat du calendrier de la concertation préalable avec les porteurs de projet pour que celui-ci soit compatible avec un objectif de mobilisation des publics à la hauteur des enjeux du projet ;
- Amener les deux responsables, GPMM et SNCF Réseau, à s'impliquer dans toutes les réponses qui seront faites aux participants, dans la rédaction du dossier de concertation, et dans les enseignements qui seront tirés de cette procédure de participation.

Ces différents points d'attention ont été traités en maintenant un lien constant avec les porteurs de projet, dans un contexte temporel très particulier, perturbé par l'arrivée de l'épidémie de Covid 19, puis par les mesures de confinements qui ont suivi. De facto, le report du calendrier a été acté rapidement et les objectifs de mobilisation des publics et des décideurs reconsidérés à l'aune de ces événements.

# Le travail préparatoire du garant

## Les résultats de l'étude de contexte

La phase d'étude de contexte a permis de mener plus de 25 entretiens tout au long des deux années préparatoires. Le garant est allé à la rencontre des publics et parties-prenantes, en cherchant à recueillir différents points de vue : habitants et riverains, acteurs associatifs, syndicalistes, universitaires, institutionnels, économiques... La temporalité de cette phase préparatoire, exceptionnellement étendue, a obligé également à solliciter deux fois certains acteurs institutionnels, au regard des changements organisationnels ou politiques opérés entre 2020 et 2022. Par ailleurs, les régles sanitaires en vigueur ont parfois conduit à privilégier les échanges téléphoniques et visioconférence. De manière non exhaustive, cette étude de contexte a livré les principaux enseignements ci-dessous.

Des populations riveraines qui insistent sur la dégradation des conditions de vie des habitants des quartiers Nord suite aux déplacements et à la concentration d'activités à fortes nuisances. Ces populations estiment souvent que la situation empire depuis une dizaine d'années sous l'effet conjoint de plusieurs évolutions : arrivée de nouvelles sociétés de transport et logistique, renforcement de la zone franche urbaine, impacts du trafic aérien et du croisiérisme, développement des containers et de leurs chantiers de réparation, démultiplication des poids lourds, nouveaux chantiers ( réouverture de la forme 10, gare internationale du Cap Janet... ) ;

Il en ressort l'expression d'une attente très forte vis-à-vis du port afin de réduire les nuisances des activités portuaires de manière générale, également pour agir en faveur du quotidien des habitants en travaillant sur l'accès à la mer, et en portant un projet d'aménagement global du territoire Nord-littoral. Une demande d'information et de dialogue est également exprimée, au-delà des concertations obligatoires ou volontaires et de la concertation continue initiée dans le cadre du Dialogue Ville-Port ;

L'existence d'une dynamique de rapprochement est néanmoins soulignée, la mise en place du comité de suivi du dialogue Ville-Port permettant d'échanger sur l'ensemble de ces sujets, d'en partager les enjeux et les contraintes. Les populations riveraines constatent les efforts du port, de l'Etat et des acteurs institutionnels pour mieux prendre en compte toutes les mutations du territoire, mais attendent que cela se traduise dans la durée par des actes concrets aux bénéfices des habitants des quartiers ;

Au regard de l'actualité du territoire, notamment la concomitance de projets importants menés simultanément (projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), extension de la ligne 3 du tramway, 2ème phase du projet urbain porté par l'EPA Euroméditerranée...) il apparaît indispensable de pouvoir présenter les interactions avec les autres projets engagés sur le territoire, afin que les habitants puissent avoir une vision globale des externalités de ces projets. Tout l'enjeu est donc de ne pas traiter de façon isolée le sujet porté au débat, et d'envisager la concertation préalable comme une opportunité pour intégrer également les interactions de ces différents projets, et faire converger les réflexions autour d'un objectif d'amélioration du territoire.

Compte-tenu de ces principaux éléments d'analyse, le garant a retenu des points d'attentions spécifiques à propos des modalités d'information et de concertation à mettre en place :

Concernant le périmètre géographique de la concertation et les publics à mobiliser, il apparaît que les populations riveraines des noyaux villageois de Saint-André et de Saint-Henri sont particulièrement exposées aux activités du terminal. A l'échelle du projet d'ensemble, comprenant l'ouverture du raccordement ferroviaire, il va de soi que le quotidien des habitants des quartiers de Consolat-Mirabeau et de La Calade est également impacté. Plus largement, si l'on tient compte des enjeux soulevés par le projet sur un espace compris entre la façade maritime et les lignes ferroviaires (PLM et Côte bleue), il est important d'intégrer également certains enjeux (trafic de transit, impact environnemental et sonore) qui concernent également le quartier grand Estaque, et la zone franche urbaine. C'est donc plus globalement tout le territoire nord-littoral de la commune qui est concerné directement par les incidences de ce projet.

Les associations représentantes des riverains et/ou impliquées sur les enjeux du cadre de vie sont déjà mobilisées sur les enjeux portuaires, et particulièrement investies et attentives aux projets de développement des activités des différents terminaux existants : marchandises diverses, vrac solide et vrac liquide. Inscrites dans la réflexion depuis l'enquête publique de 2015, impliquées dans le dialogue Ville-Port, elles mobilisent des savoirs d'expertise et d'usages qui seront bénéfiques à la concertation.

A contrario, beaucoup d'habitants semblent peu informés et éloignés du sujet. Les concertations récentes et passées (LNPCA notamment) illustrent une difficulté à aller toucher plus largement la population, notamment au sein des quartiers prioritaires de la ville, nombreux dans le secteur. La communication auprès de ces publics doit être une priorité, et un préalable à une éventuelle mobilisation qui ne peut être effective qu'à condition de s'appuyer sur des acteurs et des lieux ressources de ces mêmes quartiers.

La diversité des préoccupations exprimées en phase d'étude de contexte implique de travailler avec les acteurs publics du territoire pour documenter les problématiques, et exposer l'avancement des réflexions et projets en cours. En cela, cette concertation doit mobiliser, au-delà des porteurs de projet, les responsables des principales collectivités impliquées sur des problématiques connexes, mises en avant par les habitants : enjeux sanitaires, de mobilité, d'aménagement du territoire. En cela, la concertation sur la relocalisation des fonctionnalités de la gare du Canet devrait aussi concerner l'EPA Euroméditerranée, la Métropole (projet de fret ferroviaire métropolitain), la commune de Marseille (politique d'aménagement) et l'Etat (Agence Régionale de Santé par exemple), la Région Sud (politique de mobilité ferroviaire). Tous ces acteurs sont également interpellés par les riverains et acteurs locaux.

En particulier, l'opération Euroméditerranée et les enjeux de planification urbaine associés à l'action de l'EPAEM doivent être évoqués. En effet si la concertation porte sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet après sa fermeture, il faut comprendre les raisons de cette fermeture et la destination du site après 2023. On retrouve la notion de vision du territoire, attendue par le grand public. Elle implique une certaine vigilance quant à l'affichage d'une stratégie par les maîtres d'ouvrage du projet ferroviaire et économique proposé à la concertation, nécessairement différente de la vision des collectivités locales en charge du projet urbain global. Une ligne de crête serait à trouver. L'association des élus locaux à la concertation serait un atout de ce point de vue.

Par ailleurs, les champs thématiques de la concertation ne sont pas tous renseignés avec la même précision et complétude. Très regardés, les enjeux environnementaux et sanitaires ont fait l'objet de nombreuses études qui font état d'une problématique territoriale très sensible. L'avènement du Covid, puis la mise en place des mesures de protection sanitaire, retardent la livraison de nouvelles données afférentes au projet (données trafic, mesures de qualité de l'air, etc.) qui manqueront à la concertation. D'autres thèmes, comme le sujet des retombées socio-économiques du projet, notamment en matière d'emploi, sont tout juste esquissés. Le montage financier du projet est sommairement présenté, mais la question contractuelle (quel sera l'opérateur du terminal reconfiguré, et sous quelles conditions opérera-t-il ?) est évacuée.

Enfin, les impacts environnementaux, socio-économiques et d'aménagement du territoire découlant des activités portuaires sont susceptibles de toucher l'ensemble des marseillaises et marseillais. En cela, il est nécessaire de faire largement la publicité de cette concertation, pour ne pas la cantonner à une échelle de proximité certainement plus efficace pour traiter les problèmes les plus concrets découlant du projet, mais néanmoins trop étroite compte-tenu de la résonance de certains enjeux au sein de la population.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

### **Décalage du calendrier prévisionnel**

Initialement prévu sur la période des mois de juin - juillet 2020, le calendrier estimatif de la concertation avec le public a été rendu caduc par l'avènement de la crise sanitaire Covid 19 dès le mois de mars. Par ailleurs, le report du second tour des élections municipales à Marseille ainsi que les problématiques découlant de la prise en charge de la pollution au Chrome 6 du tunnel du Soulat ont également impacté ce calendrier prévisionnel, qui a été reporté à une année ultérieure. Les rencontres Garant CNDP et GPMM ont été suspendue en 2021. Suite à un courrier de relance de la CNDP en date de février 2022, les échanges ont repris de manière régulière, pour tenir l'objectif fixé par le GPMM d'un lancement de la concertation à l'automne 2022.

### **Accompagnement des porteurs de projet sur l'année 2020**

Le processus de préparation de la concertation a donc été à la fois ralenti et étiré en raison de la crise sanitaire liée au Covid-19. La période du printemps 2020, impactée par le confinement, a été néanmoins mise à profit pour échanger avec le GPMM et le prestataire retenu afin de l'accompagner dans cette concertation (mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage) sur le protocole prévu pour approfondir l'étude de contexte du garant.

Indépendamment des entretiens réalisés par le garant dans le cadre de cette étude de contexte, le GPMM a également réactualisé son analyse des enjeux, en complétant le travail de recueil des besoins et attentes déjà réalisé à l'automne 2018 en lien avec le projet de création d'un terminal international de voyageurs au Cap Janet mené par le GPMM et la Métropole Aix-Marseille-Provence et les résultats de la démarche de concertation initiée à travers la démarche de Dialogue Ville-Port mise en œuvre en 2019. A noter que le GPMM, dans le temps imparti avant le lancement de la concertation, a insisté, en lien avec la Préfecture, sur le travail préparatoire en direction des acteurs économiques.

Le garant a profité du temps à disposition pour prendre connaissance des actualités afférentes à d'autres projets, ce qui l'a amené à échanger étroitement avec le garant CNDP en charge de la concertation continue du projet LNPCA.

### **Accompagnement des porteurs de projet sur l'année 2022**

Les réunions préparatoires instaurées à partir du mois d'avril 2022 ont amené le garant à émettre les préconisations suivantes, en complément de son travail d'accompagnement à la rédaction du Dossier de concertation et de formalisation des outils de communication.

- Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Intitulé de la concertation préalable : le garant a souhaité que soit proposé un nouvel intitulé à cette concertation, considérant que les enjeux de relocalisation des activités de la gare du Canet, centraux dans le dossier, amènent à considérer d'autres secteurs que le seul terminal de Mourepiane. Ce changement permettant d'éclairer le public sur les enjeux de relocalisation des activités, en abordant le sujet au travers d'une vision systémique du développement des activités portuaires : à l'échelle des



activités du port de Marseille-Fos d'une part (répartition des activités entre les bassins est et ouest), pour l'ensemble des bassins est d'autre part (Articulation entre les faisceaux de Mourepiane et d'Arenc). Les porteurs de projet ont donc proposé que le titre à jour soit « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet – Sur le territoire de la ville de Marseille », pour représenter les enjeux du projet et prendre acte de l'obligation faite aux exploitants et partenaires de trouver une solution pérenne et fonctionnelle suite à la fermeture programmée des installations ferroviaires du Canet.

A noter que cette reformulation n'a pas convaincu certains participants en concertation, considérant que l'intitulé reste très réducteur par rapport à l'ampleur d'un projet qui questionne, selon eux, la stratégie de massification des flux de marchandises transitant par le port de Marseille-Fos.

Champ de la concertation : Les porteurs de projet souhaitaient que la concertation ne soit orientée ni sur l'opportunité de maintenir des activités portuaires dans la Ville (sujet à débattre selon eux à l'occasion des projets stratégiques) ni sur l'opportunité de reconstituer les fonctionnalités du chantier ferroviaire du Canet (un sujet qui s'impose au regard de leurs obligations réglementaires). Le garant a rappelé les obligations du code de l'environnement ( article 121-15-1) afin d'infléchir ce positionnement : la concertation préalable doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. Il a rappelé, en outre, que l' « option zéro » (le projet ne se fait pas) devait pouvoir être traitée lors des réunions.

Périmètre du projet : au regard de la complexité du projet ainsi que des temporalités de mise en œuvre projetées, et considérant que les différentes phases font partie d'un même projet, le garant a demandé à ce que les phases ultérieures (échéance 2030) soient présentées ensemble et que le périmètre de la concertation préalable soit revu en les incluant. Le garant a rappelé l'obligation de partager avec les publics l'ensemble des documents et informations pertinentes et nécessaires à la bonne compréhension du projet, pris dans son ensemble et quoi qu'il en soit du phasage projeté. Il paraît important que le public puisse, s'il le souhaite, évoquer l'hypothèse d'une reconfiguration du faisceau d'Arenc à l'horizon 2030 afin de répartir le trafic sur deux accès ferroviaires, ce qui n'était pas intégré dans l'objet de la concertation.

Sujets portés à la concertation : Les projections de développement de l'activité portuaire et les effets associés sur le territoire, à un horizon où les populations peuvent se projeter, sont au centre du débat. Pour approfondir ces préoccupations, le garant a veillé à ce que plusieurs points cruciaux pour la concertation fassent l'objet de temps de présentation détaillés, parmi lesquels:

- Le fonctionnement de la chaîne logistique et l'organisation des transports de marchandises
- L'organisation bipolaire des activités portuaire du GPMM, entre bassins Ouest (dont Clésud) et Est
- Les données relatives au trafic de fret maritime et continental (prévisions de trafic, parts de report modal, nombre de trains, O/D des Poids lourds...). Sont-elles récentes et robustes ?
- L'impact des projets connexes et leur cumul sur le territoire : LNPCA et halte ferroviaire de St André par exemple, extension du Tram.

Modalités de concertation : le garant a demandé à ce qu'une réunion de synthèse soit ajoutée avant la clôture de la concertation préalable et qu'un troisième atelier thématique complète le cycle prévu. Il a été particulièrement attentif à ce que les lieux retenus pour la concertation soient à proximité du site de projet et des populations directement concernées. Ont aussi été évoquées (mais non retenues) des actions complémentaires de terrain permettant d'aller vers les publics dans les quartiers afin de mobiliser davantage (installation d'un barnum avant les réunions thématiques).

Outils de communication : au regard de la complexité du projet, la conception d'une vidéo de présentation de type Motion Design a été mise en avant.

Articulation avec les autres espaces de concertation: le glissement du calendrier a permis de démarrer la concertation après la phase d'enquête publique du projet LNPCA, ce qui a permis de tenir compte des principaux enseignements. Le garant s'est assuré de la reprise préalable du dialogue Ville Port, afin

d'annoncer la concertation à venir dans les instances appropriées pour favoriser la mobilisation des publics. Le sujet a été inscrit à l'ordre du jour du comité de suivi organisé en septembre.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L 121-17 du code de l'environnement qui dispose que « la personne publique responsable du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L 121-16-1 ». Il convient donc de rappeler que dans le cadre de l'article 121-17, la définition des modalités de concertation revient aux seuls porteurs de projet. La CNDP ne peut légalement les valider.

Considérant le caractère non contraignant des prescriptions émises, le garant constate que les porteurs de projet ont été disponibles pour travailler à la préparation de cette concertation et faire le lien avec la CNDP. Les porteurs de projet ont été à l'écoute tout au long de l'accompagnement, et ils ont tenu compte des préconisations en adaptant le dispositif de concertation initialement envisagé.

- La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

Les porteurs de projet ont investi le temps de travail préparatoire à la concertation afin de préciser les modalités choisies, également redimensionner le dispositif de concertation pour tenir compte des principales demandes du garant. On notera l'investissement des équipes des porteurs de projet, permettant d'impliquer à la fois les directions techniques et les directions en charge de la communication et du dialogue territorial, également celui de l'Assistance à maîtrise d'ouvrage du GPMM, très présent dans les derniers mois de cette phase préparatoire. Ceci ayant permis d'aboutir à un dispositif articulant modalités de communication et de participation du public, décrit ci-dessous dans ses grandes lignes.

#### Les modalités mises en œuvre pour informer le public sur le projet et la concertation :

- Les avis légaux publiés le 31/10/2022 dans La Provence et La Marseillaise ;
- Un communiqué de presse, diffusé aux journalistes le 14/11/2022 ;
- Une campagne Facebook diffusée de manière géolocalisée sur les arrondissements limitrophes ;
- Une campagne d'affichage de proximité annonçant le calendrier de la concertation dans 200 lieux sur le secteur du projet (commerces et affichage public dans les secteurs du Canet, Saint-André, Mourepiane, Consolat, La Calade, Saint-Louis et Arenc), du 14 au 27 novembre 2022
- 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 (350 tirages du dossier ; 400 tirages de la synthèse, et près de 340 téléchargements du dossier de concertation et de sa synthèse sur le site internet) ;
- L'exposition du projet, installée lors des rencontres ;
- La vidéo de présentation du projet, projetée en ligne et lors des rdv de la concertation ;
- Des rencontres et échanges des maîtres d'ouvrage en amont de l'ouverture de la concertation, avec les acteurs locaux et parties prenantes, notamment les CIQ du secteur du projet, des associations de protection de l'environnement, le directeur du Centre social des Musardises, une réunion organisée avec les amicales de locataires de Consolat le 15 novembre 2022 ;
- Les invitations aux réunions :
  - Une invitation à la réunion d'ouverture envoyée à une liste de plus de 170 acteurs ciblés, dont élus, acteurs économiques, acteurs associatifs, représentants syndicaux...
  - Une invitation à la réunion thématique dédiée à la gestion des matières dangereuses (ajoutée au programme des rencontres au cours de la concertation), envoyée à environ 60 personnes – les inscrits des 3 ateliers + la liste des participants à la réunion d'ouverture qui avaient rempli la feuille d'émargement en indiquant leur adresse mail
  - Des actualités publiées sur le site internet tout au long de la concertation, invitant à participer aux différentes rencontres

### Les modalités d'expression du public pendant la concertation :

- Les rendez-vous de la concertation : 6 rencontres au cours de 5 semaines de concertation
  - o 183 expressions orales des participants recueillies lors des rendez-vous
- L'espace d'expression dédié sur le site internet, pour déposer un avis ou poser une question
  - o 44 contributions recueillies via l'espace d'expression du site
- Un formulaire papier de recueil des contributions, mis à disposition lors des rencontres
  - o 6 contributions recueillies via le formulaire papier

### Le dispositif de concertation :

● Réunion publique	Lancement	mercredi 16   11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphael, 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 thématique	Gestion des matières dangereuses	mardi 13   12 12h45 - 13h30	visioconférence sur Teams
● 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

## Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.nes, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier d'information a été publié dans les délais légaux, la mise en ligne étant effective au 31 octobre 2022. On notera que le nombre d'utilisateurs du site internet est faible jusqu'à la réunion publique de lancement, un surplus d'activité étant enregistré à partir de cette date. Une plus grande anticipation des échéances, notamment la mise en place dès l'amont d'une stratégie effective d'animation des outils numériques et sociaux aurait pu permettre de faire vivre le site avant cette date, ce qui aurait permis d'informer le public plus tôt afin de lui permettre de se préparer effectivement. Pour autant, il est important de noter que les porteurs de projet ont mené des actions de proximité pour mobiliser en amont de l'ouverture de la concertation les acteurs locaux et parties prenantes.

Le dossier de présentation et sa synthèse étaient facilement accessibles tout au long de la concertation, à la fois sous format numérique et sous format papier. Tout en tenant compte de la campagne d'affichage menée à l'échelle des arrondissements limitrophes, le garant estime qu'il aurait été pertinent de compléter les dispositions prises pour toucher plus fortement les publics éloignés, notamment en communiquant plus largement la synthèse de la concertation sur le terrain (mise à disposition dans les lieux ressources des quartiers, travail en direction des Délégués du Préfet dans les quartiers prioritaires, boitage...). On regrettera également l'absence d'une campagne d'information plus volontariste à l'attention des publics marseillais ou métropolitains plus éloignés du secteur de projet.

Le public a pu disposer globalement d'informations claires et complètes au regard de l'état d'avancement du dossier. Le garant constate que les porteurs de projet ont complété certaines données en cours de concertation, au regard des demandes émises par les participants. Certaines contributions ont relevé l'absence de résultats des études permettant d'objectiver l'impact du projet sur le territoire à ce stade des échanges.

Conformément à l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement, le public a pu disposer d'informations relatives aux caractéristiques du projet, aux impacts socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire, de l'option zéro (la non-réalisation du projet), et les alternatives. Certains sujets sont toutefois traités inégalement et font l'objet de recommandations dans le cadre de ce rapport : retombées socio-économiques, financement, contractualisation avec l'opérateur du terminal, etc.

La dimension technique du projet et sa complexité ont soulevé des difficultés de compréhension chez certaines personnes. Le garant constate que les porteurs de projet ont su adapter leurs propos et leurs présentations en ateliers pour répondre à cette problématique. On pourra cependant penser que l'effort de compréhension requis pour intégrer les enjeux du dossier a tenu éloigné certains publics. Plus précisément, les contributions font apparaître les marges de progression suivantes :

- Certaines cartographies ont été perçues comme déficientes en termes de pédagogie et d'explication du projet (atelier du 16 novembre) ;
- Les premiers résultats de l'étude acoustique présentés en concertation ont soulevé des difficultés d'interprétation et des incompréhensions (atelier du 29 novembre) ;
- La vidéo de présentation du projet a aidé à sa compréhension, mais est remonté en concertation le besoin de pouvoir mieux visualiser le fonctionnement du faisceau ferroviaire dans le cadre du projet.

L'atelier complémentaire sur les matières dangereuses a suscité de nombreux questionnements ou critiques chez les participants et les informations abordées ne semblent pas avoir été pleinement assimilées. On notera positivement la réactivité et l'adaptation des porteurs de projet pour proposer en cours de concertation un temps spécifique sur ce thème. Néanmoins, les contraintes d'organisation de cette réunion (temps imparti très court d'ici la clôture de la concertation) font que les conditions n'étaient pas réunies pour un partage d'information de qualité par visioconférence.

Les porteurs de projet ont su mobiliser des expertises complémentaires pour présenter certains sujets. L'apport de ces personnes ressources a permis d'aller plus loin dans le partage d'information. Notons ainsi la participation des structures/ institutions suivantes lors des temps de présentation :

- Bureau d'étude CIA, expert en acoustique et vibration, présent au premier atelier du 21 novembre pour répondre aux questions que les participants pourraient se poser sur ces deux thématiques ;
- Représentante de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Provence-Alpes Côte d'Azur (21 novembre), pour présenter des éléments descriptifs de l'état de santé sur les secteurs concernés par le projet et évoquer les effets sanitaires de la qualité de l'air dans l'agglomération marseillaise.
- Représentante de la DREAL PACA (atelier du 29 novembre), concernant la mise en œuvre des travaux préalables de collecte des effluents dans le tunnel du Soulat (pollution au chrome 6)
- Représentant de Med Europe Terminal, pour présenter les mesures de réduction envisagées sur le terminal de MED Europe (atelier du 06 décembre)

- Représentante de la direction Capitainerie du port de Marseille Fos en charge du suivi des matières dangereuses (atelier en ligne du 13 décembre)

Au regard de ces différents points d'analyse, considérant les avis du public, qui dans leur grande majorité retiennent l'effort réalisé par les porteurs de projet pour livrer une information précise et de qualité, le garant estime que le droit de l'information a été respecté, et que les publics les plus directement susceptibles d'être impactés par le projet ont pu disposer d'une information complète et transparente. Même si un atelier a été organisé au cœur du quartier (centre social Les Musardises) on regrettera pourtant un manque de participation aux réunions des habitants de la Cité Consolat-Mirabeau, qui démontre le besoin de faire encore plus d'effort de communication et mobilisation en direction des habitants de ce quartier prioritaire de la ville pour s'assurer que l'accès à l'information est bien effectif.

### Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

#### Concernant la mobilisation du public :

La réunion publique de lancement a été l'occasion de réunir des publics très différents, qui se sont parfois durement opposés : les représentants et habitants des noyaux villageois alentours, des résidents des quartiers nord, un collectif de femme de la Cité Bassens, des représentants associatifs, des acteurs professionnels du monde économique et de nombreuses personnalités locales. Concernant la place des représentants institutionnels, elle a été diversement commentée et appréciée. Certains participants ont regretté un manque d'investissement des élus dans la concertation, hors temps de réunions publiques. D'autres ont relevé que la qualité d'échanges était moindre en leur présence. Il est à noter que plusieurs participants ont formellement interpellé le garant par courriers et contributions concernant des commentaires ou propos parfois houleux échangés en séance, ainsi que de l'attitude offensante, ou intimidante de certaines personnes spécifiquement lors de la réunion de lancement.

Fort heureusement, ces retours ne traduisent pas le climat apaisé dans lequel ont pu se dérouler les autres rdv de la concertation, certainement plus constructifs mais également moins mixtes, au regard des participants présents. En effet, les rdv de la concertation ont été investis principalement par les représentants de Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) et d'associations des quartiers limitrophes, même si l'on note la présence d'acteurs issus du monde économique ainsi que de quelques personnes mobilisées à titre individuel.

Le site internet a permis de donner plus largement la parole à d'autres publics : notons ainsi que les contributions et avis déposés sur le site internet témoignent de la participation d'habitants, notamment des secteurs alentours. Sans qu'il soit toujours possible d'analyser ou quantifier les dynamiques de participation sur le territoire marseillais, il semble que la participation a été bien moindre à une échelle communale élargie : qu'il s'agisse des quartiers nord pris dans leur ensemble, ou plus largement de la population marseillaise éloignée des arrondissements limitrophes. En cela, on peut considérer que la mobilisation des habitants s'est principalement jouée à une échelle de proximité. En contrepoint, on notera pour autant que des utilisateurs du site internet sont extérieurs au Département (notamment Paris et Lyon), ce qui suggère une mobilisation des acteurs économiques et professionnels du monde du transport logistique, corroborée en fin de concertation par l'afflux de contributions portées par des acteurs de ce secteur.

Compte-tenu de ces constats, le garant réitère certaines préconisations formulées précédemment : il aurait été utile dans une telle configuration sociale et territoriale d'aller vers les publics les plus éloignés en mobilisant des modalités de recueil de la parole plus adaptées à la réalité de ces quartiers : stand mobile, tractage sur l'espace public, appui sur les acteurs locaux... L'absence d'association avec les collectivités, notamment la mairie de secteur des 15/16<sup>e</sup> arrondissements, mérite pour cela d'être questionnée. Même ponctuelle, une démarche de ce type aurait permis à d'autres publics de contribuer, avec leurs propres mots et leurs propres savoirs d'usages. En cela, cela aurait aussi permis de recueillir



d'autres types de témoignage et d'expériences vécues, permettant par la même occasion d'estomper le caractère très technique des échanges et percevoir plus finement les représentations que peuvent avoir les populations locales du développement des activités portuaires, ainsi que des emplois associés.

Le garant constate toutefois que le format et la teneur des ateliers proposés ont répondu aux attentes des participants, la dimension à la fois informative et contributive ayant été appréciée. Force est de constater que les parties-prenantes se sont impliquées dans la durée, en participant la plupart du temps à l'ensemble des rdv programmés, et en prenant une part active dans les échanges. Cela a donné lieu à des discussions nourries, parfois prolongées sur des horaires tardifs. Les ordres du jour proposés étaient en cela très ambitieux, et le garant estime qu'il aurait été préférable, dans un objectif d'inclusion et de prise en compte du rythme de chacun, de restreindre le programme de certaines séances, quitte à programmer quelques réunions supplémentaires. Quoi qu'il en soit le temps imparti à la concertation ne le permettait pas, et cela n'a pas été demandé par les participants.

#### Concernant les dispositifs d'échanges :

Hormis quelques invectives proférées lors de la réunion publique d'ouverture, certainement encouragées (consciemment ou inconsciemment) par un dispositif de salle frontal souvent propice aux prises à parties, le garant se réjouit que les autres réunions aient pu se tenir dans un contexte d'écoute mutuelle, respectueux de la parole de chacun. Les publics ont ainsi pu participer effectivement à la concertation, en contribuant par leurs questionnements, interpellations, avis et propositions. Le format de réunion a été correctement pensé, et l'appui d'équipe AMO spécialisée a apporté une réelle plus-value :

- La facilitation des échanges par une animatrice expérimentée, en posture de tiers-facilitateur, a permis de tenir le cadre de discussion tout en offrant une place à chacun. Aucune parole n'a été censurée ou limitée pendant les séances, et l'expression du public à chaque fois été encouragée ;
- En plus des temps d'échanges en plénière, des temps de travail en petits groupes ont permis aux participants d'avoir une certaine autonomie dans la formulation des contenus, apports et questionnements. A chaque fois, des supports ont été prévus pour consigner la parole des participants et la restituer la plus fidèlement possible ;
- Les visites programmées en amont d'ateliers ont permis de documenter différemment les enjeux depuis le terrain. Ces temps furent à la fois dynamiques et conviviaux, permettant d'entremêler les registres formels et informels d'échanges. L'arpentage collectif de site a donc été propice à la rencontre entre parties-prenantes et il a participé à la libération de la parole ;
- Des comptes-rendus, très exhaustifs, ont été produits pour chacune des séances de travail ;
- L'ensemble des documents supports et des comptes-rendus ont été mis en ligne sur le site dédié ;
- Chaque argument a été écouté, pris en compte dans la réflexion, et la plupart du temps prolongé par un temps de discussion permettant (soit sur la même séance, soit sur un temps ultérieur) de revenir plus en profondeur sur le sujet. En cela, cette concertation a permis de construire véritablement une continuité de réflexion, d'une séance à l'autre, sans esquiver les sujets ;
- Les porteurs de projet ont été chaque fois relancés, par les participants eux-mêmes, l'animatrice, ou le garant, afin que des réponses soient apportées pour chaque question ;
- Afin que les participants disposent du délai suffisant pour rédiger des contributions motivées, le GPMM et SNCF Réseau se sont formellement engagés à répondre en atelier mais aussi par écrit avant le 13 décembre inclus à l'ensemble des demandes formulées par les publics. Si toutes les réponses ne sont pas parvenues à cette date, le garant s'est assuré que les porteurs de projet respectent ce principe sur le fond ;
- Enfin, notons que les équipes de SNCF Réseau et du GPMM se sont montrés disponibles et accessibles pendant les temps de concertation mais aussi en dehors. Les équipes ont été pleinement mobilisés dans la concertation, avec la présence de nombreux intervenants.

En conclusion, le garant constate que le dispositif a permis d'avancer sur un certain nombre de sujets dans la concertation, repris en synthèse dans la partie suivante du présent bilan. Néanmoins, quoi qu'il en soit de la transparence affichée par les porteurs de projet, il est important de souligner le poids historique du précédent de 2015, évoqué tout au long de la concertation, qui constitue un traumatisme douloureux et encore palpable. Si toutes les parties ont constaté une nette amélioration du dialogue, il n'en reste pas moins que le retour d'un nouveau projet alimente une certaine défiance vis-à-vis des porteurs de projet : plusieurs contributions font état de craintes et de doutes quant à la sincérité du processus, d'un risque également à ce que la concertation ne débouche sur un « fait accompli ». Au travers des mots, l'expression des publics traduit un sentiment ambivalent, entre volonté de contribuer positivement à la réflexion pour avoir un poids dans la décision, et sentiment que la concertation s'apparente à un palliatif visant surtout à rassurer les habitants.

#### Quelques chiffres clefs de la concertation :

---

Environ 250 participants (en cumul) aux 6 rendez-vous de la concertation

---

Près de 579 utilisateurs et plus de 6 700 connexions enregistrés sur le site internet entre la mise en ligne du site et la clôture de la concertation préalable (période du 31/10/2022 au 20/12/2022)

---

233 expressions du public au total, à travers les différentes modalités de participation du public : site internet (44 expressions écrites) ; formulaire papier (6 expressions écrites) ; rencontres de la concertation (183 expressions)

---

## Synthèse des arguments exprimés

### Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

#### Le débat sur l'opportunité du projet

L'opportunité du projet a été questionnée tout au long de la concertation, en particulier au travers des échanges en ateliers permettant d'approfondir les points suivants :

- Les évolutions du projet actuel par rapport au projet de 2015 ;
- La contribution du projet au renforcement du fret ferroviaire en faveur du report modal de la route vers le rail ;
- La contribution du projet au développement économique du port et plus largement du territoire ;
- L'équilibre entre le développement des activités portuaires et la préservation du cadre de vie

La concertation a donc livré un débat approfondi sur ces sujets, permettant d'imaginer différents scénarios alternatifs, également de mettre au débat l'option zéro, c'est-à-dire l'hypothèse de non-réalisation du projet.

Le respect des réglementations européenne et française justifient selon les porteurs de projet la mise en œuvre du projet : l'obligation juridique impose à SNCF Réseau 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. Ce qui ne permettrait pas de retenir l'option de ne rien faire.

Cela a soulevé les points de débat suivant :

L'économie portuaire a-t-elle véritablement vocation à se développer sur Marseille avec ou sans le projet ? Plusieurs avis questionnent les perspectives de développement, considérant que d'autres chantiers ferroviaires en Région pourraient accueillir un surplus d'activité sans mettre à mal les hypothèses d'activités du port (Fos ou Clésud). Pour certains, cela reviendrait à acter la disparition de Marseille dans le jeu portuaire international, en se privant de débouchés commerciaux importants que ne peuvent traiter les bassins ouest dans les mêmes conditions. Il est pointé par ailleurs le besoin manifeste de décarboner les activités économiques. D'autres relèvent au contraire une incompatibilité de plus en plus manifeste entre les aspirations de la population à un meilleur cadre de vie, les attentes découlant d'une dynamique métropolitaine renforcée, notamment en matière de régénération urbaine, et les besoins et impacts découlant des activités industrielles. Celles-ci conservent par ailleurs une dimension historique et identitaire, qui influe sur les représentations que chacun peut se faire de la place du port dans la Ville.

Que va-t-il advenir des activités portuaires si le projet ne se fait pas ? Sujet de survie du port pour certains, de compétitivité pour d'autres, l'enjeu de développement économique est également central dans le discours des décideurs, qui y voit un levier pour l'activité et l'emploi métropolitain au sens large. Si la dimension économique n'est pas absente des propos portés par les acteurs associatifs locaux et riverains du secteur, elle n'arrive qu'en arrière-plan compte-tenu des priorités ciblées sur les conditions de vie dans les quartier Nord-Littoral. Alors que la situation actuelle est jugée sévèrement, de nombreux avis se font l'écho d'une même intention portée vers un développement économique équilibré, plus attentif au territoire, plus collaboratif également. D'où des propositions qui vont dans le sens d'un travail sur l'existant avant tout, d'un dialogue à renouer entre parties-prenantes pour recoudre des pièces urbaines malmenées, ce alors que les concertations réglementaires font le travail inverse, en « compartimentant » et « saucissonnant » les réflexions, selon les termes employés en réunions. En cela, le refus de tout projet affiché dans certaines contributions est certainement à rapprocher du besoin évoqué (ce par différents moyens), d'avoir une plus grande maîtrise et contrôle des perspectives d'avenir.



Que va-t-il advenir des conditions de vie dans le quartier si le projet n'est pas réalisé ? Si globalement toutes les parties-prenantes s'accordent pour que le développement portuaire ne se fasse pas au détriment des habitants, il n'en reste pas moins que cette ligne de crête consensuelle n'est pas ménagée en concertation dès lors que le projet repose aussi sur le constat suivant : sans possibilité de traiter des trains de fret sur le site de Marseille, le trafic se reporterait mécaniquement sur la route.

Découle de ce constat, issu des données d'études réalisées par le GPMM, l'affirmation que la mise en service du projet pourrait avoir pour effet premier de limiter la hausse du trafic routier lié à la desserte du port. Cette perspective a longuement été commentée par des participants qui, « ne souhaitant pas se sentir pris en otage » ou « mis devant le fait accompli », ont reformulé ce constat en hypothèse, pour mieux pouvoir en approfondir les enjeux sous-jacents.

De cette présentation tendant à montrer que l'évolution des trafics routier et ferroviaire sont inversement corrélées, la concertation a donc su rebondir sur un questionnement, qui n'appelle pas de réponse unique, mais propose une mise en perspective du sujet :

Les gains générés par le fret sont-ils supérieurs au coût supporté par les riverains ? Dans quelle mesure ce projet permettra-t-il véritablement d'agir en faveur du cadre de vie et de l'environnement, en générant par exemple un impact positif sur la qualité de l'air, ou sur d'autres externalités ? Qui peut d'ailleurs en juger, si l'on considère que celui-ci concerne tout un bassin de population, et supporte de vastes enjeux de développement économique, de durabilité et de décarbonation des activités ?

Pris dans son ensemble, le public n'a pas remis en cause la pertinence *à priori* du mode ferroviaire par rapport au transit par camions. Mais plusieurs positionnements (pouvant s'hybrider) se détachent dès lors que le projet est apprécié à l'aune d'une approche plus contextuelle :

- Certains avis convaincus insistent sur la vision positive du changement qui ressort de ce projet, permettant de fédérer largement au-delà du monde économique, en pointant les gains environnementaux et les aménagements rendus possibles sur une partie conséquente du territoire nord-est marseillais suite à la libération du faisceau du Canet ;
- Une vision relativement neutre se dégage, plus technique, cherchant à tirer parti des avantages du projet tout en reconsidérant ces principales limites : proximité des lieux de vie et impacts directs sur la population proche. Dans ce cas de figure, c'est la configuration spatiale du projet qui est la plus critiquée, et invite à faire des propositions alternatives ;
- D'autres privilégient le status quo, estimant que le jeu est à somme nulle, considérant que l'accroissement des activités va générer de nouvelles nuisances ou que les retombées sont trop incertaines pour courir le risque d'un projet potentiellement inutile ;
- De nombreux participants réagissent devant les projections qui décrivent une hausse très significative du trafic de poids lourds sur le secteur Nord-littoral en cas de non-réalisation. Cette hypothèse est accueillie avec inquiétude, aussi par la manifestation d'une certaine colère, ou résignation, considérant l'injustice subie par les quartiers nord.
- Un autre point de vue, plus souvent développé par les riverains proches, porte précisément sur les enjeux d'amélioration de la qualité urbaine et résidentielle, et fait état d'un recul certain concernant le cadre de vie et l'environnement. Ils constatent notamment que tous les trafics (maritimes, routiers et ferroviaires) resteront conséquent dans le secteur, du fait du développement structurel des échanges de marchandises qui induira une augmentation du trafic portuaire.

Enfin, considérant que le défi de la décarbonation des activités est essentiel, nombre de participants convoquent d'autres hypothèses, établissent des scénarios permettant de faire varier le curseur de certaines fonctionnalités, de certaines conditions de mise en œuvre, afin de ne pas se cantonner au rôle d'opposant. Cela démontre que le public est attentif à cet enjeu d'accompagnement du report modal de la route vers le rail, et qu'il considère avec sérieux la concertation proposée.

## **Les propositions alternatives**

Plusieurs hypothèses ont été amenées à la discussion, les participants ayant abondamment commenté le choix de reconstituer les activités de la gare du Canet sur les bassins Est. De ce fait, la plupart des propositions alternatives ont porté sur l'opportunité d'un transfert de site, ou d'un aménagement à minima permettant de limiter le développement des activités et par conséquent les nuisances induites. Elles sont résumées en synthèse ci-dessous. A noter que certains participants demandent à ce que le dossier d'enquête publique étudie les avantages et inconvénients comparés de ces solutions alternatives.

### Privilégier un autre site hors Marseille ?

Plusieurs participants estiment qu'un développement des activités portuaires n'est pas compatible avec le caractère résidentiel du secteur, et que le report des activités en dehors de Marseille permettrait de tenir compte des préoccupations des riverains concernant l'amélioration du cadre de vie. Il est par ailleurs évoqué le fait qu'un tel report en dehors du cœur de ville permettrait certainement de développer un projet optimisé, car moins contraint par son environnement.

Les porteurs de projet ont expliqué avoir identifié des sites pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires, et qu'une analyse multicritères a été menée en intégrant le coût des aménagements, l'efficacité de la solution, et la date d'échéance à laquelle la solution pourrait être mise en œuvre. Selon son analyse, les trois sites identifiés auraient amené à une augmentation considérable des distances parcourues par les poids lourds vers les zones urbaines.

Le public souhaite néanmoins que l'hypothèse d'une organisation de la coupe/accroche de coupons en dehors de Marseille, à Miramas, voire à Rognac ou Pas-des-Lanciers, fut-ce en tant que « plan B » soit néanmoins approfondie. Il a également demandé avoir de plus amples informations concernant cette analyse multicritères.

### Reporter l'ensemble des activités traitées au Canet vers Clésud (Grand-Miramas) ?

Les ateliers ont permis de questionner l'option de ne reconstituer aucune offre sur Marseille pour privilégier un report du trafic vers Clésud et les bassins Ouest du port, qui permettrait selon certains de mettre à profit les fonctionnalités performantes d'un site en développement, à l'écart des centres urbains, tout en bénéficiant d'un accès facilité car direct au sillon rhodanien et aux principales voies de ferroutage. Par ailleurs, les participants ont questionné le sens d'un projet de ferroutage à partir des bassins est pour desservir une zone restreinte du Département, dès lors que la rentabilité est censée s'opérer sur de longues distances, de l'ordre des 500km, et alors que le projet cherche à remonter autant que possible les activités vers les bassins ouest. En cela plusieurs participants ne voient pas d'intérêt au développement du terminal de Mourepiane et suggèrent que le trafic puisse être concentré sur un autre chantier ferroviaire.

Le GPM a précisé avoir étudié cette option, mais que cela aurait eu un impact très négatif sur la circulation des poids lourds entre Miramas et Marseille, et donc sur l'environnement, puisque le trafic marseillais serait entièrement supporté par camions, les solutions ferroviaires étant trop coûteuses pour être envisagées sur une si courte distance.

### Accueillir des trains longs directement dans le port sans prédécoupage ?

Plusieurs participants, dans une recherche de solution à moindre impact, interrogent la possibilité de limiter les investissements sur les bassins Est en réduisant les aménagements nécessaires à la réception et au départ des trains sur le faisceau ferroviaire. Est notamment questionné le rôle que peut avoir le faisceau d'Arenc dans cette optique.

Le GPMM indique qu'actuellement les trains qui arrivent au Canet, et qui sont à destination du port de Marseille Fos, sont des trains longs, qui sont découpés au Canet en coupons, ces coupons rentrent sur le port, sur un terminal qui ne peut recevoir que des coupons. Il explique que le projet du port sur le terminal est toujours de ne traiter que des coupons, étant donné que ce terminal ne dispose que de voies courtes, le projet complet intégrant un faisceau d'accueil permettant l'accueil de trains longs.

#### Découper les trains longs hors de Marseille pour ne faire parvenir que des coupons ?

Les participants ont souhaité comprendre pourquoi le GPMM ne considérait pas cette option, au regard des caractéristiques portuaires abordées précédemment. Plusieurs participants ont mis en débat la possibilité de n'utiliser que les capacités de traitement du faisceau d'Arenc, soit des conditions de fonctionnement permettant de traiter uniquement des trains courts. La solution alternative proposée consiste donc à découper les trains fret en amont d'Arenc pour pouvoir être reçu sur le faisceau d'Arenc actuel limité à des trains de 560 mètres maximum.

Les porteurs de projet ont expliqué que celle-ci ne répond pas à la rationalité économique des acteurs ferroviaires. 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 ce qui impacterait négativement la compétitivité économique du mode de transport ferroviaire. Il indique que les opérateurs privilégieraient un recours au mode routier. Le GPMM considère également que les incidences seraient fortes puisque cela entraînerait un impact double pour les riverains avec deux fois plus de trains.

#### Une réception des trains sur le faisceau d'Arenc plutôt que sur le faisceau de Mourepiane ?

La concertation a permis d'évoquer l'impact sonore et vibratoire découlant du passage des trains sur le faisceau de raccordement de Mourepiane, impacts qui pourraient être atténués dans un scénario alternatif de non-utilisation du tunnel du Soulat en sens montant.

Aussi, la proposition de phasage présentée par le port a soulevé de nombreux questionnements puisqu'elle interroge le possible rôle du faisceau d'Arenc en remplacement des aménagements envisagés sur Mourepiane. Etant prévu déjà que les trains soient accueillis pendant un temps sur ce faisceau malgré le sous-dimensionnement évoqué des voies de réception du port (cf. point précédent). D'où l'interpellation du public : si les trains longs peuvent de manière provisoire, transiter par Arenc, pourquoi ne pas conserver un tel fonctionnement à plus long terme ?

Les porteurs de projet ont précisé que le faisceau d'Arenc ne peut recevoir des trains entiers que dans un mode de fonctionnement dérogatoire qui n'est pas durable dans le temps. 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. SNCF Réseau estime 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.

#### A terme, vers une amélioration des conditions de prise en charge du fret sur le faisceau d'Arenc ?

Certains participants ont néanmoins fait valoir qu'il serait important de porter un projet qui s'inscrive dans la continuité de ce schéma de circulation mis en place sur le faisceau d'Arenc pendant la phase transitoire. Ils s'estiment confortés dans leur vision d'une possible alternative, au regard des propos tenus en concertation par les porteurs de projet qui pourraient envisager à terme, un fonctionnement où 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. Ce fonctionnement aurait aussi du sens pour les porteurs de projet : en sortie du port, cela représenterait un avantage car cela faciliterait l'insertion des trains de fret sur les voies principales.

Porteurs de projet et participants se retrouvent donc autour de cette vision d'un système pertinent en boucle, permettant l'entrée par le raccordement de Mourepiane et la sortie via le faisceau d'Arenc. Pour autant ce projet de réaménagement du faisceau d'Arenc avec des voies longues fret n'est pas financé, et n'a pas l'accord formel des partenaires, même si le GPMM et SNCF Réseau indiquent qu'il fait partie d'un programme stratégique à long terme. En l'état, le réaménagement complet du faisceau de

réception d'Arenc est un projet qui est envisagé après les actions menées dans le cadre du projet LNPCA, soit pas avant l'horizon 2030.

Plusieurs participants ont néanmoins estimé que cette possibilité décrédibilise les pouvoirs publics, regrettant le fait que ces aménagements sur le faisceau d'Arenc n'aient pas été anticipés en phase 1 du projet LNPCA qui porte déjà sur l'amélioration du faisceau d'Arenc. Ils estiment que la réorganisation du faisceau devrait intégrer au plus vite cette fonctionnalité fret comme un élément du projet d'ensemble.

Souhaitant se porter garant d'une cohérence de réflexion pour tout ce qui concerne les projets ferroviaires, SNCF Réseau a affirmé que les équipes se tenaient prêtes à présenter ce projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc. Ce projet aurait par ailleurs déjà été évoqué lors de comités de pilotage avec des partenaires.

#### Quoi qu'il en soit, l'obligation d'utiliser le terminal de Mourepiane ?

Alors que nombre des hypothèses évoquées portent sur l'abandon d'une composante du projet que serait le raccordement ferroviaire de Mourepiane, le GPPM a rappelé que l'existence du Terminal de Mourepiane ne pouvait être remise en cause, quoi qu'il en soit des aménagements opérés sur le faisceau d'Arenc pour deux raisons principales :

- l'endroit où les trains sont découpés doit être proche des chantiers de manutention de façon à limiter les nuisances liées à la traction des coupons, qui s'opère avec des engins thermiques (diesel) ;
- Sur le faisceau ferroviaire d'Arenc, il ne serait pas possible d'intégrer un terminal car une partie de l'emprise en bordure du faisceau sera utilisée à des fins urbaines ;

Une partie du public a envisagé cependant que l'opportunité d'aménagement du faisceau d'Arenc donne lieu à un possible aménagement d'activités de Terminal conteneurs sur le bassin d'Arenc, plus adaptés selon leurs dires compte-tenu du relatif éloignement des habitations. Ceci dans un objectif de rééquilibrage du traitement des activités logistiques à l'échelle des bassins Est. Quelques participants ont également confirmé leur volonté de voir mise à l'étude un scénario de pérennisation de l'activité découpe/accroche sur la plateforme d'Arenc, y compris en ce qui concerne les trains longs.

#### **Le débat sur les caractéristiques du projet**

Plusieurs caractéristiques soulèvent des questionnements, voir des craintes, qui portent à la fois sur les objectifs du projet et ses incidences sur le quotidien des habitants. En particulier il ressort :

Une interrogation concernant la notion de « train complet » et ses conséquences. Les porteurs de projet insistent sur le fait que l'économie du ferroviaire nécessite de pouvoir faire circuler des trains longs et complets, qui rendent le fer compétitif par rapport à la route. Ce terme, sujet à équivoque et discussion entre participants, a donné lieu à une réflexion portant sur les effets d'une circulation restreinte à des trains entiers, donc à des chargements éventuellement plus lourds selon eux. La discussion a porté sur l'identification des conditions pour lesquelles l'utilisation de locomotives de pousse s'avèrera nécessaire, considérant que des nuisances supplémentaires peuvent en découler. Les porteurs de projet ont rappelé que le fait de recevoir des trains entiers ne préjuge pas à priori du poids des trains, et qu'il faudrait connaître la réalité du chargement afin de savoir s'il dépasse ou non les 1260 tonnes (charge qui implique alors la mise en place d'une aide à la remontée). Les participants souhaitent que les conséquences environnementales et sonores dictent le choix du matériel utilisé sur les voies, à savoir soit une pousse non attelée, soit une seconde locomotive.

Le volume, la fréquence de passages de trains fret qui circuleront sur le raccordement de Mourepiane : de nombreuses contributions s'inquiètent des chiffres indiqués par les porteurs de projet, en considérant qu'il n'y a pas lieu de prendre pour argent comptant les projections de trafic. En filigrane, la crainte que la réalisation du projet se révèle être « un cheval de Troie », permettant à terme la circulation de trains bien plus nombreux. Mention est faite du plan stratégique du port, qui de certains avis ferait état d'une volonté de massification du ferroutage. Le GPMM a rappelé un objectif de report modal qui se traduirait par une augmentation du nombre de passages de trains fret à 15 passages par jour à horizon 2046 (12 multimodaux+ 3 vracs).

Au-delà du sujet du report modal et d'une éventuelle montée en puissance progressive du fret, sujet traité par ailleurs, cette discussion porte avant tout sur le sujet des plages horaires qui seraient ouvertes à la circulation des trains de fret, et donc sur les modalités d'insertion de ceux-ci sur le réseau ferré national et la compatibilité avec la circulation des trains voyageurs.

Les porteurs de projet ont pu répéter plusieurs fois qu'il garantissait la compatibilité avec les circulations de trains voyageurs y compris à horizon LNPCA, permettant d'envisager une bonne cohabitation de jour. C'est d'ailleurs un point présenté par les porteurs de projet comme « acquis », par rapport à la concertation de 2015. Le raccordement ferroviaire de Mourepiane a été réfléchi et retravaillé pour traiter tous les trains prévus à terme sur une plage horaire de 6h00 à 22h00. Peu de contributions portent sur l'étendue de cette plage horaire, mais les quelques avis relatifs à ce sujet affichent un désaccord.

Le gabarit des tunnels sur la voie principale a été ciblé par les participants comme devant faire l'objet d'un point spécifique, compte-tenu des alternatives étudiées. Dans l'hypothèse où les trains sortiraient du port depuis Arenc, la question est de savoir si les trois tunnels existants seraient adaptés à leur circulation (en termes de gabarit). Les porteurs de projet ont apporté des informations à ce sujet, en précisant qu'une étude préliminaire sera menée dans les prochains mois de 2023 en vue de la réalisation de travaux d'optimisation.

Les manœuvres des trains dans le port, ont fait l'objet de certaines demandes, portant sur la résorption des impacts et la mise à distance de certaines activités pour limiter les nuisances sonores perceptibles depuis les zones d'habitation. Une réflexion s'est engagée sur le positionnement des espaces dédiés au préchauffage des engins et à la coupe-accroche des trains. Il a été expliqué pourquoi, sur le port, les contraintes techniques ne permettent pas de fonctionner avec une motrice électrique. Le port affirme 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.

Plusieurs participants affirment néanmoins qu'il est indispensable que le projet présente une solution (combinée ?) d'électrification des trains à l'intérieur des emprises portuaires, y compris en innovant (par exemple trains hybrides ou trains à batteries). Cette demande a été réitérée dans le cadre de plusieurs discussions, portant à la fois sur les enjeux sanitaires, environnementaux ou d'innovation.

Les caractéristiques des circulations sur le raccordement ferroviaire de Mourepiane en particulier les modalités de sortie du port par le raccordement ferroviaire de Mourepiane ont longuement été questionnées : fonctionnement général, temps d'insertion, inclusion de marges de sécurité, positionnement des feux, etc. Il en ressort une problématique de santé publique (impact environnemental à la sortie du tunnel du Soulat), traitée distinctement dans la partie enjeux correspondante. Il en découle également une réflexion sur le type de motrices utilisées et la capacité d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire pour disposer de caténaires fournissant une intensité suffisante dans le cas où l'on disposerait de locomotives de pousse électrique.

Concernant les caractéristiques du terminal et les activités portuaires accueillies, les points suivants ont fait l'objet d'échanges :

- La capacité maximale de traitement en UTI de Med Europe Terminal et les perspectives d'accroissement du trafic maritime. Les participants ont souhaité obtenir des chiffres précis sur les hypothèses de développement de l'activité, et des garanties concernant sa limitation. La problématique a été aussi soulevée à l'échelle du port, le GPMM indiquant que les limites de capacité sont difficiles à définir car le nombre de conteneurs chargés et déchargés par navire est très variable, le terminal pouvant également accroître sa capacité moyennant des adaptations (outillages, modes d'exploitation). Il est prévu que le trafic maritime se développe sans connaître une augmentation du nombre d'escales, mais plutôt une augmentation du nombre moyen de conteneurs traités. Parallèlement à cela, il est prévu l'ouverture de quelques nouvelles lignes, mais le GPMM affirme qu'il n'y aura pas une augmentation linéaire des escales en fonction de l'augmentation des volumes de marchandises traités sur le port.
- L'impact du trafic à hauteur de la porte 4, principale entrée/sortie empruntée par les poids lourds se rendant à Med Europe Terminal : fonctionnement de la desserte interne au port et limitation



des nuisances induites par la circulation des camions et les activités de chargement/déchargement.

- La manutention et l'organisation du chargement et déchargement des remorques, notamment les mesures déjà adoptées pour limiter les nuisances (ralentisseurs de fin de course sur le futur portique ferroviaire permettant de limiter le bruit) ;

Au regard de ces caractéristiques, compte-tenu des nombreux paramètres et enjeux d'articulation perçus par les participants, est évoqué par certains le besoin de présenter une simulation dynamique afin de pouvoir mieux visualiser le fonctionnement du faisceau dans le cadre du projet.

## **Le débat sur les enjeux liés au projet**

### **Les enjeux de cadre de vie et d'aménagement du territoire**

Traité de manière transversale, ce thème est revenu à chaque réunion. Les représentants des riverains ont estimé que ce projet va à l'encontre du désenclavement et de la revalorisation du secteur, le déplacement de la gare du Canet étant alors perçu comme un projet d'élargissement du centre-ville réalisé au détriment des quartiers plus au Nord.

La concertation a mis en débat plusieurs enjeux, qui impliquent selon les participants de mieux prendre en compte la desserte des quartiers Nord et l'insertion du projet dans son environnement urbain.

La question de la coordination entre les projets sur le territoire, qui renvoie à la notion de projet de territoire, a été abordée frontalement et avec insistance par les participants et représentants institutionnels dès la première réunion publique. Considérant que le développement des quartiers nord se fait au coup par coup sans émergence d'une vision globale, les participants ont interpellé les pouvoirs publics sur quatre points précis :

- Interpellation concernant le découpage/cloisonnement des concertations et des enquêtes publiques sur les différents projets ;
- Demande de prise en compte de toutes les mutations du territoire, en cours et à venir, afin d'inscrire le projet dans une vision globale des transformations du territoire ;
- Besoin de coordination des différents projets et prise en compte de leurs interactions afin de travailler à une amélioration d'ensemble du territoire ;
- Garantie de compatibilité entre les projets (notamment entre le projet LNPCA et le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet) ;

Une congestion routière problématique : les activités du port génèrent un flux de poids lourds important, qui s'ajoute à une circulation routière déjà problématique sur certains axes structurants proches du port. Les riverains constatent que la situation actuelle est déjà très compliquée, et s'inquiètent tout particulièrement de l'impact routier du projet. Le GPMM a précisé de son côté que la porte principale, la n° 4, redimensionnée il y a peu de temps, est capable de supporter le trafic (actuellement de l'ordre de 500 poids lourds et 2000 véhicules/j). Sa connexion directe avec l'A55 est aussi considérée comme un atout puisque 80% des flux de poids lourds issus des activités du port s'y dirigent.

Quelques participants ont également insisté sur la concentration des problèmes de déplacement sur les axes proches de la porte 5, permettant également de rejoindre l'autoroute A55 : avenue André Roussin et Boulevard Barnier jusqu'au rond-point d'accès à l'autoroute. Il a été constaté, chiffres à l'appui, que la circulation est effectivement très chargée en poids lourds sur ces portions de voiries, du fait du demi-tour en sortie de l'A55 vers Barnier ainsi que des zones d'activités situées aux alentours.

Or, des participants ont fait remarqué que des problèmes futurs vont se poser au regard des nombreux projets prévus dans le secteur : halter TER de Saint-André, suppression du passage à niveau de St-André dans le cadre du projet LNPCA, extension du tram T3 jusqu'à La Castellane. Les participants souhaitent que les études circulatoires intègrent ces évolutions futures pour que la modélisation intègre bien tous les paramètres.

## Les enjeux de report modal

Quels sont les facteurs déterminants du report modal ? Cette interrogation a traversé le débat, générant de nombreuses prises de parole et contributions des publics. Sur le fond, les participants ont questionné la robustesse des mesures présentées par les porteurs de projet pour garantir une certaine effectivité du report modal visé. Il en découle les principaux enjeux suivants :

Concernant la rationalité économique des opérateurs de transport : comment s'opère le choix de recourir aux modes routier ou ferroviaire, comment déterminer l'influence des critères coût et destination ?

De nombreux avis questionnent les perspectives de report modal, et restent dans l'attente d'un exposé stratégique permettant de lever les incertitudes.

Le public se montre attentif à cet enjeu d'accompagnement du report modal de la route vers le rail mais il reste dubitatif concernant la capacité des acteurs portuaires et du GPMM à atteindre l'objectif affiché d'accroissement progressif du report modal de 5 à 15%. Comment faire pour que ce renforcement du ferroutage devienne une réalité ?

A ce stade des présentations, les remarques du public vont souvent dans le même sens, en suggérant que les porteurs de projet comptent démesurément sur la bonne volonté des opérateurs et sur l'influence de contingences extérieures (réglementations futures, moindre recours à l'automobile, coût du carburant...). Selon ces dires, la capacité d'amélioration de l'usage du ferroutage ne serait pas démontrée à l'issue de la concertation.

Les acteurs économiques et portuaires affichent cependant une confiance quant aux changements structurels progressivement opérés, et considèrent les hypothèses du projet comme réalistes et nécessaires pour accompagner ces évolutions. Selon les représentants des transitaires et commissionnaires de transport notamment, la stratégie nationale portuaire ainsi que la stratégie nationale du fret ferroviaire posent un cadre ambitieux mais crédible. Ce projet en serait une traduction au niveau local, en apportant une qualité de service fondamentale pour susciter le report modal de la route vers le rail. Allant dans le même sens que les porteurs de projet, ils expliquent qu'il ne sera pas possible de renforcer le report modal si la qualité des installations n'est pas à la hauteur et rappellent que le projet vise justement à améliorer la qualité de celles-ci.

Le GPMM a par ailleurs évoqué une mesure d'accompagnement concrète déjà mise en œuvre en faveur du ferroviaire : la redevance perçue par le port sur le transport ferroviaire est très faible de façon à inciter le report modal.

## Les enjeux de répartition des flux entre bassins Ouest et Est

Point important du débat, les objectifs de répartition des flux entre bassins Ouest et Est présentés par les porteurs de projet ont soulevé beaucoup de questionnements et d'incompréhensions. Alors qu'à l'avenir le territoire disposera de 3 chantiers ferroviaires hormis le terminal de Marseille (Miramas-Clésud, Fos et Avignon), une partie du public reste en attente d'explications pédagogiques et convaincantes concernant la répartition des trafics.

Le projet porte un objectif de différenciation des flux entre les deux bassins portuaires, de sorte que le terminal combiné de Marseille (Med Europe Terminal) ne reçoive plus comme marchandises continentales que ce qui est destiné au bassin de consommation marseillais et à l'Est du département. Cela signifierait donc que les flux de trafic fret continental arrivant aujourd'hui sur le port de Marseille et à destination de territoires extérieurs à la ville de Marseille ne transiteraient plus par la Ville.

De nombreuses contributions soulignent que ce point est d'importance et souhaitent que la limitation de l'activité conteneurs de Mourepiane aux seuls conteneurs qui concernent Marseille soit mentionnée comme étant un objectif invariant dans le cadre de l'enquête publique. Quelques contributeurs allant même à estimer que cela reviendrait à reporter tout ou partie de l'activité conteneurs à Fos-sur-Mer.

Les ateliers de concertation ont montré également de fortes attentes en la matière : plusieurs participants ont demandé à ce que cette limitation soit garantie, à la fois concernant le trafic continental et maritime. Or, le port ne peut garantir cette dernière demande et ne l'a jamais évoqué publiquement. Sur ce point, les échanges avec les porteurs de projet n'ont pas permis de saisir pleinement les tenants et aboutissants d'un projet complexe, et il semble que le public manque encore d'explication pour se faire sa propre opinion.

En témoignent des questions redondantes, ou des interpellations répétées, qui illustrent certainement un manque au sortir de la concertation :

- Par exemple : Pourquoi les conteneurs arrivant sur Marseille et à destination de l'Europe ou du nord de la France sont traités sur les bassins Est et non sur les bassins Ouest ?
- Autres questions réitérées : pourquoi faire du terminal de Mourepiane un recours privilégié pour la desserte du dernier km alors que le ferroviaire n'est pas compétitif sur des flux de courtes distances ?
- Et sa variante : Si le report modal de la route vers le rail concerne surtout les flux de longues distances, pourquoi ne pas reporter tout le trafic vers Clésud ?

Il semble donc utile de rappeler à ce propos quelques informations (non exhaustives) rapportées dans le cadre des ateliers par le GPMM, ce qui serait susceptible de lever certaines ambiguïtés :

- Le Terminal Med Europe est bien placé pour les marchandises à destination du port et de Marseille. Dès lors il optimise le coût de dernier kilomètre mais il ne s'agit pas dans le cadre de ce projet d'organiser un transport ferroviaire du dernier kilomètre sur Marseille.
- Le projet souhaite apporter des réponses concrètes au report du trafic poids lourds continental : l'un des objectifs 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 reporter une partie du trafic sur le chantier de Clésud (suite à agrandissement).
- Avec le projet, le port estime ce report vers Clésud de l'ordre de 50% du trafic poids lourds qui dessert le Canet.
- Le terminal ferroviaire portuaire recevra donc des flux de marchandises continentaux qui ont vocation à rester dans l'agglomération de Marseille et qui génèrera un trafic résiduel poids lourds.
- Le trafic maritime sur le port ne génèrera pas de trafic de camions, leurs marchandises ne sont donc pas a priori concernées par d'éventuelles mesures de report vers les bassins ouest. Il a été par ailleurs expliqué en concertation que l'organisation du transport de conteneurs maritimes obéit à ses propres spécificités et qu'il serait impossible d'avoir une telle finesse de traitement des cargaisons. Une fois débarqués, les conteneurs seront donc affrétés par trains, vers de multiples destinations, notamment lointaines, suivant les lignes de fret ferroviaires empruntées.

Enfin, le port n'a certainement pas assez présenté les modes de comptabilités et incompatibilités susceptibles d'exister entre certains terminaux et types de navires. Auront été trop rapidement esquissées les spécificités du trafic découlant des liaisons commerciales avec le Maghreb, pour lesquels les bassins Est seraient particulièrement adaptés. Notons par exemple que les publics n'ont pas pu prendre connaissance des motifs selon lesquels le terminal de Fos serait inadapté à recevoir ces mêmes navires, ce qui manque pour saisir pleinement les logiques d'articulations entre bassins et chantiers ferroviaires.



## Les enjeux de logistique urbaine

Plusieurs contributions estiment que le projet va positivement répondre à ce besoin, considérant :

- Qu'il n'y a pas aujourd'hui à l'échelle départementale ou nationale, une véritable stratégie de fret ferroviaire à la hauteur des enjeux « économiques et environnementaux » de l'activité économique du territoire marseillais ;
- Que le contexte est cependant porteur, les pouvoirs publics étant dans une phase de réflexion concernant les questions de logistique urbaine ;
- Que le projet constituerait une solution compétitive permettant ainsi d'assurer une logistique capitale pour Marseille et pour les activités économiques sur site ;
- Qu'il est nécessaire de travailler et de s'appuyer sur la logique ferroviaire puisqu'il existe désormais une Zone à Faible Emission (ZFE) au cœur de Marseille ;

Plusieurs contributeurs notent, à l'inverse, de nombreuses incertitudes à ce sujet :

- Une réglementation peu contraignante, qui favorise surtout le développement de la logistique urbaine par le transport poids lourds plutôt qu'un éventuel report sur le rail ;
- Plusieurs contributions font état d'une obligation à poser un cadre cohérent en amont, se référant notamment au projet de fret ferroviaire métropolitain en cours de réflexion. Certains avis considèrent que l'avancement de ce projet aurait pu ouvrir de nouvelles perspectives, notamment en limitant le besoin de recourir aux bassins est ;
- Le besoin de prévoir dès maintenant l'aménagement de sites dédiés à la logistique urbaine du dernier kilomètre qui fonctionneraient impérativement avec des véhicules électriques. Les élus locaux ont indiqué prendre part à cette réflexion.

Enfin, certaines craintes sont clairement exprimées, en particulier :

- Un manque de planification, qui laisserait présager d'un développement anarchique de la logistique urbaine préjudiciable à la qualité de vie des habitants ;
- Le risque d'un développement des entrepôts à proximité du chantier ferroviaire, alors même que celui-ci est implanté dans une zone d'habitation dense déjà fortement impactée par les plateformes logistiques existantes (nuisances générées par le stockage des containers, la circulation et le stationnement des poids lourds) ;
- Une activité de manutention supplémentaire qui augmenterait le trafic routier à la porte 4 du port, sans certitude que des véhicules moins polluants soient utilisés pour le transfert des marchandises du dernier km ;
- A cela se rajouterait le traitement des marchandises à destination de l'Est du Département, ce qui est également perçu par certains participants comme une addition de camions et nuisances ;

## Les enjeux environnementaux

Par commodité de lecture, sont regroupés dans cette sous-partie les seuls enjeux relatifs à la circulation et à la qualité de l'air, ceux-ci concernant à la fois les voies ferrées du réseau national mais également les installations sur le port.

Concernant les effets du projet sur les circulations ferroviaires, routières et maritimes, plusieurs précisions ont été demandées, et obtenues, concernant la nature et le volume des trafics induits :

- Les porteurs de projet confirment prendre en compte dans l'ensemble des études des hypothèses d'augmentation du trafic des trains fret et des trains voyageurs jusqu'à 2046 ;
- Le port considère que l'évolution du nombre d'escale des navires sera relativement contenue, la croissance attendue sur les conteneurs des bassins Est étant de l'ordre de 1,3% par an dans les 7 prochaines années ;
- Selon le GPMM la croissance attendue du trafic poids lourds n'est pas simplement liée au développement des activités du port, mais également à l'augmentation de la consommation au sein de l'agglomération marseillaise ;
- Le port table cependant sur une diminution généralisée du trafic tous véhicules (autos et poids lourds) du fait de la diminution tendancielle portée par les véhicules légers (cadrage national - 0,7% par an), ce qui conduit à envisager une baisse tendancielle des trafics routiers indépendamment du projet, du fait d'un modèle qui intègre en base une réduction des déplacements autos au profit des déplacements TC ;
- Des statistiques ont été apportées concernant le nombre de trains longs et trains courts arrivant aujourd'hui au Canet, à Arenc et pénétrant sur les bassins Est du port ;
- Des statistiques ont été apportées concernant le volume de fret poids lourds arrivant sur Arenc depuis l'Est du département ;
- Des statistiques ont été apportées concernant le pourcentage de conteneurs maritimes traités sur les bassins Est en provenance / à destination de Marseille et ses environs ;

Les échanges autour de ces données ont suscité plusieurs réactions, en direct sur les temps de rencontres ainsi qu'à travers des contributions dans une moindre mesure :

La certitude de voir diminuer le trafic de poids lourds sur une partie du territoire marseillais suite à la fermeture de la gare du Canet est accueillie positivement, mais ce sujet passe en second plan compte-tenu de la focale portée sur le territoire nord-littoral.

Au regard des estimations de l'augmentation du trafic poids lourds, les participants aux ateliers retiennent qu'il y aura au moins autant de camions en 2045 que maintenant sur le territoire nord-Littoral, et que s'il n'y a pas de changement de combustibles au niveau de l'énergie, cela signifie qu'il y aura au moins autant de pollution que maintenant, quoi qu'il en soit des objectifs de ferroutage poursuivis.

Quelques participants ont également évoqué la concertation publique en cours concernant l'aménagement d'un demi-échangeur à hauteur du Jas de Rhodes aux Pennes-Mirabeau, un projet susceptible selon eux de renforcer la problématique du transit poids lourds.

Plusieurs participants contestent le mode de calcul concluant à une diminution généralisée du trafic tous véhicules. Ils rappellent que la situation marseillaise ne peut se prêter à des comparaisons nationales, et que l'hypothèse de réduction des déplacements autos au profit des déplacements TC ne convient pas au cas du secteur Nord-Littoral. Ils constatent par ailleurs qu'aucun projet structurant de déplacement ne verra le jour rapidement.

Certains riverains constatent que la circulation pourrait être encore plus dense, ce qui interroge quant aux répercussions sur les habitants des quartiers, notamment les risques de développement de maladies graves pulmonaires (et autres) ;

Le transit de trains de fret est considéré comme une source de pollution supplémentaire qui s'ajoutera à d'autres sources de pollutions globalement aussi nombreuses qu'aujourd'hui. On notera également quelques inquiétudes concernant la possibilité pour SNCF Réseau d'ouvrir son réseau à de nouveaux

opérateurs qui pourraient rentrer en concurrence pour l'attribution des sillons, ce qui interroge quant aux moyens de régulation et de contrôle existants.

En lien avec ce sujet, les discussions ont porté sur les mesures que pourrait prendre le port afin de réduire les émissions les plus nocives, en particulier celles générées par l'activité des locomotives thermiques. Tout en indiquant vouloir travailler dans ce sens, le port a également indiqué que le projet permettrait la réalisation de trajets beaucoup plus courts que dans la situation actuelle entre Arenc et Mourepiane. Les riverains présents en concertation ont évoqué leurs regrets que cela ne puisse pas contribuer positivement à une amélioration de la qualité de l'air dans leur secteur.

Les participants à la concertation les plus impliqués, notamment les représentants des CIQ et membres associatifs, sont donc globalement en attente d'un temps de partage des résultats d'études, afin de pouvoir prendre connaissance des mesures d'impacts plus fines, et également désireux de travailler avec les porteurs de projets, ainsi que toutes les institutions publiques compétentes, à la prévention des risques sanitaires découlant de la pollution de l'air, et à la détection des problèmes encourus par la population. En cela, ils font des propositions, reportées dans les parties suivantes, permettant d'envisager leur participation à de futures études.

### **Les effets acoustiques et vibratoires du projet**

Les porteurs de projet ont prévu plusieurs temps d'échanges et de présentation en lien avec cette problématique, afin de décrire précisément les impacts générés par les futures activités, notamment sonores (des études étant déjà disponibles).

Les participants ont tout particulièrement questionné les modalités d'insertion des trains de fret sur la ligne principale et l'impact des manœuvres ou du passage des trains sur le cadre de vie des riverains. Les porteurs de projet ont ainsi pu préciser certains aspects du projet, en indiquant notamment qu'ils visent à réduire la durée de transit de à 45 minutes maximum, temps nécessaire pour découper un train et l'amener intégralement sur le terminal Med Europe. La présentation des objectifs, et les temps d'échanges associés, ont permis au public d'évoquer les enjeux suivants :

- Possibles effets sur le tunnel du Soulat : plusieurs participants ont partagé l'histoire du quartier, en affirmant que le tunnel a été fermé il y a plusieurs décennies du fait des vibrations causées par le passage des trains, ce qui aurait causé des dégâts sur certains bâtiments, dont le lycée nord. Ces récits alimentent les échanges et questionnent les participants qui craignent que les vibrations soient à l'origine des fissures existantes au sein du tunnel, et donc d'autres potentiellement à venir ;
- Réalité des effets acoustique/vibratoire liés aux constituants ferroviaires différents sur le bas du raccordement et le faisceau de réception de Mourepiane. Plusieurs participants ont rappelé la nécessité d'avoir des constituants ferroviaires adaptés (rails, traverses) ;
- Interdiction du trafic nocturne de train fret, afin de limiter les nuisances sonores subies par les habitants du quartier ;
- Prise en compte du bruit émis par les locomotives de pousse diesel, notamment lors du préchauffage ;
- Protection des habitations à proximité des activités et en contact direct des voies ferrées, en étudiant les possibilités d'installation de protections phoniques. L'efficacité des murs anti-bruit a été questionnée.
- Moyens de contrôle pour vérifier la conformité des trains avec la nouvelle réglementation : une législation européenne récente (effective en 2024) va obliger les propriétaires de wagon à changer les semelles de frein, pour des semelles composites qui réduiront le bruit et les vibrations générés par le passage des trains ;

## **Les enjeux de biodiversité**

Ce thème a été peu abordé en concertation :

- A été mentionné la présence de chauves-souris dans le tunnel du Soulat ;
- Ont été évoqués les enjeux de renaturation de la butte située au cœur de la Cité Consolat ;

## **Les enjeux sanitaires et de sécurité publique**

La démarche de concertation a permis d'aborder les points suivants :

- La situation épidémiologique locale et les effets cumulés des différents projets à une échelle territoriale élargie ;
- La pollution du tunnel du Soulat au chrome 6, son traitement sur le long terme et les risques potentiels ou avérés pesant sur la population et sur le bon fonctionnement du projet ;
- La sécurisation du tunnel du Soulat : dans une perspective de remise en route du trafic, les participants s'inquiètent notamment du fait que le tunnel ne serait pas adapté à tous types de convois ainsi que de son état de vétusté. Ils souhaitent que soit précisées les garanties de sécurité mises en œuvre pour répondre à tout incident ou situation problématique sous le tunnel ;
- L'impact de la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane sur l'école maternelle et primaire à Consolat ;
- La sécurité aux abords des voies ferrées (Maintien des clôtures, entretien et débroussaillage) ;
- Les risques sanitaires liés aux circulations et aux activités du port pris dans une approche globale ;
- La réglementation qui s'applique aux terminaux de chargement portuaires, le périmètre des études de danger, et la distinction faite avec les installations classées en régime IPCE ;
- L'impact du transport des matières dangereuses par le mode ferroviaire ; précisions apportées sur le stockage et le contrôle des matières dangereuses, sur les moyens de contrôle des stockages et sur les installations classées situées sur le terrain du port autres que lesterminaux ;
- Les volumes de matières dangereuses qui sont embarquées aujourd'hui et qui seront embarquées après la mise en service du projet sur les bassins Est, et le périmètre des dangers induits par les installations classées pour l'environnement ;
- Les moyens de contrôles et d'alerte mis en place sur le port, et sur les voies du raccordement ;

Les interventions prévues en atelier ont notamment permis de lever auprès des participants certaines incertitudes et incompréhensions concernant les aspects réglementaires. Il a notamment été précisé que l'exploitant du terminal de Mourepiane sera tenu d'actualiser son étude de danger en intégrant l'augmentation des flux ferroviaires induits par le projet. Cette actualisation de l'étude de danger sera conduite et instruite par la DREAL.

Par ailleurs, la capitainerie du port a pu lever les craintes concernant la mise en place d'un possible périmètre SEVESO, en rappelant que les terminaux ne sont pas concernés par ce type de mesures, quoi qu'il en soit des trafics de matières dangereuses générés par le projet.

Les participants restent néanmoins extrêmement vigilants sur ces sujets et ils ont émis plusieurs préconisations reprises dans le présent rapport. A été émis le souhait de pouvoir disposer plus largement des informations permettant de mieux connaître les différents types de matières dangereuses entreposées sur le port (liste et tonnage).

## Les enjeux socio-économiques et d'emploi

Ils ont fait l'objet de peu de discussions, mais plusieurs avis ont tout de même été exprimés, au cours des ateliers ou au travers de contributions. Les acteurs du monde économique en particulier ont contribué par écrit dans les derniers jours de la concertation.

- Il a été avant tout question de la conciliation et de l'équilibre entre développement économique et qualité de vie, point sur lequel s'accordent toutes les parties-prenantes ;
- Des participants estiment que la concertation n'a pas suffisamment permis de débattre de la viabilité du projet, ainsi que des études éventuellement réalisées en amont pour dimensionner le projet et s'assurer de son équilibre économique (étude de marché ou étude des besoins socio-économiques). Sur ce point, ils mentionnent précisément comme contre-exemple, le projet de plateforme multimodale du Havre, déjà évoqué dans le cadre de l'enquête publique de 2015 ;
- Certaines contributions pointent le fait que les opérateurs historiques du Canet ont déjà redéployé leurs activités vers d'autres sites, ce qui soulève un doute concernant l'utilité et la rentabilité d'une telle infrastructure ;
- A contrario, certains acteurs estiment que cette nouvelle offre viendra combler un manque permettant de mieux desservir Marseille et l'Est du Département ;
- Certains acteurs ont mis en avant les effets positifs du projet sur l'emploi et pour le maintien de l'activité et de la compétitivité du port.
- D'autres ont mis en avant l'effet d'entraînement généré par l'économie portuaire sur tout l'emploi local. Les élus locaux notamment espèrent que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet va permettre le développement économique de la région ainsi que la création d'emplois.
- Le devenir des travailleurs de la gare du Canet après sa fermeture a été questionné, quelques participants souhaitant savoir si l'ensemble des emplois actuels seraient repris dans le cadre du projet ;

## Évolution du projet résultant de la concertation

Les porteurs de projet ont indiqué lors de la réunion de synthèse vouloir poursuivre leur projet. Pour la suite du projet ils ont pris différents engagements durant la concertation, en réponse à des arguments exprimés par les participants, et également à leur propre initiative. Sont pointés ci-dessous les différentes demandes issues de la concertation, puis les réponses apportées par les porteurs de projet pour en tenir compte.

### **Demandes de restitution d'études et compléments d'informations**

#### **Concernant les études acoustiques et vibratoires :**

- La finalisation des études acoustiques et vibratoires et leur présentation publique ;
- L'intégration des quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque à l'étude acoustique ;
- Une expertise géomètre pour voir dans quelles conditions le foncier ferroviaire pourrait accueillir un mur anti-bruit sur l'ensemble du linéaire concerné à hauteur de St-André ;
- Des points de mesures des vibrations aux abords du tunnel du Soulat et à Saint-André ;
- Une étude globale sur les nuisances générées par les activités industrielles des bassins est ;

#### **Concernant les impacts environnementaux du projet :**

- La présentation des études environnementales complétées ;
- Une restitution de l'étude de modélisation des trafics routiers permettant une analyse comparative par zone des trafics poids lourds actuels et projetés ;
- Une quantification fine des impacts du projet, précisant la trajectoire des émissions en cas de mise en œuvre du projet (aussi bien à la baisse qu'à la hausse) ;
- L'accès aux données permettant de connaître la capacité maximale de traitement de conteneurs sur les bassins Est à l'horizon du nouveau projet ;
- La réalisation d'une étude épidémiologique locale que les riverains souhaitent voir mise en place en lien avec le réseau médical local. Le lien est à faire avec la saisine de Santé Publique France par l'Agence Régionale de Santé.
- La présentation, en amont de l'enquête publique, d'une étude de danger globale à l'échelle des bassins Est ;

#### **Concernant l'évolution du cadre de vie et les aménagements urbains :**

Sur ce point, la plupart des demandes impliquent de faire le lien avec d'autres projets et personnes publiques, souvent elles-mêmes engagées dans des concertations qui s'inscrivent en parallèle. Les participants souhaitent que les enseignements de la présente concertation soit reversé à l'ensemble des débats concernant le territoire Nord-Littoral.

Sur des sujets découlant du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) :

- Etude de circulation tous modes intégrant le secteur de Saint-André et la Cité Consolat pour mesurer l'impact de la fermeture du passage à niveau ;
- Etude d'aménagement d'un cheminement piéton faisant le lien entre les deux quartiers sur l'emprise actuelle d'Actisud ;
- Etude d'impact du trafic Poids lourds découlant de la mise en chantier du tunnel sous-terrain (creusement, apport/enlèvement des matériels et matériaux, etc.)

Sur des sujets en lien avec le projet d'extension nord du Tram T3 phase 2 :

- Impact des deux variantes sur l'organisation des portes 4 et 5, les trafics associés, et incidences sur les voies alentours, notamment André Roussin.
- Etude de faisabilité et d'impact concernant la reprise des ouvrages ferroviaires susceptibles d'être concernés par le passage du tramway traversée du quartier de Consolat-Mirabeau ;
- En cas de reprise des ouvrages ferroviaires, le souhait est émis que ces ouvrages soient équipés de protection anti-bruit ;

Sur des sujets en lien avec les instances de dialogue issues de la charte Ville-Port :

- information des associations de riverains et associations de protection de l'environnement lors des opérations de maintenance sur des installations classées ICPE ;
- La présentation de l'étude Grand Estaque, et le prolongement des échanges autour de cette étude pour permettre rapidement une ouverture des accès à la mer situés sur l'emprise foncière du port ;
- La présentation d'un plan de décarbonation des activités maritimes ;
- Le partage des études du Pôle Mer ;

A propos des projets portés par l'établissement Euroméditerranée :

- Une communication auprès du grand public de la réflexion et/ou études en cours concernant la conception du futur parc des Aygalades, précisant sa superficie et son emprise ;

### **Demandes concernant le respect des procédures à venir**

A noter 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, notamment au niveau de Consolat avec :

- La pose d'une voie en long rail soudé sur deux-tiers du raccordement de Mourepiane, permettant de supprimer les bruits de claquements au passage des trains ;
- La pose d'une épaisseur de ballast renforcée et de semelles élastiques permettant de limiter les impacts acoustiques et vibratoires au passage des trains ;
- La pose de 620 mètres d'écrans acoustiques, dimensionnés pour le trafic tel qu'il avait été prévu en 2015 ;
- La limitation de la vitesse des trains à 70 km/h à la descente ;

La réalisation de ces travaux préalables a suscité plusieurs réactions de défiance et de rejet parmi les participants qui estiment que ces travaux ont été menés avant même autorisation. Certains avis font état d'un précédent regrettable, et expriment la crainte que cela soit réitéré dans le cadre de ce nouveau projet. SNCF Réseau a rejeté cette hypothèse, en affirmant qu'à l'époque, la réglementation permettait que les deux procédures soient séparées. Ainsi, l'enquête publique ne portait que sur le projet de terminal Mourepiane. Pour la réouverture du raccordement, une autre procédure administrative avait autorisé la réalisation des travaux.

Les porteurs de projets se sont engagés oralement en cours de concertation à ce qu'aucun des travaux décrits dans le projet ne se fassent avant l'autorisation par arrêté préfectoral. Le GPMM a toutefois précisé lors de la réunion de clôture qu'il interviendra en 2023 sur l'extension du faisceau de Saint-André, considérant que cela correspond à des travaux préparatoires d'adaptation mais également de modernisation qui auraient été nécessaires indépendamment du projet.

### **Demandes concernant les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre du projet**

Les participants ont porté certaines exigences, affichées comme des préalables, concernant les conditions à réunir d'ici une éventuelle mise en service du projet, si celui-ci était amené à se poursuivre :

- Préciser les modalités d'application et de contrôle de la réglementation portant sur les semelles de frein composites ;
- Mettre en place un service de contrôle pour vérifier la qualité et la légalité des équipements des trains ;
- Renforcer les mesures de qualité de l'air, travailler avec les populations sur l'identification des points de mesure, ainsi que la mise en place de capteurs qui soient capables d'identifier les origines des pollutions ;
- Connaître les mesures d'accompagnement et de contrôle prévues pour le tunnel du Soulat, notamment afin de garantir l'absence sur le terme de toute présence de Chrome 6. S'assurer



de la participation des représentants des CIQ au comité de suivi instauré par arrêté préfectoral en juillet 2021.

- Garantir le clôturage en hauteur de voies sur toute la longueur des emprises ;
- Maintenance des espaces aux abords des voies et entretien régulier ;
- Mise en place d'une clause de revoyure par écrit, qui porterait sur toutes les problématiques rencontrées par les riverains suite à la mise en service du projet ;

### **Demandes de mesures compensatoires et de réduction**

De nombreux participants, et l'ensemble des représentants des riverains, sont dans l'attente de compensations qui répondraient aux nuisances générées par le projet. Plusieurs avis vont dans le sens d'une prise en compte plus globale des enjeux aux différentes échelles du territoire de projet, ce qui amènerait à élargir les publics concernés par les mesures compensatoires. A ce stade, la concertation a permis de dresser la liste de demandes suivantes :

- Complément d'installation de protections phoniques dans les secteurs de Saint-Henri, l'Estaque, Mourepiane 2, Vilogia, Consolat Unicil, et la Calade ;
- Sur la partie sud du raccordement de Mourepiane (la Calade), traitement des rails et des traverses pour réduire les nuisances liées au passage des trains sur la partie aval du raccordement (comme c'est le cas sur la portion du raccordement qui passe dans la cité Consolat).
- Aménagement d'un parc à la place de la zone logistique Actisud, en compensation des nuisances générées par le trafic de poids lourds dans le secteur ;
- Dépollution de la butte au cœur de la cité Consolat créée suite aux travaux de 2015 ;
- Mise en éclairage du passage souterrain qui permet de franchir le raccordement dans la cité Consolat ;
- Traitement des fumées émises par la locomotive de pousse à l'intérieur du tunnel du Soulat ;
- Généralisation des biocarburants pour les locomotives de pousse ;
- Mise en place d'actions pour réduire les nuisances et émissions des locomotives intervenant sur le port ;
- Atténuation du bruit de recul des engins travaillant sur le terminal ;
- Contrôle et régulation de la vitesse des camions à l'intérieur de l'enceinte portuaire, étant noté tout particulièrement que la circulation des camions à vide est problématique ;
- Utilisation de camions à moteurs propres ;
- Mesures pour décarboner plus rapidement le transport maritime ;
- déplacement de certaines activités aux nuisances trop importantes (demande du public concernant l'activité de réparation des conteneurs proche de la porte 5) ;
- Électrification des quais du port et des formes 8, 9 et 10 ;
- Mise en place d'un protocole d'alerte et d'information en direction des populations riveraines ;

### **Les engagements des porteurs de projet**

Concernant les demandes d'informations du public, les porteurs de projet ont noté les besoins et préoccupations, en constatant que cela rejoint aussi des problématiques plus globales, et des sujets allant au-delà du projet, qui sont à suivre dans d'autres instances :

- L'information du public sur le sujet de la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat s'exerce par un comité de suivi organisé par les services de l'Etat. Les demandes à ce sujet ont été notées.
- La présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos, dans les instances de gouvernance du port de Marseille Fos. Il n'a pas été précisé si ces études pourraient être présentées au public.
- Dans le cadre du dialogue Ville-Port, il sera donné suite aux demandes portant sur la présentation des résultats des projets européens sur la contribution des émissions des navires à la pollution globale dans les villes portuaires ainsi que le suivi de la saisine de Santé Publique



France par l'Agence Régionale de Santé afin d'étudier la faisabilité d'une étude d'impact sanitaire liée spécifiquement aux émissions des navires à Marseille.

Concernant les demandes de mesures compensatoires, les porteurs de projet se sont engagés sur les points suivants :

- Formuler auprès des instances du GPMM la demande de clause de revoyure (engagement pris lors de l'atelier du 29 novembre à ce que le port apporte une réponse d'ici la fin de la concertation, non officialisé à ce jour) ;
- Remise en service du tunnel du Soulat uniquement si le problème de pollution au Chrome 6 est définitivement réglé ;
- Entretien et maintenance des espaces verts et clôtures autour du raccordement ;
- L'analyse des matériaux de la butte dans la Cite Consolat ;
- Cantonnement des locomotives sur le port à un endroit qui soit le plus éloigné possible des habitations au moment de leur stationnement ou de leur mise en chauffe ;
- Mise en place de mesures pour imposer l'utilisation de biocarburants aux locomotives de pousse ;
- Mise en place de *smart gates* qui vont permettre de monitorer l'état des machines et écarter les machines qui font trop de bruits et abiment le réseau ;
- L'utilisation des meilleures technologies existantes permettant de réduire ces impacts ;

Concernant tout particulièrement le volet « vibration et acoustique » des mesures compensatoires, les porteurs de projet ont indiqué qu'un travail sera mené avec les riverains, portant sur différents points :

- L'approfondissement des études vibratoires par un bureau d'étude indépendant afin de mieux identifier, simuler et quantifier les impacts ;
- La réalisation de tests vibratoires au cas par cas ;
- Le choix des points de mesure (en complément des premiers points identifiés, entre autres le lycée et l'école, une résidence boulevard Balthazar Blanc) sachant que SNCF Réseau s'est engagé sur la base de quatre capteurs à quatre endroits différents.
- La définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation) ; ex : pose d'écrans acoustiques ou "traitement de façades".
- La mise en place des protections spécifiques si cela s'avère nécessaire suite à l'étude vibratoire ;
- L'analyse d'autres compensations éventuelles hors du périmètre stricte du projet ;

Pour tenir compte de la qualité de vie des riverains, SNCF Réseau a précisé sa volonté d'aller au-delà des normes et réglementations en vigueur dans le cadre des mesures de protections acoustiques. Ce sera par exemple le cas sur Saint-André, où des mesures de traitement seront proposées alors que les résultats de l'étude acoustique ne l'imposent pas.

#### **Les engagements de Med Europe Terminal**

- Mise en place d'appareils de mesure des niveaux sonore au niveau du terminal afin de déceler en continu les pics sonores, en déterminer l'origine et y apporter des mesures correctives ;

#### **Les engagements des collectivités territoriales et de l'Etat**

- Un investissement auprès des porteurs de projet dans la mise en œuvre et dans le financement des mesures d'accompagnement (annonces faites en ce sens par les représentants de l'Etat, du Département et de la Métropole Aix-Marseille Provence) ;
- La volonté réitérée des collectivités locales et de l'Etat d'avancer main dans la main sur le projet Grand Estaque, en comptant sur l'engagement fort du GPMM ;

## Modalités de poursuite des échanges jusqu'à l'enquête publique

Deux demandes sont formulées au travers des contributions émises par les participants :

- La mise en place d'un comité de suivi permettant de poursuivre les échanges jusqu'à la procédure d'enquête publique ;
- A une autre échelle, l'expérimentation d'un mode de concertation permanent, concernant les projets du port et de la SNCF, avec la mise en place d'une maison du / des projet(s), qui serait une vitrine de la discussion avec les riverains ;

Faisant écho à ces demandes, les porteurs de projet se sont engagés lors de la réunion de clôture sur les principes d'une concertation de suivi qui sera menée en 2023 afin de poursuivre l'information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique. Les collectivités territoriales et l'Etat ont salué cette initiative, en souhaitant également affirmer leur propre engagement dans le processus. Ces acteurs institutionnels ont souligné être attentifs et vigilants quant à la qualité des mesures d'accompagnement, afin que celles-ci soient équitables entre les différents secteurs du territoire impactés par le projet.

Les annonces faites portent sur :

- Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ;
- Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maîtres d'ouvrage ;
- Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques) ;

Le GPMM a par ailleurs exprimé un vif intérêt pour les propositions permettant d'imaginer un lieu de type « Maison des projets ». Le président du conseil de surveillance a notamment formulé le souhait que le futur Port Center soit le lieu où il sera possible de débattre des projets.

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

## Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Concernant des points de débat à approfondir :

Il conviendrait de présenter aux publics une approche dissociée des transit maritimes et continentaux, permettant de détailler les caractéristiques propres à chaque mode de transit, en éclairant notamment leurs modèles économique et en explicitant le fonctionnement de chacun. Il conviendrait d'intégrer à cet

effort d'explication et de pédagogie un focus sur les articulations et complémentarités existantes entre bassins Ouest et Est, en cherchant à démontrer les caractéristiques, atouts et limites de chaque terminal du port de Marseille-Fos. Ce travail pourrait être mis en perspective à partir d'exemples concrets, permettant de comprendre quelles sont les problématiques d'acheminement ferroviaire et/ou portuaire découlant des différents types de trafics existants (par destinations, type de navires, nature des cargaisons, etc.).

Ce temps de réflexion préalable permettrait de mieux saisir les caractéristiques du projet présenté, et par conséquent de repartager avec le public des éléments encore flous au sortir de la concertation : mise en application du principe de réorganisation du flux de transport combiné qui sera traité sur Marseille et l'Est du département, avantages et limites d'un découpage par destination, etc. ;

Il serait important pour la bonne compréhension du public de revenir également sur les enjeux de composition de trains multimodaux de conteneurs, qui peuvent être variables et comprendre tout ou partie des différentes catégories citées en concertation. Par exemple, un train peut être 100% maritime ou 90% pour Marseille et 10% maritime, etc... Ce point n'a pas été suffisamment détaillé, notamment quant aux impacts concrets que cela peut avoir sur l'organisation du terminal et son utilisation ;

Dans la continuité des échanges portant sur les alternatives, les porteurs de projet pourraient objectiver d'ici l'enquête publique des éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et à l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arenc de trains courts de 560m maximum (longueur maximale permise par le faisceau sans dérogation temporaire) ;

Le GPMM pourrait également profiter de ce travail pour préciser quels sont précisément les différents sites extérieurs à Marseille ayant fait l'objet d'une analyse multicritère, en mobilisant les données d'études existantes pour chacun d'eux ;

Cela pourrait donner lieu à une analyse comparative des alternatives proposées, en intégrant également à la réflexion les données du projet tel que prévu par les porteurs de projet (arrivée directe de trains longs dans le faisceau de manœuvre du port) ; Cette analyse pourra indiquer les externalités de chaque hypothèse, ainsi que l'impact en coût, en volumes sur le nombre de trains quotidiens, ou en composition (trains courts / trains longs) ;

Au regard des demandes de précisions formulées par les publics concernant l'accompagnement du report modal de la route vers le rail, il conviendrait de détailler autant que possible les mesures en faveur du ferroviaire permettant d'atteindre un objectif d'accroissement progressif du report modal de 5 à 15%.

Il serait nécessaire de préciser les mesures prises pour accompagner la mise en œuvre de bonnes pratiques qui iraient dans le sens d'une plus grande durabilité de l'activité et d'une meilleure insertion dans son environnement : à quelle temporalité se conçoivent t'elles ? quelles sont les actions concrètes qui en découlent ? Comment va se traduire concrètement le fort niveau d'exigence formulé par les porteurs de projet quant à l'utilisation des meilleures technologies disponibles ? La concertation a permis d'évoquer de nombreuses pistes en matière de traction ferroviaire, de manutention portuaire, de protection phonique, de questions de vibration, etc. qu'il conviendrait de prolonger.

#### Concernant des problématiques apparues en concertation :

Il conviendrait de préciser les réflexions engagées, études à mettre en œuvre, éventuelles mesures à prendre... afin de s'assurer que le fonctionnement du raccordement ne conduit pas à altérer la qualité de l'air de l'école Saint-Louis Consolat. Ce quel que soit les situations projetées, y compris les plus problématiques (insertion des trains longs de 700-750 mètres, équipés d'une locomotive de pousse diesel, avec un départ arrêté en tête d'entrée du tunnel du Soulat). Il conviendrait de partager une nouvelle fois avec les publics les plus concernés ces hypothèses d'insertion des trains sur la ligne principale.

Ce point problématique pouvant être corrigé dans le cadre d'une éventuelle évolution ultérieure du système ferroviaire global, les porteurs de projet pourraient dans la lignée de leurs engagements oraux, préciser les actions à mettre en œuvre pour garantir l'aménagement futur d'un faisceau de voies longues pour le fret sur Arenç. Le public ayant noté que cela 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.

Concernant des informations à préciser (et non indiquées dans la partie engagement) :

Il conviendrait de revenir vers les participants avec de plus amples informations concernant les résultats d'études de conformité du tunnel du Soulat, en précisant si des aménagements particuliers de sécurité sont prévus sur la longueur du tunnel compte-tenu des réglementations applicables.

Il conviendrait de faire acte de pédagogie en partageant des données d'études techniques vulgarisées permettant de repréciser les objectifs de compatibilité du trafic fret et trafic voyageur, et d'éclairer les publics sur les garanties apportées par les porteurs de projet. Il serait nécessaire de revenir sur les objectifs et besoins d'aménagements qui découlent d'une approche phasée du projet permettant de se projeter à l'horizon 2046.

Pour cela, il conviendrait de présenter le projet sous forme d'une simulation dynamique permettant de mieux visualiser le fonctionnement du faisceau dans le cadre du projet ;

Il conviendrait de répondre aux questions portant sur la capacité maximale de traitement en UTI de Med Europe Terminal ainsi que les perspectives d'accroissement du trafic maritime, et des volumes de marchandises traités sur le port. Les participants ont souhaité obtenir des chiffres précis sur les hypothèses de développement de l'activité, et des garanties concernant sa limitation sur Med Europe Terminal, et plus globalement sur les bassins Est.

Le sujet des circulations routières aux abords du port, depuis l'A55 jusqu'à la porte 4, mérite d'être documenté aussi précisément que possible. En tenant compte des interactions avec d'autres projets en développement sur le secteur (extension du Tram T3 nord en particulier). De ce fait, il conviendrait de restituer aux publics l'étude de modélisation des trafics routiers permettant une analyse comparative par zone des trafics poids lourds actuels et projetés. Dans la même veine, il conviendrait de tenir compte des critiques adressées par les participants concernant les modèles de calcul mobilisés pour établir les perspectives d'évolution du trafic tous véhicules (autos et poids lourds). La modélisation d'une seconde hypothèse d'évolution, en deçà des ambitions du cadrage national tablant sur une baisse tendancielle de -0,7% par an, serait sans doute appréciée.

Il conviendrait de répondre positivement à la demande de présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime.

Concernant certains points passés sous silence, ou trop peu abordés :

Il conviendrait de préciser l'implication de chaque financeur et la ventilation de l'enveloppe de 32,5 millions d'euros allouée au projet. Il conviendrait également de repréciser la part des investissements portés par des financements privés sur le Terminal. Dans les deux cas, financements publics comme privés, il serait nécessaire de préciser quels sont les équilibres économiques recherchés ainsi que les objectifs de rentabilité à moyen et à long termes qui ont conduit à ces choix d'investissement.

Il conviendrait de préciser clairement quel sera l'opérateur gestionnaire du terminal de Mourepiane une fois le projet réalisé et quels seront les engagements contractuelles réciproques. S'il s'agit de l'opérateur actuel, quelle sera la procédure engagée pour formaliser ce choix ? Y aura-t-il des clauses et contreparties ? Des objectifs négociés, notamment sur la résorption des impacts ?

Le sujet des retombées économiques pour le territoire mériterait d'être plus développé, en abordant notamment les questions suivantes : contractualisation avec le futur opérateur et éventuelles clauses qui pourraient être intégrées à ce contrat pour l'emploi local, devenir des emplois du Canet, perspectives d'embauches de main d'œuvre locale... Le public est en attente d'explications permettant de mettre en perspectives les données mobilisées pendant la concertation, qui n'ont pas été à ce jour explicitées ni recontextualisées.

## Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Compte-tenu de la dynamique positive instaurée en concertation, constatant l'implication de toutes les parties prenantes, et considérant les futurs rdv de concertation déjà proposés par les porteurs de projet, le garant encourage le GPMM et Sncf Réseau à poursuivre dans la voie d'une concertation continue approfondie. Il recommande une saisine de la CNDP afin que soit désigné un nouveau garant pour cette phase de concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique.

Considérant que les espaces du dialogue Ville-Port ne constituent pas la scène adéquate pour traiter tous les engagements pris, et estimant par ailleurs que le projet nécessite ses propres espaces de débat et de travail, il recommande la mise en place d'un dispositif de concertation autonome, adapté aux enjeux du projet, permettant d'assurer une continuité avec la phase de concertation préalable. Cette nouvelle étape devra néanmoins permettre, au-delà des participants déjà mobilisés, d'élargir les publics visés et de toucher de nouvelles personnes aux différentes échelles du territoire en associant étroitement les services de l'Etat et les collectivités territoriales.

L'ambition affichée par les porteurs de projet pour cette concertation de suivi implique de travailler à la mise en œuvre d'un calendrier adéquat, permettant réellement d'approfondir les différents enjeux évoqués tout au long du présent rapport. Il serait important de prendre le temps nécessaire pour cela : un point d'attention s'impose donc quant aux brèves échéances évoquées lors de la réunion publique de clôture (finalisation du dossier d'enquête publique finaliser au printemps 2023 pour un déroulement de l'enquête publique entre le premier et le second semestre 2023), qui mériteraient d'être réajustées pour laisser un peu plus de respiration à la démarche de concertation.

Sans préjuger des options qui seront retenues pour la mise en œuvre de cette phase de suivi, le garant retient quelques grands enseignements au sortir de la première phase qui pourront s'avérer utiles pour la suite, incluant les recommandations suivantes :

La concertation préalable a fonctionné avec l'implication des forces vives les plus proches du périmètre de projet. Cette mobilisation du terrain local est un atout qu'il faudrait savoir conserver, mais elle n'est pas cependant suffisante pour dépasser l'échelle d'une concertation de proximité, à laquelle on ne peut réduire ce projet. De par ses enjeux et implications, également parce que le port véhicule des représentations identitaires qui peuvent parler à tous les marseillais (en positif comme en négatif), il conviendrait d'élargir radicalement le cercle des personnes informées et impliquées.

Pour ce faire, il conviendrait de réfléchir à de nouvelles modalités, dans une recherche de complémentarité avec la dynamique des ateliers, très appréciée au demeurant. Les réunions en salle, aussi productives et intéressantes soient elles, ne peuvent parler à tous : il serait certainement vain de rechercher une participation plus large des habitants des quartiers nord, ou des résidents marseillais des arrondissements plus lointains, en s'appuyant sur ce seul moyen. La concertation pourrait donc aussi s'ouvrir à d'autres registres, moins formels et techniques, plus ponctuels et/ou évènementiels pour recueillir une large parole, en allant vers les publics.

Parce que les jeunes générations des quartiers nord sont souvent citées mais rarement ciblées dans ce type de démarches, il serait utile de convoquer de nouveaux partenariats auprès des structures locales ou établissements scolaire du périmètre. Les enjeux relatifs aux métiers de la mer, aux emplois du port, à l'amélioration du cadre de vie, sont susceptibles de les interpeller.

A une autre échelle, la prise en compte des acteurs économiques locaux, des professionnels du secteur, des structures associatives et autres organisations investies dans les enjeux environnementaux et de mobilités décarbonées pourrait être facilitée en s'appuyant sur les réseaux (celui de l'EPA Euroméditerranée par exemple). La sollicitation des instances participatives existantes (Conseil de développement du Port, Conseil de développement de la Métropole, Conseil municipal des jeunes, Assemblée citoyenne du future de la Ville de Marseille) pourrait également être recherchée. Les pistes existent, elles impliquent néanmoins une collaboration plus étroite avec les institutions locales.

Cette attention portée à la diversité des publics doit prévaloir également pour les intervenants mobilisés dans le cadre de la concertation et les outils convoqués. Cette phase préalable a permis d'apprécier la plus-value qu'apporte la visite de site pour documenter les enjeux depuis le terrain, également pour faire circuler autrement la parole entre participants. Au regard des aspects très techniques qu'invite à considérer le projet, il est nécessaire de ramener la concertation vers un point de juste équilibre qu'il est peut être possible d'approcher en ménageant ces parenthèses plus spontanées et inclusives. De la même façon, la place laissée à des acteurs extérieurs à la maîtrise d'ouvrage pour qu'ils s'expriment sur les enjeux du projet, en cherchant à mobiliser leurs savoirs d'expertise, a été bénéfique à la réflexion. Il serait possible de prolonger cette intention initiale, en mobilisant d'autres types « d'acteurs ressources » qui viendraient témoigner de leur vécu professionnel, de leurs problématiques... Le témoignage d'un transporteur par exemple aurait certainement permis de toucher du doigt les enjeux concrets liés aux questions de report modal.

Ces différentes pistes, brièvement évoquées, nécessitent d'être explorées séparément à l'aune des priorités qui seront aussi arbitrées. Mais il serait dommage que cette phase cruciale visant à préparer l'enquête publique se referme progressivement sur les questions compensatoires et les mesures d'accompagnement. Conscient qu'elles sont néanmoins cruciales pour les riverains, le garant incite les porteurs de projet à répondre dans les meilleurs délais aux demandes les plus pressantes, notamment en partageant les avancées, puis les résultats, des études d'impact, et en travaillant sur les nombreux engagements pris en concertation préalable.

Pour impulser cette dynamique, le garant demande donc à ce que soit organisée une réunion de présentation du bilan de la concertation, au cours de laquelle les porteurs de projet restitueront également leurs enseignements de la concertation, et évoquer les nouvelles orientations à approfondir le cas échéant suite à la prise en compte du présent rapport. L'avis publié par les porteurs de projet tirant enseignement de la concertation préalable devra également être publié sur le site internet du projet.



## Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

**Réponses à apporter par les responsables du projet et les acteurs décisionnaires  
à la concertation préalable**

Demande de précisions et recommandations En date du 20/01/2022	Réponse du/ des maître(s) d' ouvrage ou de l' entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris  JJ/MM/AAA
<b>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n' ayant pas trouvé de réponse</b>			
1 / Apport de précisions sur les éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l' extérieur de Marseille et à l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arenc de trains courts			
2 / Présentation des données issues de l' analyse comparative et multicritère des trois sites hors Marseille susceptibles d' accueillir un chantier ferroviaire			

3 / Quantification des impacts d' un report de l' activité sur Clésud notamment en matière de décarbonation			
4 / Réalisation d' un tableau d' analyse comparative des alternatives proposées en concertation préalable			
5 / Modalités relatives à la prise de décision et échéancier pour l' inscription prioritaire des aménagements du faisceau d' Arenc			
6 / Mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail			
7 / Mesures prises pour encourager la décarbonation des activités ainsi que l' innovation technologique et modalités concrètes de mise en application sur le territoire portuaire et le raccordement			
8 / Modalités d' approfondissement de l' étude d' impact autour de l' école Saint-Louis Consolat			
9 / Informations sur les montants et parts de financements, les investissements publics/privés et la rentabilité économique du projet			
10 / Précisions sur le choix de l' opérateur, la procédure contractuelle retenue, les clauses de marché			
11 / Précisions sur les retombées économiques pour le			

territoire local, notamment en matière d' emploi, en précisant le choix des données permettant			
12 / Résultats des études de conformité du Tunnel du Soulat et précisions sur les réglementations à respecter au regard des caractéristiques projetées de la circulation à échéance du projet : nature des trains, tonnage, dangerosité des marchandises...			
13 / Partage d' informations complémentaires concernant les compatibilités des trafic fret et voyageurs et mise en œuvre d' une simulation dynamique			
14 / Partage des données relatives aux perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est			
15 / Approfondissement des études circulatoires et adaptation des données pour la réalisation de l' étude d' impact			
16 / Présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime			

<b>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</b>			
1 / Proposition de saisine de la CNDP pour désignation d' un garant pour la concertation de suivi			
2 / Modalités de mise en œuvre d' un dispositif de concertation adapté aux enjeux et disposant d' un échéancier jusqu' au lancement de la procédure d' enquête publique			
3 / Modalités permettant d' informer les publics des résultats des études d' impact et en partager les enseignements			
4 / Stratégie et outils permettant d' informer et faire participer plus largement les publics			
5 / Modalités retenues pour travailler sur les mesures d' accompagnement et compensatoires			
6 / Organisation et échéancier retenus pour la mise en œuvre des engagements pris en concertation			
7 / Modalités d' information et de participation mises en œuvre pour toucher les habitants des quartiers Nord			
8 / Modalités d' information et de participation mises en			

œuvre à destination de tout Marseille et sa Métropole			
9 / Modalités de mise en œuvre et d' animation d' une démarche de partenariat avec les publics jeunes, scolaires notamment			
10 / Modalités mises en œuvre pour faire contribuer les instances participatives locales			
11 / Stratégie de mobilisation d' intervenants et personnes ressources dans le cadre de la concertation de suivi			
12 / Modalités retenues pour documenter les problématiques depuis le terrain (Visites, conférences-guidées...)			
13 / Organisation et animation d' une réunion de présentation du bilan du garant, ainsi que des premiers enseignements de la concertation			



