

N° de la contribution	Date de la contribution	Organisme	Nom	Prénom	Contribution
1	13/01/2024	Particulier	GARCIA	Denis	<p>Bonjour, Je souhaiterais donner mon avis sur le projet. Étant donné que le site du Canet va fermer, on ne peut pas se permettre de se passer du fret ferroviaire sur le bassin marseillais. Il faut maintenant ouvrir le raccordement de mourepiane et permettre au port d'accueillir les fonctionnalités du canet sur mourepiane. Les murs anti bruit ont été posé à consolat, les longs rails soudés vont également réduire le bruit de roulement, la vitesse réduite dans la boucle permettra de réduire aussi le bruit. L'électrification de la ligne permettra aux opérateurs ferroviaires d'utiliser des locomotives électriques moins bruyante que les diesel. On ne peut pas se permettre de supprimer les emplois du canet. Je suis favorable à ce projet et je pense qu'il est indispensable à la ville si vraiment on souhaite vraiment réduire le nombre de camions dans la ville.</p>
2	17/01/2024	Particulier	GALLERI	Therese	<p>Bonjour, Je suis contre le déplacement du Canet à Mourepiane . Il y aura plus de désagréments pour le 16eme déjà sacrifié par nos élus . Cordialement</p>
3	22/01/2024	Particulier	TROCHET	Franck	<p>Bonjour, j'ai 52 ans, papa d'une jeune fille de 22 ans avec qui je vie à Mourepiane depuis 11 ans, je suis ingénieur dans une grande entreprise française du CAC40, voilà pour les présentations, Depuis de nombreuses années, les quartiers Nord de Marseille sont abandonnés et mal considérés par les pouvoirs publics. En effet, nous subissons depuis trop longtemps les nuisances sonores et de pollution de l'ait liées aux nombreux avions qui survolent nos quartiers, aux bateaux de croisière et de transport de marchandises ainsi qu'à la manipulation des milliers de containers par an à quelques centaines de mètres de nos maisons, aux multiples axes routiers qui nous entourent et traversent nos quartiers. Je ne souhaite pas voir la santé de ma fille et la mienne, nos vies, notre droit à vivre heureux et sereinement, encore dégradés par ce projet d'aménagement de gare dans le secteur portuaire de Mourepiane. Je serai mobilisé contre ce projet pour qu'il soit simplement repoussé vers des zones moins peuplées, où les nuisances diverses (notamment bruit et pollution de l'air) qu'il va inévitablement engendrer épargneront les citoyens que nous sommes. Un projet de cette envergure ne doit pas être pensé et prévu à moins de 1km des habitations les plus proches, au risque de dégrader la vie des habitants. Habiter dans les quartiers Nord ne doit pas signifier vivre moins biens que les quartiers plus riches du Sud de la ville. Nous méritons le même respect et avons les mêmes droits que tous les citoyens Marseillais et plus largement français. Nous avons déjà les avions, les bateaux de commerce et de croisière qui polluent l'air que nous respirons avec nos enfants chaque jour et provoquent déjà de fortes nuisances sonores, je vous demande de nous épargner avec ce projet de gare et ses nombreux trains. Je vous remercie par avance pour votre considération.</p>
					<p>J'ai un certain nombre de remarques sur ce projet en tant qu'habitant et enseignante sur le quartier de Saint André depuis 38 ans. - Pourquoi n'envisage-t-on pas d'autres lieux de reconstitution comme Fos-sur-mer ? On pourrait même y déplacer le trafic container actuel de Mourepiane afin de regrouper et d'optimiser les installations. Tout le fret départemental serait alors traité à partir de ce pôle. Nous ne voulons pas subir de nouvelles pollutions et désagréments. Les quartiers Nord sont depuis des années les sacrifiés des différentes politiques urbaines et portuaires : les croisiéristes, les Data Centers, la pollution aérienne, les parkings à container... Déplacer à Fos-sur-mer permettrait aussi de redonner à la population marseillaise une partie de son front de mer et améliorer la qualité de vie. Avant, la plage commençait à Saint André et allait jusqu'à l'Estaque. - La création du TTCM va entrainer une augmentation du trafic sur Mourepiane. Il est annoncé que cette augmentation n'entraînera pas de pollution supplémentaire car les bateaux seront plus gros. Quelles garanties si ce n'est pas le cas ? Il est annoncé un report modal sur le ferroviaire multiplié par 3. Quelles garanties encore si ce n'est pas le cas ? La diminution du nombre de camion présenté par le projet risque d'être compensé par l'augmentation global du trafic et le transport inéluctable par camion que cela entraine. Sera-t-il possible alors de limiter l'augmentation du trafic afin que nos quartiers ne soient pas pollués, encombrés et en danger par l'augmentation des poids lourds en provenance du port ? - Le trafic de matières dangereuses est aussi un gros problème. Il est dit qu'il n'y aura pas de zone SEVESO mais le projet prévoit la création de 8 zones ICPE. Il n'est pas précisé le périmètre et le niveau de ces zones. L'implantation de ces zones entraine un danger pour les populations environnantes : le TTCM est proche des premiers noyaux villageois et des zones à forte densité comme les cités. - La pollution actuelle est déjà problématique. Les chiffres présentés lors de la dernière concertation laissent penser que la pollution a diminué sur nos quartiers. Certaines microparticules n'ont pas été prises en compte alors qu'elles sont les plus polluantes. Actuellement, certains capteurs in situ montrent des taux de pollution inquiétants avec des dépassements multipliés par centaines par rapport aux prérogatives de l'OMS. La pollution sonore et visuelle est aussi une doléance.</p>

4	24/01/2024	Particulier	DINOLA	Emmanuelle	<p>Ce projet attise les querelles entre les différentes populations. En faisant miroiter une certaine on est prêt à sacrifier la santé de dizaines de milliers d'autres. Les quelques emplois créés seront aussi rapidement annulés par la mécanisation constante du port. A-t-on aussi penser à tous les emplois locaux si notre quartier est en déclin. Certains se font à tort porte parole de population sans fondement pour soutenir le projet. Traiter les habitants de Saint André, Saint Henri et Mourepiane de privilégiés, c'est aussi méconnaître leur population et laisser penser que leurs habitants sont des irréductibles opposants à tous projets alors que nous sommes inquiets des répercussions sur notre santé et sur le devenir d'un territoire auquel nous sommes très attachés et dans lequel nous oeuvrons au quotidien pour améliorer le cadre de vie avec les enjeux sociétaux considérables pour les quartiers Nord.</p> <p>Il est aussi injuste d'amalgamer le rejet du TTCM avec le rejet de la création du parc des Aygalades. Ce n'est pas du tout le cas. Le parc peut se faire en envisageant d'autres solutions que le sacrifice de notre quartier.</p> <p>- La réouverture du tunnel du Soulat pose aussi problème car il va entrainer des vibrations et de la pollution dans des zones d'habitat très denses et avec de nombreux groupes scolaires. On promet des locomotives moins polluantes mais en attendant ce n'est absolument pas possible.</p> <p>- L'augmentation du trafic fret ferroviaire va entraîner des désagréments voire des conséquences plus graves sur le bâti de nombreux logements concernés le long des voies et le bien être des habitants. Il s'agit de trains lourds et longs dont les cadences vont être augmentées.</p> <p>Les quartiers de Saint André et Saint Henri ont déjà beaucoup souffert de la multiplication d'infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires qui ont morcelé leur territoire, isolé des îlots de population et effacé les traces de leur passé avec des conséquences sociales néfastes sur l'enracinement et le bien être de ses habitants. La fermeture du passage à niveau risque aussi d'enclaver le quartier de Saint André et conduire au déclin du noyau villageois.</p> <p>- Comment se fait-il que des dotations financières soient proposées par l'Etat, le département, la ville donc nos impôts pour compenser les conséquences néfastes d'un projet privé (impact des trains sur les logements) ?</p> <p>Pour toutes ces raisons, je suis en totale opposition avec ce projet qui est un désastre écologique, sanitaire, sociale, économique et urbain pour notre quartier.</p> <p>Je vous remercie de votre sollicitude et je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.</p>
5	30/01/2024	Entreprise	Union pour les Entreprises 13		<p>A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur en charge de la concertation préalable avec le public concernant le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet</p> <p>Le Grand Port Maritime de Marseille et la SNCF Réseau ont engagé une concertation avec le public concernant le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet avec l'intention de faciliter la compréhension du projet, d'être à l'écoute des remarques et propositions et d'affiner la définition du projet au regard des enjeux évoqués pendant cette phase de concertation.</p> <p>L'UPE 13 a souhaité déposer une contribution à cette concertation publique pour apporter le regard de ses adhérents regroupés sur le territoire métropolitain.</p> <p>L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône est l'organisation interprofessionnelle qui rassemble toutes les entreprises de tous les secteurs d'activités, quelles que soient leur taille, leur structure, leur métier.</p> <p>Toutes les composantes de l'économie du département sont présentes à l'Upe 13 à travers les grandes fédérations professionnelles (FBTP, UIMM, UMF, ARIA, France Chimie) mais aussi 110 syndicats et groupements professionnels tels que l'UMIH, l'immobilier, le commerce, les assurances, les banques, le transport ... les pôles d'activités et les associations d'entreprise.</p> <p>L'UPE 13 fédère plus de 13 000 entreprises et près de 250 000 salariés du secteur privé. L'UPE 13 travaille étroitement avec les Zones d'Activités Economiques (ZAE) du territoire et porte les intérêts et la parole des entreprises sur les grands sujets qui concernent le développement de leur activité au rang desquels le fret ferroviaire.</p> <p>La fermeture de la gare du Canet prévue dès 2023 nous impose de concevoir une solution ferroviaire capable de soutenir les ambitions de développement du territoire économique métropolitain à travers son port et ses entreprises.</p> <p>Point de connexion entre la Méditerranée et l'Europe, le Grand Port Maritime de Marseille revêt un intérêt stratégique dans le couloir de la vallée du Rhône permettant à notre territoire d'affirmer une position économique privilégiée au sud du continent européen avec des bassins ouest et est, ces derniers étant directement connectés à la 2ème ville de France.</p> <p>La réflexion menée par les adhérents de l'Upe 13 sollicités à cette occasion ainsi que leurs contributions portent non seulement la volonté de combiner tout ce qui peut accroître la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille avec une croissance responsable et durable mais également la nécessité de travailler et de s'appuyer sur la logique ferroviaire puisqu'il existe désormais une ZFEmi au coeur de Marseille.</p> <p>L'enjeu environnemental de ce projet impose que toutes les connexions ferroviaires qui ne seront pas faites à la hauteur de l'activité du Grand Port Maritime de Marseille, présent et futur, se solderont par l'augmentation du trafic routier et donc un impact environnement supérieur d'autant qu'il n'y a pas à l'échelle départementale ou nationale, une véritable stratégie de fret ferroviaire à la hauteur des enjeux « économiques et environnementaux » de l'activité économique de notre territoire.</p> <p>Ainsi, la reconstitution des capacités ferroviaires du Canet procure au Grand Port Maritime de Marseille une vraie solution de fret ferroviaire en adéquation avec son activité. C'est une solution compétitive avec des solutions fret utiles et efficaces à l'aulne du développement de l'activité des bassins est (train longs, combiné ...) permettant ainsi d'assurer une logistique capitale pour Marseille et pour les activités économiques sur site. Construite en 1934 en zone portuaire, le site de la gare du Canet s'inscrit parfaitement dans un projet urbain mené par l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée par une reconversion et une requalification urbaine du site en un grand parc public de 25ha dans les années à venir.</p>

				<p>La reconstitution des capacités ferroviaires du Canet permettra selon le projet présenté, de mettre à niveau l’outil ferroviaire et ainsi répondre aux ambitions de développement du 1er port de France. C’est également un projet favorable à la population du territoire en proximité des bassins est dans le sens où le report modal sur le fret ferroviaire retire autant de poids lourds des routes et réduit dans une certaine mesure les nuisances, la pollution ou les situations accidentogènes pour la population riveraine.</p> <p>En conclusion, l’Upe 13 est favorable au projet présenté de reconstitution des capacités ferroviaires dans la mesure où :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Il contribue largement à la compétitivité et la croissance du Grand Port Maritime de Marseille ☒ Il réduit l’impact environnemental de l’activité portuaire. De ce point de vue, notons que le Grand Port Maritime de Marseille a déjà engagé sa transition avec l’électrification des quais, la conversion des navires au GNLI ainsi que l’application en anticipation des normes en matière de teneur en soufre. ☒ En retrouvant les fonctionnalités ferroviaires sur les bassins est, ce projet vient soutenir la dynamique de croissance des acteurs du territoire pour développer les parts de marché de l’ensemble de la place portuaire de Marseille. <p>Enfin, et pour compléter cette contribution, nous notons que le Grand Port Maritime de Marseille est un des poumons économiques majeurs du département. C’est également une infrastructure économique stratégique pour la France. Au-delà du dossier concernant la reconstitution des capacités ferroviaires propres à la gare du Canet, la question du ferroviaire pour le Grand Port Maritime de Marseille est capitale. C’est le point d’accès sud de l’Europe et par conséquent l’outil de connexion avec un des plus grands centres industrialo-portuaires du sud de l’Europe (Zip de Fos). C’est un outil riche d’une connexion fluviale par le Rhône entre Marseille et Lyon. Chaque infrastructure ferroviaire connectée au Grand Port Maritime de Marseille renvoie à la connexion du noeud ferroviaire lyonnais qui devient la porte sud de l’Europe du Nord. Cette question appelle également le traitement ferroviaire de tout l’hinterland du Grand Port Maritime de Marseille et donc celle du désengorgement du noeud ferroviaire lyonnais.</p> <p>La reconstitution des capacités ferroviaires de la gare du Canet touche ainsi au plus profond de la stratégie du fret ferroviaire français, de l’interconnexion des sites économiques majeurs et de la dynamique économique nationale et internationale de l’économie du pays.</p> <p>Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos respectueuses salutations.</p>
6	01/02/2024	Association	MARSEA Nord Développement	<p>Dans le cadre de la concertation préalable à l’enquête publique sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du Canet à Mourepiane, l’association Marséa Nord Développement se positionne en faveur du projet.</p> <p>Marséa Nord Développement est le réseau des acteurs économiques de Marseille Nord : un territoire qui s’étend sur les 13ème, 14ème, 15ème et 16ème arrondissements et qui regroupe 4500 entreprises employeuses, 85 000 emplois, 250 000 habitants. Implanté depuis plus de cinquante ans, Marséa, accompagné de ses 350 adhérents, a pour objet central l’attractivité économique et la transformation positive de ce territoire, par et pour les entreprises.</p> <p>Atout majeur pour la transition écologique et l’atteinte de l’objectif de neutralité carbone de la ville et du pays, le ferroviaire doit être développé sur notre territoire, à hauteur du potentiel qu’il représente, et ce compte tenu de l’augmentation prévue du volume de marchandises transitant sur notre territoire.</p> <p>L’opportunité d’un parc urbain dans un quartier peu doté en espaces verts</p> <p>La fermeture de la gare du Canet afin de permettre la création du parc urbain du Ruisseau des Ayalades à Bougainville, quartier où il manque véritablement d’espaces verts, est une opportunité pour le territoire. Il permettra de revaloriser ce quartier, d’augmenter la qualité de l’air, la perméabilité des sols, tout en ayant une action positive sur les îlots de chaleur. Ces éléments d’amélioration de la qualité de vie dans le quartier profiteront tant aux habitants qu’aux entreprises localisées à proximité.</p> <p>Conserver des capacités de transport ferroviaire en lien avec le port</p> <p>Ensuite, la reconstitution des fonctionnalités sur le terminal de Mourepiane nous semble être un levier pour moderniser, améliorer et fiabiliser le fret ferroviaire. Cela participe aux ambitions économiques, écologiques et d’attractivité du territoire nord de Marseille, à son rayonnement régional, européen et mondial.</p> <p>Le projet, tel que présenté dans le dossier de concertation préalable, a pour conséquence de rationaliser les flux de marchandises actuellement traités par le Canet, dont la moitié est à destination de la zone autour de l’étang de Berre. A terme, les porteurs de projet s’engagent à ce que les flux soient répartis, et traités respectivement par le site de Clésud à Miramas pour les marchandises à destination de l’ouest et du nord de la Métropole. Lefutur site de Mourepiane traitera donc principalement les marchandises à destination de Marseille, réduisant les transports routiers entre Marseille et les zones logistiques de l’étang de Berre. Ce sont 15 000 à 20 000 poids lourds par an évités entre Marseille et Clésud, ce qui nous semble être un des points positifs majeurs du projet.</p> <p>Adossé directement au GPMM, il pourra répondre aux besoins et à l’ambition de la connexion du fret maritime au continent en rendant possible le report modal.</p> <p>Les acteurs économiques du nord de Marseille sont favorables au développement du fret ferroviaire, nécessaire à la décarbonation de la logistique et à une montée en activité du GPMM. Néanmoins, ils apportent un souci particulier à la protection des riverains des nuisances liées aux travaux et à la circulation des trains de fret. Nous encourageons donc la plus grande transparence et une action volontariste de la part des maîtres d’ouvrage pour apporter les données les plus pertinentes à l’analyse et aux aménagements à prévoir pour atténuer ces potentielles nuisances : acoustique, vibratoire, sur la qualité de l’air et la nature en ville.</p> <p>Afin que le projet soit compris et accepté par les riverains, il est important que les résultats des études soient communiqués de tout au long de la vie du projet, et ce avec pédagogie. Pour rappel, c’est par manque de clarté que le projet avait échoué en 2015. En effet, la compréhension et l’appropriation de ces sujets très techniques dépendront d’une véritable démarche de vulgarisation.</p> <p>En cohérence avec le déploiement de la ZFE de Marseille et avec les initiatives présentes dans l’écosystème (propulsion vélique, électrification des quais, transformation du MIN) et dans le cadre de la Charte Ville-Port, le GPMM, la SNCF Réseau et les parties prenantes du projet doivent être moteurs d’innovation pour une chaîne logistique décarbonée, et travailler en lien avec les acteurs économiques pour un aménagement du territoire équilibré.</p> <p>En conclusion, ce projet s’insère positivement dans le territoire. Il s’agit d’une réelle opportunité de développement économique et de transition écologique, gages d’une meilleure attractivité. Marséa Nord Développement y est donc favorable et reste disponible pour participer avec les acteurs à sa bonne réalisation.</p>

7	02/02/2024	Autre	Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée	<p>Contribution de l'Etablissement public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM) à l'enquête publique du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet</p> <p>Réalisation du parc du ruisseau des Ayalades sur le site du Canet, portée par l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, dans le cadre de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée. Ainsi, les aménagements ferroviaires sur le secteur de Mourepiane ont été identifiés pour assurer une partie de la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet. Le site ferroviaire du Canet dont la libération des activités actuelles et la transformation sont prévues dans le cadre de la deuxième phase de l'opération d'intérêt national dite « Euroméditerranée 2 », constitue une opportunité foncière majeure pour le développement d'un des projets phare : le futur parc du ruisseau des Ayalades. A ce jour, le site du Canet représente une fracture infrastructurelle importante entre les quartiers historiques du Canet et des Crottes, et le quartier en devenir des Fabriques. Situé à proximité immédiate des transports en commun, avec la ligne 2 du métro, la ligne 3 du tramway livrée en 2025, et les pôles multimodaux de Gèze et de Bougainville, le site est, d'un point de vue urbain, central. Par-delà sa position stratégique, le site dispose d'une superficie importante qui permet de développer un parc de 20 hectares en lien immédiat avec le parc Billoux au nord, avec au sud le parc Bougainville dont une première phase ouvrira bientôt ses portes, permettant ainsi de créer des continuités paysagères et environnementales le long du cours d'eau des Ayalades. En effet, l'objectif de remise à ciel ouvert et renaturation de ce dernier, aujourd'hui canalisé en sous-sol, sous-entend un portage fort des enjeux environnementaux et paysagers, principalement dans la gestion des eaux de crues, la lutte contre les îlots de chaleurs urbains et le renforcement de la biodiversité en milieu urbain.</p> <p>L'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, a donc, dès l'extension du périmètre vers le nord, ciblé le site du Canet comme espace majeur du projet urbain pour développer, « le grand parc des quartiers nord », pour l'heure, manquant. Le développement de ce parc permettra de répondre à des enjeux urbains et sociaux forts : couture urbaine entre les différentes entités existantes et à venir, développement d'espaces de loisirs et de nature en milieu dense, solutions aux enjeux environnementaux, renaturation d'un cours d'eau disparu, naturation d'un espace anthropisé, diminution du risque de crue, lutte contre les îlots de chaleurs urbains, poursuite d'un grand projet de transformation du centre-ville nord de Marseille, révélation d'un ruisseau de la source des Ayalades dans le massif de l'Etoile à la mer...</p> <p>Le déplacement de la gare du Canet et de son réseau ferré, est donc une opportunité unique pour ce territoire et ses habitants, qui à l'horizon 2030, permettra aux Marseillaises et aux Marseillais, de profiter d'espaces de verdure et de déambulation au bord du ruisseau des Ayalades.</p>
8	02/02/2024	Particulier	PROST-COLETTA	<p>Marie</p> <p>La desserte ferroviaire du GPMM est une nécessité ; la fermeture de la gare du Canet induit la reconstitution de ses fonctions. Reste toutefois à déterminer l'option la plus pertinente pour insérer aux mieux ces infrastructures nécessaires sur le territoire ouest de Marseille.</p> <p>Le dossier présenté par les deux opérateurs s'appuie sur deux points permettant sa valorisation aux yeux des habitants : la création d'un parc public et le développement du recours au chemin de fer pour déplacer les marchandises maritimes et continentales.</p> <p>L'obsolescence de la gare du Canet est pointée depuis de nombreuses années et son abandon par de nombreux opérateurs conduisaient logiquement à sa fermeture. Le programme d'Euromed 2 relayé par la ville de Marseille de son côté affichait la création d'un parc.</p> <p>Le développement du transport ferré s'inscrit dans la politique de l'Etat depuis des décennies pour tenter de contrebalancer le transport routier de marchandises. Toutefois, cette politique ne permet pas de maîtriser le développement du recours au « camion » qui est plus économique (en dessous de 600 km), plus souple et plus rapide et qui quoiqu'il en soit sera utilisé pour « le dernier kilomètre ». A cette moindre attractivité pour les chargeurs s'ajoute la congestion du couloir rhodanien. Les difficultés rencontrées par Fret SNCF face à l'Europe fragilisent l'entreprise ferroviaire historique et l'ouverture à la concurrence des sillons qui doivent être abandonnés ne semble pas se révéler fructueuse.</p> <p>Dans le dossier les opérateurs partent du principe du développement du recours au train ; aucun élément objectif ne permet de conforter cette assertion. L'augmentation du chargement des marchandises sur le train permet toutefois d'affirmer une diminution de la circulation dans les quartiers nord de Marseille, élément qui ne peut que séduire les habitants qui vivent et se déplacent au milieu des « 40 tonnes ». Cette diminution est illusoire. L'ouverture de Clésud selon le dossier doit permettre de diminuer le trafic des camions. Toutefois les aléas subit par ce projet ne valide pas totalement cette assertion. De plus l'augmentation de l'activité portuaire prévue par le plan stratégique du GPMM conduit au mieux à une stagnation du nombre de véhicules routiers mais plutôt à une augmentation. Il serait plus honnête d'indiquer que le projet limite l'augmentation globale du nombre de camions dans nos quartiers.</p> <p>Les deux arguments avancés pour faciliter l'acceptation du projet sont trompeurs. Il n'y aura pas moins de camions et le parc est acté par les élus et plébiscité par les habitants des 15ème et 16ème arrondissements. La création d'emploi a aussi été évoquée lors de la phase de concertation, mais que doit-il advenir des salariés travaillant sur la gare du Canet ? La création nette d'emploi n'est-elle pas un leurre supplémentaire ?</p> <p>En ce qui concerne le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires, celui-ci s'appuie sur la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Cette option balaie les difficultés liées à la présence de chrome 6 voire du chrome 3, la difficile insertion des trains de fret dans le futur trafic TER généré par la LNPCA, la nécessité de pousser par une locomotive diesel certains trains incompatible avec la présence d'écoles et de ses professionnels juste au-dessus de l'entrée du tunnel.</p> <p>Le dossier indique que SNCF a l'obligation de reconstituer des capacités ferroviaires de fret détruites. Reste la délicate question du financement du projet global, volet SNCF et portuaire. Le dossier soumis à la concertation a permis de mettre en évidence que les financeurs sont nos impôts : Etat et collectivités locales. Aucune contribution ne semble attendue de la part des acteurs économiques opérant sur le terminal Med Euro Terminal. Ce projet complexe induit des travaux dans un site peut propice à une nouvelle utilisation et présente des difficultés d'insérer dans le trafic. Faut-il lui consacrer tant l'argent public ?</p> <p>Ce projet, une nouvelle fois, condamne nos quartiers à être sacrifiés au profit des camions, des containers et à rester l'arrière-cour du port. Vu l'impact des modifications et travaux à venir, il importe que soit prévu par voie réglementaire un comité de suivi composé majoritairement d'associations représentantes des habitants du secteur et d'élus parallèlement au début des travaux d'aménagement.</p> <p>Pour notamment tous ces points soulevés ci-dessus, la difficile accessibilité au dossier pour le citoyen et son incomplétude sur certains volets pourtant obligatoires, il n'est pas possible d'accepter ce projet quelles que soient les compensations (une plage supplémentaire à Corbières...) et aménagements qui ont été promis tout au long des réunions et rencontres pour limiter les nuisances.</p> <p>Pour éviter tous ces aléas, l'option à retenir est celle d'une circulation exclusive des trains par le faisceau d'Arcenc. C'est d'ailleurs ce qui va être opéré pendant deux ans.</p>

9	02/02/2024	Particulier	CACHAU-HERREILLAT	Marc	<p>Bonjour, en tant que citoyen habitant de l'Estaque, je souhaite apporter ma contribution à cette enquête publique :</p> <p>1/ S'acharner à reconstituer la capacité ferroviaire du Canet pour assurer le transport de conteneurs semble voué à l'échec. ça sera trop cher, vu la configuration de la chaîne logistique (passage en pleine ville, ralentissement, tunnels, adjonction de locomotives, ralentissements, complexité, etc.). La manipulation de conteneurs, en multimodal, a des chances de perdurer à Fos, où le potentiel est énorme : connexion facile au train, à la route, et au fluvial avec le Rhône. Seul ce site des bassins ouest est susceptible de tenir la concurrence d'autres ports de Méditerranée, vu sa configuration idéale (même pour le "Short Sea", comme disent les spécialistes, ce n'est pas une question de distances, c'est une question de facilité de connexion d'un port à son territoire arrière).</p> <p>2/ Pour maintenir une activité portuaire à Marseille, il faut la repenser. Une piste serait d'orienter les bassins Est vers du déchargement de conteneurs, arrivés par mer, avec éclatement pour de la logistique urbaine et livraisons sur la zone métropolitaine. Le foncier du port dans Marseille, au cœur de la Ville, est sûrement un atout pour ce genre d'activité.</p> <p>3/ Cette ré-orientation stratégique, en lieu et place de la logistique de transbordement simple de conteneurs, est la seule qui garantirait des emplois dans les bassins Est à terme. Et elle en développerait certainement d'autres : entreposage, livraisons dans Marseille et les environs, ce qui correspond au potentiel du e-commerce, en progression nette depuis quelques années. (ce type d'activité n'est pas obligé de subir les conditions sociales de type "Amazon", elle peut être plus respectueuses socialement, notamment vu l'avantage de la situation en zone urbaine).</p> <p>4/ Ces activités nouvelles, qui transfèreraient le fret lourd et dangereux à Fos (zone moins sensible, même s'il faut rester vigilant à sa salubrité), favoriseraient un allègement des contraintes sécuritaires qui pèsent sur le littoral Marseillais. Avec un possible retour d'activités civiles et ludiques en front de mer, dans certaines zones, le cas échéant. Elles sont également vertueuses en matière d'environnement et de cadre de vie, car elles suppriment les nuisances dues à un trafic de fret ferroviaire en zone urbaine (seul la mer transporte les marchandises dans cette configuration industrielle).</p> <p>Il semble étonnant que ces pistes stratégiques n'aient pas été examinées dans les réflexions en phase de cadrage amont de ce projet de reconstitution des connexions ferroviaires du port dans Marseille. On se demande si l'approche n'est pas captive d'habitudes et de schémas de pensée historiques obsolètes, voire de groupes de pression qui sont prisonniers d'intérêts à court terme, à leur détriment à long terme, pour eux ou pour leurs enfants ...</p> <p>Je reste à la disposition du Commissaire enquêteur pour complément, ou de toute autre partie prenante du projet,</p>
10	05/02/2024	Particulier	COCHET	JEAN-MARC	<p>Avis sur l'étude acoustique :</p> <p>La structure du document « rapport d'étude acoustique » :</p> <p>D'abord en 1ère partie le rapport d'étude acoustique puis en 2ème partie un autre rapport intitulé "Mesures compensatoires à Mourepiane" sans explication sur le lien entre ces deux documents. Des hypothèses de bruit pour Mourepiane très différentes dans la deuxième partie (invaliderait de fait la 1ère partie ?) Pas d'étude équivalente pour les mesures compensatoires à Consolat et à l'Estaque.</p> <p>P13 du rapport d'étude acoustique "Les trafics projetés" :</p> <p>Seuls les mouvements arrivées et départ sont pris en compte. Les mouvements toute la journée des locomotives diesel amenant les containers vers Med Europe sont ignorés. Il manque dans cette étude une simulation de ces mouvements entre le faisceau Mourepiane et MED Europe.</p> <p>P16 « Le matériel projeté »</p> <p>Du matériel électrique utilisé sur le réseau principal mais rien concernant les locomotives diesels qui vont circuler sur Mourepiane , c'est l'impasse totale et terme de bruit et de pollution.</p> <p>p17 « Les enjeux (acoustiques) demeurent très limités compte tenu de l'éloignement des premières habitations (une centaine de mètres environ) » :</p> <p>Faux, les premières maisons sont à 62 m des premiers rails, une vingtaine entre 60 et 80 m et les maisons situées à 100m en hauteur sont en direct avec le bruit du port.</p> <p>P21 " Les bâtiments sur lesquels les mesures sont faites sont choisis en fonction de leur proximité avec le projet ainsi qu'avec leur représentativité de l'ensemble des habitations situées dans la zone d'étude. " : Les capteurs ont surtout été placés sur le littoral, quelquefois avec un bâtiment devant isolant du port.</p> <p>De ce fait on lit plus loin dans l'étude que le bruit de la route étant prépondérant le projet n'apporte pas sensiblement de bruit.</p> <p>Etait ce voulu ou pas pour minimiser l'impact du projet ? Sinon c'est une erreur dans la conduite de cette étude acoustique, il aurait été beaucoup plus judicieux de placer les capteurs plus haut.</p> <p>P22 étude acoustique :</p> <p>Bâti en face du terminal pas pris en compte</p> <p>Les capteurs ont surtout été placés sur le littoral, quelquefois avec un bâtiment devant l'isolant du port.</p> <p>De ce fait on lit plus loin dans l'étude que le bruit de la route étant prépondérant le projet n'apporte pas sensiblement de bruit.</p> <p>Etait ce voulu ou pas pour minimiser l'impact du projet ? Sinon c'est une erreur dans la conduite de cette étude acoustique, il aurait été beaucoup plus judicieux de placer les capteurs plus haut.</p> <p>Aucune des maisons en face, en surplomb sur le port n'a été prise en compte pour les mesures (capteurs) et dans les calculs ensuite. Ce n'était pas le cas en 2015, l'étude acoustique avait pris en compte l'effet d'arène, les maisons en surplomb.</p> <p>P41 4.5.2 « les enjeux (bruit supplémentaire) demeurent très faibles le bâti étant très éloigné et derrière les voies routières qui constituent la source de bruit la plus importante pour ces bâtiments » :</p> <p>On arrive à cette conclusion du fait du placement des capteurs. Ceci ne tient pas compte des bâtiments au dessus de la route qui ont moins le bruit de la route mais en direct le bruit du port (effet du son montant dans une arène).</p> <p>Pour les bâtiments effectivement au bord de la route l'argument qui est de dire qu'avec le niveau de bruit qu'ils ont on peut en rajouter sans que ce soit sensible paraît assez spécieux : si on réduit demain le bruit de la RN68 par d'autres actions restera celui du ferroviaire du port. Par ailleurs les premiers bâtiments, à 60 m ne sont pas très éloignés.</p> <p>P48 comparaison tous bruits cumulés en 2046 sans / avec projet. :</p> <p>Un copié collé auquel on a du mal à croire. Mieux, certains bruits on disparu avec le projet, ce qui prouve le peu de sérieux de cette simulation.</p> <p>P48 nota « sur la zone du port le bruit routier prépondérant ne modifie beaucoup l'ambiance sonore » :</p> <p>Le bruit des mouvements ferroviaires arrivées, sortie, séparation des wagons, acheminement vers la zone de chargement sont clairement sous estimés. Surtout avec l'utilisation des locomotives diesel.</p> <p>D'après une étude du sénat « transport de marchandises face aux impératifs gouvernementaux » le bruit et la pollution d'un train diesel sont 2 à 3 fois supérieurs à 40 poids lourds.</p> <p>Sur le terminal de Mourepiane la pollution locale de deux locomotives diesels qui fonctionnent pendant 8 heures c'est l'équivalent de 200 poids lourds qui feraient des allers retours toute la journée sur le terminal. Une autre inquiétude est le niveau des fréquences émises par ces locomotives diesel, des fréquences très basses spécialement « pénétrantes » même à l'intérieur des maisons.</p>

				<p>Aujourd'hui les basses fréquence émises par les moteurs des bateaux situés de 500 à 600 m des habitations sont difficilement supportables et donnent lieu à des appels pour essayer de les faire stopper. Qu'en sera-t-il avec des basses fréquences situées elles de 60 à 140 m des habitations ?</p> <p>P14 de l'étude acoustique Mourepiane "Nous avons donc simulé une source de bruit lié aux activités ferroviaire (type wagon citerne), situé à 3m de hauteur, à l'emplacement des aménagements projetés" Pourquoi une source de bruit en un seul point , en bout de faisceau , alors que les bruits d'exploitation sont répartis sur tout le terminal ? On peut citer la séparation des trains en deux coupons, les allers retours des demis-trains vers le terminal container, les déchargements train/bateau mais aussi ce qui est nouveau train/camion, avec une activité d'au moins de 20000 containers de plus par an.</p> <p>P15 de l'étude acoustique figurant à la fin du rapport acoustique. :</p> <p>La partie Est de Mourepiane n'est pas prise en compte, elle est pourtant juste en face du terminal container.</p> <p>P18 de l'étude acoustique Mourepiane "Les protections acoustiques " : Démonstration peu convaincante.</p> <p>Si le bruit est vraiment localisé une protection rapprochée type mur ou merlon de terre devrait être efficace.</p> <p>Si le bruit est plus réparti sur tout le terminal pourquoi ne prendre en compte qu'un point bruyant ?</p> <p>Par contre on s'intéresse aux maisons en surplomb pour démontrer l'inefficacité de ces protections alors que dans toute la 1ere partie du rapport la propagation du bruit vers ces maisons en surplomb est ignorée.</p> <p>P16 étude acoustique</p> <p>La source de bruit est uniquement en bout de faisceau alors que les bruits d'exploitation sont répartis sur tout le terminal, incompréhensible.</p> <p>On peut citer l'arrivée des trains bruits de freinage et crissements, séparation des trains en deux coupons, les allers retours des demis-trains vers le terminal container, les déchargements train/bateau mais aussi ce qui est nouveau train/camion, avec une activité d'au moins 20000 containers de plus par an.</p> <p>P18 étude de protections acoustique :</p> <p>Démonstration peu convaincante. Si le bruit est vraiment localisé une protection rapprochée type mur ou merlon de terre devrait être efficace.</p> <p>Si le bruit est plus réparti sur tout le terminal pourquoi ne prendre en compte qu'un seule emplacement bruyant ?</p> <p>Par contre on s'intéresse aux maisons en surplomb pour démontrer l'inefficacité de ces protections alors que dans toute la 1ere partie du rapport la propagation du bruit vers ces maisons en surplomb est ignorée.</p> <p>En conclusion :</p> <p>Ce projet amènera plus de Camions sur le port, des locomotives Diesel entre le faisceau ferroviaire et le terminal Med Europe, plus de bateau à Terme.</p> <p>Face à ce risque l'étude acoustique est insuffisante avec deux principales lacunes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de prise en compte de l'exploitation sur le terminal avec les locomotivesdiesel circulant toute la journée, les camions supplémentaires, les déplacements de grues, les chargements de containers et en bruit de fond les moteurs des bateaux. Cette partie n'est même pas décrite c'est une impasse totale. - Une méconnaissance du relief de Mourepiane avec des maisons en hauteur percevant le bruit jusqu'à plus de 300 m.
11	07/02/2024	Particulier	LAPEBIE	<p>JEAN-PIERRE</p> <p>Contribution d'un habitant du 16e arrondissement</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Je demande la réécriture de ce projet en choisissant de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants.</p> <p>Des points doivent être repris et approfondis :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points sécuritaires (voir les recommandations du bataillon des marins pompiers non prises en compte dans ce dossier). La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît délicate et les dommages occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; 2. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 : plus de camions en dehors du Port et à l'intérieur de celui-ci, des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, des incidences sur la pollution générée par la présence de porte conteneurs et autres bateaux. Bref, un plan plus ambitieux au niveau du respect des riverains et de la planète doit-être présenté à l'enquête publique. GPMM doit s'engager à recourir avant la fin de l'année 2030 à recourir à des véhicules plus propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire ; 3. Les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046). Comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective en évitant d'exposer les mesures d'incitation forte que pourrait prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail ; 4. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ; 5. Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas entièrement fiables par la mise à disposition de données équivoques. Ces études doivent-être reprises ; 6. L'étude acoustique conduite sur la falaise de Mourepiane est à compléter. Il est dit en plusieurs pages de l'annexe 3 « Les mesures de bruit ont été réalisées en semaine et hors vacances scolaires afin que les trafics routiers soient représentatifs de la situation initiale. » et « Mesures au niveau du raccordement de Mourepiane (bruit routier seulement car axe ferroviaire non circulé) » Ces phrases soulignent un approfondissement demandé par riverains « élargir l'étude aux bruits générés par les activités liées au chargement/déchargement des porte-conteneurs et aux déplacements des conteneurs, portiques et autres engins se déplaçant sur les terminaux Medeurop et Intramar ». Ces bruits sont ceux qui dérangent les habitants dans leur sommeil la nuit, la circulation routière sur la CD 568 étant entre 21 h et 6 h du matin très réduite. Le fait que la circulation routière soit faible permet de réduire les indices moyens Laeq fournis ; 7. Une étude de danger datant de 2017 est présentée pour réponse à la demande de l'autorité environnementale. Cela apparaît incongru au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant. » Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. <p>Le volume des données exposées, les imprécisions attenantes et les nombreuses pages annexées ne permettent pas aux habitants et travailleurs de disposer de leur libre arbitre pour construire une réflexion sur le projet présenté.</p> <p>Le cadre de vie des habitants est impacté actuellement par un épisode de pollution atmosphérique intense comme l'illustrent les relevés de trois des capteurs installés au plus proche des limites du GPMM. Une autre copie élargit la situation aux capteurs actifs dans le 16e arrondissement</p>

12	07/02/2024	Particulier	CHANUT	<p>CHARLES</p> <p>Je suis entièrement d'accord avec les analyses de Cap au Nord et donc opposé à ce projet dans sa configuration présentée. Le développement du ferroutage ,qui est une bonne chose, ne nécessite pas un tel développement de l'activité portuaire . Le lieu choisi pour le transfert modal peut être déplacé à Arenç ou les nuisances auront moins d'effets sur la population. L'utilisation du diesel doit être remplacée par l'électrique bien avant la date prévue</p> <p>Je souhaite également préciser ma position sur 3 points: le bruit de la réparation des containers, la conséquence sur les projets des collectivités territoriales dans le 16 ème arrondissement, et les effets sur la santé de la pollution aérienne</p> <p>LA REPARATION DES CONTAINERS</p> <p>Il existe une étude acoustique qui est très lacunaire, qui ne couvre pas toutes les zones en particulier les extrémités est et ouest, ne prend pas en compte les basses fréquences ,ni l'effet d'arène (son qui monte) , et ignore superbement le bruit généré par la réparation des containers.</p> <p>La société PROGECO est une entreprise de réparations de containers qui s'est installée en 2016/2017 sur le terre plein de Mourepiane dans l'enceinte du GPMM</p> <p>La réparation consiste à taper à grands coups de masse sur des containers vides : ce qui assure une grande résonance des centaines de fois répétées dans la journée</p> <p>Ce bruit de réparation des containers est totalement absent de l'étude acoustique.</p> <p>Pourtant il génère de très grandes nuisances ;ce qui a obligé Cap au nord à mener une action en 2017 dont les principaux enseignements sont les suivants :</p> <p>A la demande de la municipalité (et pas du GPMM qui n'a rien voulu faire) Progeco a été tenu de mandater une société d'ingénierie acoustique :La société LASA Marseille</p> <p>Son diagnostic de non respect de la réglementation a abouti à obliger Progeco à déplacer la zone de réparation derrière le hangar 25 et à mettre en place des containers frigorifiques constituant un mur antibruit. Tant que cette zone a été utilisée , ce bricolage a fonctionné...</p> <p>Cela a duré 4/5 ans mais le bruit a repris car la zone de réparation n'est plus utilisée</p> <p>Donc</p> <p>Il est faux de dire qu'un mur antibruit n'est pas la solution. Ce qu'il faut c'est un mur antibruit placé au plus près de la source sonore et délimitant une zone de réparation qu'il faut ensuite utiliser, et un texte qui garantisse son application.</p> <p>Tous ces faits sont documentés et en la possession de la société Progeco (qui fait partie du groupe CMA-CGM) et sont la preuve que les nuisances du port sont bien réelles et ne sont pas des affabulations.</p> <p>L'IMPACT SUR LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE PORTÉS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES N'EST PAS PRIS EN COMPTE.</p> <p>Au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause dans le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat. -La requalification de la RD68 , la création de voies cyclables et la revitalisation des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation des flux de camion -L'arrivée du tramway, tant attendue dans ces quartiers va créer un conflit d'usage avec les flux de camions dans l'utilisation des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90 est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que cela aurait pu être l'occasion d'une avancée. <p>LES EFFETS DE LA POLLUTION AÉRIENNE SUR LA SANTÉ</p> <p>On trouvera en PJ une note sur les effets de la pollution aérienne sur la santé. Les mesures des PM 2,5 réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées.</p> <p>Cette note ne prend en compte que les PM 2,5 qui sont d'ailleurs les plus dangereuses . Mais il est évident que s'ajoutent l'effet de tous les autres polluants :SOX, NOX, COV(issus de l'activité peinture de 2 chantiers navals) pour constituer un cocktail détonnant</p> <p>La situation actuelle qui est donc très problématique ne peut que s'aggraver par le projet du GPMM qui prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une augmentation de l'activité portuaire -une augmentation de l'activité des camions -une augmentation de l'activité des locomotives diesel <p>Le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé et argue que le développement du ferroutage sera vertueux ; or ce n'est pas parce que le bilan global serait positif que cela le serait aussi dans des zones locales.</p> <p>Tout au contraire le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants .</p> <p>On n'appelle pas ça un projet éco responsable</p>
				<p>Messieurs les commissaires enquêteurs,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint ma contribution en tant qu'habitant et usager des territoires concernés par ce projet.</p> <p>Le projet de reconstitution ferroviaire des fonctionnalités du Canet s'inscrit dans un contexte de modification de l'aménagement de notre territoire, dû à la décision de libérer, mi-2024, le site ferroviaire du Canet pour y créer le parc urbain dit des Ayalades</p> <p>Au passage le site internet mentionne : le parc 20 hectares du Ruisseau des Ayalades, alors que l'AE au moment de son avis parle de 14ha.</p> <p>(Avis-AE 15-05-19.pdf (bouches-du-rhone.gouv.fr))</p> <p>Quelle superficie de ce parc aura-t-on in fine? Ce n'est pas le sujet mais les infos manquent de précision.</p> <p>Hélas sur le sujet, des zones d'ombres importantes subsistent, objet de ma contribution.</p> <p>Le but est de relocaliser en partie les activités ferroviaires du Canet sur le Port de Marseille.</p> <p>Il nous est expliqué que pour permettre cette nouvelle organisation des flux de marchandises par train et éviter ainsi des circulations de camions sur les routes de la métropole, des aménagements ferroviaires sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconstruction du faisceau ferroviaire de Mourepiane dans les emprises du port; - La création de deux voies ferrées sur le terminal ferroviaire Med Europe dans les emprises du port ; - La remise en service de la voie ferrée passant par Consolat. - Ces aménagements constituent le projet porté à l'enquête publique. <p>et il nous est enfin présenté ce projet comme vertueux car concourant au report modal, afin de développer les capacités de ferroutage en adéquation avec les ambitions économiques de développement de GPMM, bien que cela soit basé sur des prévisions et des estimation de trafic, qui pourront s'avérer totalement différentes car dépendante de trop de variables.</p> <p>Quoiqu'il en soit la conséquence de cet aménagement et l'ambition clairement annoncée conduira inmanquablement en l'augmentation de la circulation et du nombre de trains de FRET ferroviaire depuis Mourepiane vers le nord en passant par la seule ligne ferroviaire possible la ligne qui conduit à Vitrolles et Miramas, et traverse entièrement le village de l'Estaque de St-Henri (quartier limitrophe) à la Nerthe, limite Ouest et Nord du village de l'Estaque.</p> <p>70 TER journaliers en moyenne passent déjà dans l'Estaque, pour desservir dans un sens Marseille-St-Charles directement ou via Arenç-Euroméditerranée ou dans l'autre vers la côte bleue ou Vitrolles / Miramas / Avignon par un tunnel sous le massif de la Nerthe Des trains de FRET parcourent aussi ces lignes.</p>

13	08/02/2024	Particulier	UNGERER	<p>CAMILLE</p> <p>Leurs nuisances pour les habitants sont malheureusement patentées et effectives. Elles sont par ordre croissant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Si la plupart des convois de FRET sont électriques, tous ne le sont pas. 2 - les nuisances vibratoires sont réelles et importantes. Le sol des maisons autour des voies, qui sont nombreuses dans le tissu urbain estaquéen tremble, les verres dans les placards tintent ! 3 - les nuisances acoustiques sont réelles en basse et haute fréquence au passage de ces trains lourds, longs. La conversation en extérieur (jardins, balcons, terrasses, lieux communs dans les villages de littoral méditerranéen) est impossible et doit être stoppée pour ne reprendre qu'après le passage du train. 4 - les nuisances de pollutions de particules dû au passage et au freinage est méconnu, mais peut être constaté par la présence de poussières et fines... <p>Si le report modal est une action louable et souhaitable, comme toute évolution, elle doit se faire en étant plus exemplaire que les développements passés. A titre de comparaison, il ne sert à rien de développer des ENR en lieu et place des énergies conventionnelles polluantes (fossiles et fissiles) si c'est pour les développer de la même manière : centralisée, industrielle, de masse sans prendre en compte santé, cadre de vie et biodiversité.</p> <p>le projet présenté propose un périmètre rapproché comme éloigné qui s'il s'attache à traiter les conséquences côté début Le Canet, Mourepiane, St-André, oublie complètement l'Estaque , à l'Ouest de la Gare sncf.</p> <p>Des mesures d'accompagnement extraréglementaires s'attachent à présenter des solutions au sens des dits périmètres, Or le tissu d'habitat de la Gare de l'Estaque en allant vers l'Ouest c'est à dire jusqu'au viaduc de séparation des voies Côte bleue/ Miramas est dense, comportant de nombreuses habitations et logements, concernant entre 500 et 1000 personnes déjà impactées par les nuisances existantes, qui se verraient impactées par de nouvelles, prévisionnellement plus fortes, sans qu'aucune mesures de compensation ou de réduction à la hauteur des enjeux ne soit proposée.</p> <p>Il y a donc un premier manquement, important au projet présenté :</p> <p>Il s'agit de la non-adéquation des périmètre d'études rapproché et éloigné sur le secteur de l'Estaque, côté Ouest après la gare jusqu'au viaduc avant le tunnel sous la Nerthe sus-mentionné.</p> <p>le second manquement, qui est conséquent au premier est l'absence d'études poussées sur des plages horaires de passages de tous les trains actuels sur les impacts vibratoires actuels et prévisionnels sur cette zone "sortie des radars" de l'étude.</p> <p>A la différence de Consolat ou même de St-André, il y a pourtant une différence de taille. Les 4 voies ferrées à l'ouest de la Gare et avant la bifurcation côte bleue sont construites dans la roche calcaire du massif, et non dans un complexe argilo-marneux. La transmission des vibrations dans ce type de substrat est fondamentalement différente et beaucoup plus impactante, dans l'état des nuisances actuelles (alors futures). Une étude avec le concours de géologues est nécessaire.</p> <p>Nous demandons donc des études complémentaires dont le cahier des charges devra être communiqué aux habitants afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre et devront être apportées des réponses concrètes de dispositifs, permettant de réduire les vibrations pour le tissu d'habitations situées autour des voies ferrées de la Gare de l'Estaque au Viaduc de la Nerthe (zone de fin d'habitation concernée).</p> <p>Pour la même raison, nous demandons des études acoustiques afin que nous soit proposés des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur cette même zone, "oubliée des radars" de l'étude. Qui ne doit pas se limiter à du double-vitrage, mais bien à des dispositifs sur le foncier SNCF réseau.</p> <p>La pollution sonore est aujourd'hui un fléau sanitaire qui a ses conséquences, mal traité car complexe. mais ce n'est pas une raison pour ne pas s'engager à réduire l'impact de ce projet spécifiquement.</p> <p>D'autant qu'il viendra s'ajouter aux nuisances sonores nombreuses existantes sur cette zone : le bruit des chantiers d'entretien des navires qui montent et est perçue parfois plus fortement au niveau des piémonts que sur le littoral estaquéen;</p> <p>le bruit des avions, puisque l'Estaque est dans le PEB de l'aéroport et que malgré les tentatives politiques d'en réduire les impacts les avions passent toujours au droit de l'Estaque (Eglise puis Nerthe !!).</p> <p>Certes ce sont des coûts dits supplémentaires. Et on pourrait réfuter qu'ils soient extra-réglementaires, puisque toute cette zone littorale est directement impactée. ils seraient extraréglementaires si on parlait de l'autre côté du massif de la Nerthe. En fait ce ne sont que des coûts, qu'il faut considérer comme nécessaires à la bonne prise en compte des enjeux et à l'acceptation d'un tel projet.</p> <p>Pour conclure, concernant les points sus-évoqués, le projet comporte de graves manquement, sur les périmètres d'études, les impacts vibratoires et acoustiques.</p> <p>Pour faire valoir ce que de droit,</p> <p>P.S. : En remerciant les commissaires enquêteurs pour leur professionnalisme, leur écoute et les échanges lors de leur permanence à la MMA de l'Estaque gare où je me suis rendu pour exprimer cet avis, lieu évidemment à propos puisque tout l'Estaque (sauf Riaux) (et pas seulement entre la gare de l'Estaque et St-Henri) est concerné!!!</p> <p>P.S. 2 : habitant une maison directement contigüe aux voies ferrées située un peu à l'Ouest de la gare, je suis disposé à accueillir des mesures/ appareils dans ma propriété comme site témoin (ce que devrait demander toute bonne maîtrise d'ouvrage).</p> <p>Cordialement ,</p>
----	------------	-------------	---------	--

14	08/02/2024	Particulier	ESPOIR	<p>Messieurs les commissaires enquêteurs, Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint ma contribution en tant qu'habitant et usager des territoires concernés par ce projet. Le projet de reconstitution ferroviaire des fonctionnalités du Canet s'inscrit dans un contexte de modification de l'aménagement de notre territoire, dû à la décision de libérer, mi-2024, le site ferroviaire du Canet pour y créer le parc urbain dit des Aygalades Au passage le site internet mentionne : le parc 20 hectares du Ruisseau des Aygalades, alors que l'AE au moment de son avis parle de 14ha. (Avis-AE 15-05-19.pdf (bouches-du-rhone.gouv.fr)) Quelle superficie de ce parc aura-t-on in fine? Ce n'est pas le sujet mais les infos manquent de précision. Hélas sur le sujet, des zones d'ombres importantes subsistent, objet de ma contribution. Le but est de relocaliser en partie les activités ferroviaires du Canet sur le Port de Marseille. Il nous est expliqué que pour permettre cette nouvelle organisation des flux de marchandises par train et éviter ainsi des circulations de camions sur les routes de la métropole, des aménagements ferroviaires sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconstruction du faisceau ferroviaire de Mourepiane dans les emprises du port; - La création de deux voies ferrées sur le terminal ferroviaire Med Europe dans les emprises du port ; - La remise en service de la voie ferrée passant par Consolat. <p>- Ces aménagements constituent le projet porté à l'enquête publique. et il nous est enfin présenté ce projet comme vertueux car concourant au report modal, afin de développer les capacités de ferroutage en adéquation avec les ambitions économiques de développement de GPMM, bien que cela soit basé sur des prévisions et des estimation de trafic, qui pourront s'avérer totalement différentes car dépendante de trop de variables. Quoiqu'il en soit la conséquence de cet aménagement et l'ambition clairement annoncée conduira inévitablement en l'augmentation de la circulation et du nombre de trains de FRET ferroviaire depuis Mourepiane vers le nord en passant par la seule ligne ferroviaire possible la ligne qui conduit à Vitrolles et Miramas, et traverse entièrement le village de l'Estaque de St-Henri (quartier limitrophe) à la Nerthe, limite Ouest et Nord du village de l'Estaque. 70 TER journaliers en moyenne passent déjà dans l'Estaque, pour desservir dans un sens Marseille-St-Charles directement ou via Arenc-Euroméditerranée ou dans l'autre vers la côte bleue ou Vitrolles / Miramas / Avignon par un tunnel sous le massif de la Nerthe Des trains de FRET parcourent aussi ces lignes.</p> <p>Leurs nuisances pour les habitants sont malheureusement patentées et effectives. Elles sont par ordre croissant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Si la plupart des convois de FRET sont électriques, tous ne le sont pas. 2 - les nuisances vibratoires sont réelles et importantes. le sol des maisons autour des voies, qui sont nombreuses dans le tissu urbain estaquéen tremble, les verres dans les placards tintent ! 3 - les nuisances acoustiques sont réelles en basse et haute fréquence au passage de ces trains lourds, longs. La conversation en extérieur (jardins, balcons, terrasses, lieux communs dans les villages de littoral méditerranéen) est impossible et doit être stoppée pour ne reprendre qu'après le passage du train. 4 - les nuisances de pollutions de particules dû au passage et au freinage est méconnu, mais peut être constaté par la présence de poussières et fines.... <p>Si le report modal est une action louable et souhaitable, comme toute évolution, elle doit se faire en étant plus exemplaire que les développements passés. A titre de comparaison, il ne sert à rien de développer des ENR en lieu et place des énergies conventionnelles polluantes (fossiles et fissiles) si c'est pour les développer de la même manière : centralisée, industrielle, de masse sans prendre en compte santé, cadre de vie et biodiversité. le projet présenté propose un périmètre rapproché comme éloigné qui s'il s'attache à traiter les conséquences côté début Le Canet, Mourepiane, St-André, oublie complètement l'Estaque , à l'Ouest de la Gare sncf. Or le tissu d'habitat de la Gare de l'Estaque en allant vers l'Ouest c'est à dire jusqu'au viaduc de séparation des voies Côte bleue/ Miramas est dense, comportant de nombreuses habitations et logements, concernant entre 500 et 1000 personnes déjà impactées par les nuisances existantes, qui se verraient impactées par de nouvelles, prévisionnellement plus fortes, sans qu'aucune mesures de compensation ou de réduction à la hauteur des enjeux ne soit proposée. Il y a donc un premier manquement, important au projet présenté : Il s'agit de la non-adéquation des périmètre d'études rapproché et éloigné sur le secteur de l'Estaque, côté Ouest après la gare jusqu'au viaduc avant le tunnel sous la Nerthe sus-mentionné.</p> <p>Pour la même raison, nous demandons des études acoustiques afin que nous soit proposés des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur cette même zone, "oubliée des radars" de l'étude. Qui ne doit pas se limiter à du double-vitrage, mais bien à des dispositifs sur le foncier SNCF réseau. La pollution sonore est aujourd'hui un fléau sanitaire qui a ses conséquences, mal traité car complexe. mais ce n'est pas une raison pour ne pas s'engager à réduire l'impact de ce projet spécifiquement. D'autant qu'il viendra s'ajouter aux nuisances sonores nombreuses existantes sur cette zone : le bruit des chantiers d'entretien des navires qui montent et est perçue parfois plus fortement au niveau des piémonts que sur le littoral estaquéen; le bruit des avions, puisque l'Estaque est dans le PEB de l'aéroport et que malgré les tentatives politiques d'en réduire les impacts les avions passent toujours au droit de l'Estaque (Eglise puis Nerthe !!).</p> <p>Certes ce sont des coûts dits supplémentaires. Et on pourrait réfuter qu'ils soient extra-réglementaires, puisque toute cette zone littorale est directement impactée. ils seraient extraréglementaires si on parlait de l'autre côté du massif de la Nerthe. En fait ce ne sont que des coûts, qu'il faut considérer comme nécessaires à la bonne prise en compte des enjeux et à l'acceptation d'un tel projet. Pour conclure, concernant les points sus-évoqués, le projet comporte de graves manquement, sur les périmètres d'études, les impacts vibratoires et acoustiques. Pour faire valoir ce que de droit, P.S. : En remerciant les commissaires enquêteurs pour leur professionnalisme, leur écoute et les échanges lors de leur permanence à la MMA de l'Estaque gare où je me suis rendu pour exprimer cet avis, lieu évidemment à propos puisque tout l'Estaque (sauf Riaux) (et pas seulement entre la gare de l'Estaque et St-Henri) est concerné!!! P.S. 2 : habitant une maison directement contiguë aux voies ferrées située un peu à l'Ouest de la gare, je suis disposé à accueillir des mesures/ appareils dans ma propriété comme site témoin (ce que devrait demander toute bonne maîtrise d'ouvrage).</p> <p>Cordialement ,</p>
----	------------	-------------	--------	--

15	09/02/2024	Association	CAP AU NORD		<p>Cap au Nord tient à exprimer son opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Cap au Nord demande donc la réécriture de ce projet en choisissant de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Les habitants des cités de Consolat et de la Calade assisteront impuissants à une forte dégradation de leur cadre de vie : augmentation des bruits, de la pollution atmosphérique et à proximité du trafic de poids lourds. Le soir, le Parc de Séon situé en bordure immédiate des voies ferrées et de la sortie nord du tunnel, ce seul havre de repos, de rencontres sociales, de verdure et de fraîcheurs sera perturbé par le trafic ferroviaire. Il est ainsi erroné d'affirmer, comme le font les porteurs du projet, que celui-ci améliorera le cadre de vie des habitants.</p> <p>Pourquoi cet avis négatif ?</p> <p>Les points cités ci-dessous sont développés dans les pages 3 à 25.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité : des recommandations du bataillon des marins pompiers ne sont pas prises en compte dans ce dossier. La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; 2. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 : plus de camions en dehors du Port et à l'intérieur de celui-ci, des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, des incidences mal étudiées sur la pollution générée par la présence de porte conteneurs et autres bateaux. Bref, un plan plus ambitieux au niveau du respect des riverains et de la planète doit être présenté à l'enquête publique. GPMM doit s'engager à recourir avant la fin de l'année 2030 à recourir à des véhicules plus propres, à des locomotives de manoeuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire ; 3. Les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046). Comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective en évitant d'exposer les mesures d'incitation forte que pourrait prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail ; 4. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet (Foresta, Lac de Saint-Henri protégé et Parc de Séon renfermant des espèces protégées). Cette étude doit donc être reprise et complétée ; 5. Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas entièrement fiables par la mise à disposition de données équivoques. Ces études doivent être reprises ; 6. L'étude acoustique conduite sur la falaise de Mourepiane est à compléter. Il est dit en plusieurs pages de l'annexe 3 « Les mesures de bruit ont été réalisées en semaine et hors vacances scolaires afin que les trafics routiers soient représentatifs de la situation initiale. » et « Mesures au niveau du raccordement de Mourepiane (bruit routier seulement car axe ferroviaire non circulé) » Ces phrases soulignent un approfondissement demandé par les riverains « élargir l'étude aux bruits générés par les activités liées au chargement/déchargement des porte-conteneurs et aux déplacements des conteneurs, portiques et autres engins se déplaçant sur les terminaux Medeurop et Intramar ». Ces bruits sont ceux qui dérangent les habitants dans leur sommeil la nuit, la circulation routière sur la CD 568 étant entre 21 h et 6 h du matin très réduite. Le fait que la circulation routière soit faible permet, d'autre part, d'obtenir une réduction des indices moyens Laeq fournis ; 7. Une étude de danger datant de 2017 est présentée pour réponse à la demande de l'autorité environnementale. Cela apparaît incongru au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué « Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant. » Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. <p>Cap au Nord considère que l'étude de danger prévue en 2024 aurait dû être annexée à PAC. Le citoyen invité à s'exprimer ne possède pas toutes les informations pour émettre un avis serein.</p> <p>Les points soulignés sont développés dans les pages suivantes après une lecture minutieuse des documents fournis. Le volume des données exposées, les imprécisions attenantes et les nombreuses pages annexées ne permettent pas aux habitants et travailleurs de disposer de leur libre arbitre pour construire une réflexion sur le projet présenté.</p> <p>Remarque concernant le renvoi vers les dossiers E et H :</p> <ul style="list-style-type: none"> · L'insertion au sein d'une phrase d'une pagination du type 5/60 renvoie vers la pièce E du dossier ; · Celle au sein d'une phrase du type 128/466 renvoie vers la pièce H du dossier.
16	09/02/2024	Particulier	LAPEBIE	JEAN-PIERRE	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • décider la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet.</p> <p>Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques.</p> <p>Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime.</p> <p>Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>

17	09/02/2024	Particulier	ROBINET	PRUNE	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Tout d'abord, je me permets de rappeler que le même projet a été abandonné en 2015 suite à l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur et nous observons malheureusement très peu de modifications entre les dossiers 2015 et 2022.</p> <p>D'autre part, j'observe que Madame la Maire, Nadia BOULAINSEUR, lors de la réunion publique du 28/11/2023, conditionnait son soutien au projet au fait qu'il ne ferait courir aucun risque sanitaire à la population.</p> <p>Malheureusement, à la lecture du dossier d'enquête publique, les risques sont bien présents même si ils sont mal ou pas évalués</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Ayalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré, mal encadré d'un espace déjà fort impacté par de multiples nuisances.</p> <p>D'autant que le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître (avec une augmentation des camions aussi).</p> <p>Aussi, pour aller plus loin dans la réflexion, me semble-t-il indispensable, avant de réaliser cet aménagement, de reconsidérer l'absurdité du transport des marchandises, c'est à dire, comme dans le domaine de l'énergie, de commencer par la sobriété (le transport le moins polluant est celui qu'on ne consomme pas)</p> <p>1ère observation :</p> <p>la non-adéquation des périmètre d'études d'impact avec le territoire réellement touché</p> <p>En effet semble avoir été oublié le secteur de l'Estaque, côté Ouest après la gare jusqu'au viaduc avant le tunnel sous la Nerthe n'est pas étudié</p> <p>Or le tissu d'habitat de la Gare de l'Estaque en allant vers l'Ouest c'est à dire jusqu'au viaduc de séparation des voies Côte bleue/ Miramas est dense, comportant de nombreuses habitations et logements, concernant entre 500 et 1000 personnes déjà impactées par les nuisances existantes, qui se verraient impactées par de nouvelles, prévisionnellement plus fortes, sans qu'aucune mesures de compensation ou de réduction à la hauteur des enjeux ne soit proposée.</p> <p>Or les nuisances vibratoires sont importantes déjà actuellement de mêmes que les nuisances acoustiques sont en basse et haute fréquence au passage de ces trains lourds, longs. La conversation en extérieur est impossible et doit être stoppée pour ne reprendre qu'après le passage du train.</p> <p>Or, les 4 voies ferrées à l'ouest de la Gare et avant la bifurcation côte bleue sont construites dans la roche calcaire du massif, et non dans un complexe argilo-marneux. La transmission des vibrations dans ce type de substrat est fondamentalement différente et beaucoup plus impactante, dans l'état des nuisances actuelles . Une étude avec le concours de géologues s'avère donc nécessaire.</p> <p>Nous demandons des études complémentaires dont le cahier des charges devra être communiqué aux habitants afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre . Ces études devraient avoir pour objet d'apporter des réponses concrètes de dispositifs, permettant de réduire les vibrations pour le tissu d'habitations situées autour des voies ferrées de la Gare de l'Estaque au Viaduc de la Nerthe (zone de fin d'habitations).</p> <p>Pour la même raison, nous demandons des études acoustiques afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur cette même zone, "oubliée des radars" de l'étude.</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants au projet présenté concernant la non-adéquation des périmètre d'études d'impact avec le territoire réellement touché, et la non exploration des impacts vibratoires et acoustiques sur tout le territoire concerné</p> <p>2ème observation :</p> <p>des Risques sanitaires mal évalués mais bien réels</p> <p>La réouverture du tunnel du Soulat, est inacceptable pour les habitant.es des cités voisines déjà impacté.es par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait encore plus de bruits et de pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat. Il est inadmissible que des populations fragilisées, des enfants vivant dans des familles précaires, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>Les riverain.es de Saint-André et Mourepiane subiraient le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. sans oublier le bruit (et les gaz) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitant.es sont déjà impacté.es la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent.</p> <p>Les habitant.es de Saint-Henri et l'Estaque Gare, enfin, sont les grand.es oublié.es de l'études et pourtant leurs habitations et elles/eux-mêmes subiraient des troubles à cause de l'intensification du trafic et de la nature même des convois : lourds, bruyants, sources de vibrations, et susceptibles de transporter des matières dangereuses.</p> <p>Ainsi, ce projet aurait pour effet de provoquer une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; s'il était mené à bien il contribuerait à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain : ATMO Sud rappelle en effet que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent au dessus des limites recommandées par l'OMS. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il me paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p>
----	------------	-------------	---------	-------	---

18	09/02/2024	Particulier	BONNAUD	DELPHINE	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet de reconfiguration du Fret ferroviaire tel qu'il est exposé et présenté au public. En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques. Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>
19	10/02/2024	Particulier	BORG	PATRICK	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet de reconfiguration du Fret ferroviaire tel qu'il est exposé et présenté au public. En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral po+F35rtant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques. Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le+F35:F36 trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>
20	10/02/2024	Particulier	PRIN ABEIL	PATRICK	<p>Nous tenons à exprimer notre opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. En effet nous demandons la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat ; • et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques. Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire. C'est pour cela que nous demandons que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>

21	11/02/2024	Particulier	LAPEBIE	JULIE	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat ; • et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit (page 418/466 pièce E) que « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire ». Il s'agit donc bien d'une augmentation : plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques, encore plus d'embouteillages déjà bien présents à certaines heures ! Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet ne répondent pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementale et l'ignorent donc. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé et des conditions de vie des habitants déjà précaires. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>
22	11/02/2024	Particulier	GORGIEVSKI	SANDRA	<p>Monsieur le Commissaire enquêteur du Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, Malgré les ambitions vertueuses affichées par le projet 2022 (modifié après le rejet catégorique de celui de 2015), tel qu'il est exposé et consultable dans l'enquête publique, tant en termes de réglementations soi-disant respectées, de maîtrise prétendue des pollutions, de diminution supposée du fret routier à court et moyen terme, il m'apparaît nettement que tous ces aspects sont loin d'être garantis. La perspective de développement économique, qui profitera certes à de grands groupes, et dont Euroméditerranée constitue la vitrine, ne me paraît pas de nature à offrir une réelle prise en compte des besoins d'emploi de la population, par endroits fortement paupérisée, sur le territoire concerné, malgré les effets d'annonce. La création du parc des Aygalades, si elle emporte l'adhésion de tous, ne peut raisonnablement pas, à mon sens, faire passer sous silence tous les désagréments, nuisances, voire les risques sanitaires réels encourus par la population, dont je me permets de rappeler que de nombreux groupes scolaires risqueraient d'être impactés, si ce projet était validé en l'état. L'évaluation est, à certains égards, lacunaire et certaines affirmations peu rassurantes pour les riverains concernés par la reconstitution de la gare du Canet sur Mourepiane. Les nuisances qui seront inéluctablement causées par l'intensification du trafic de longs trains à locomotives, non seulement électriques, mais aussi diesel (vibrations, émission de gaz, transport de matières toxiques, nuisances acoustiques) vont impacter les quartiers le long des voies ferrées (Estaque-Gare, La Calade...) et ne seront certainement pas compensées par les doubles vitrages annoncés (Consolat). Les solutions techniques avancées pour la réouverture du tunnel de Soulat (La Calade) sous-estiment clairement les dangers qui demeurent concernant sa dépollution programmée, mais non encore terminée, au chrome. Le développement du fret ferroviaire ne porterait en aucun cas à une diminution globale du passage de camions – mais à une simple diminution de leur augmentation : il n'y a là rien de très miraculeux. Des interrogations demeurent concernant l'aménagement global du faisceau d'Arenc.</p> <p>Enfin, je reste perplexe face à l'absence de vision globale des nuisances pour l'environnement – sonores, pollution atmosphérique portant atteinte à la santé des habitants – déjà supportées par les quartiers concernés, qui interdirait, à mon sens, toute surcharge supplémentaire, puisqu'à ce jour tous les éléments déjà existants sont précisément documentés et devraient être pris en compte dans tout nouveau projet impliquant ces quartiers : fort trafic routier généré par des entrepôts logistiques, zones commerciales ou industrielles, et centres de stockage de conteneurs (Estaque gare), pollution en oxyde de soufre, d'azote, en particules fines des navires de croisière du GPMM, activité portuaire de Medeurop, Intramar (Saint-André, Mourepiane), pollution sonore d'avions dépassant les seuils autorisés. Nous risquons de passer, au vu du projet en l'état, d'une situation déjà fortement dégradée, non pas au « respect » ou à l'« amélioration » du cadre de vie des habitants comme présenté dans le projet, mais à une situation proprement infernale. J'émet donc un avis défavorable au projet en l'état. Je demande qu'une étude complémentaire soit faite et évaluée par les autorités environnementales. Je vous prie de bien vouloir d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments respectueux.</p>

23	12/02/2024	Particulier	PAQUEREAU	THOMAS	<p>Messieurs les commissaires enquêteurs, Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint ma contribution en tant qu'habitant et usager des territoires concernés par ce projet. Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques. Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillais et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille. En espérant voir, plus qu'à ce jour, pris en comptes les avis des habitants des zones impactées par ce projet, je vous souhaite bonne réception de ce courriel et vous adresse mes salutations,</p>
					<p>C'est en mon nom propre que je m'adresse à vous, par ailleurs membre du CIQ de Saint Henri, de l'association Cap au Nord et d'un collectif d'habitants du 16ème arrondissement qui se bat contre la pollution inacceptable de notre quartier. Le dossier présenté par le GPMM pour la création de la plateforme multimodale de Saint André-Mourepiane comporte de très grande zones d'ombres : manques d'informations, fausses modélisations, informations tronquées...Mais compte tenu du silence de classe politique cela laisse à penser que la quasi-unanimité se fait autour de ce projet industriel d'un autre âge !... A croire que bien peu se sont réellement et sérieusement penchés sur ce dossier qui va permettre au GPMM d'accroître son activité polluante au coeur même de nos espaces de vie et les empêcher pour des dizaines d'années encore d'évoluer vers des espaces urbains propres. Ce que je vois dans ce dossier ce sont uniquement les intérêts de développement du GPMM donc de l'Etat et ses actionnaires, sans aucune prise en compte des habitants considérant uniquement nos quartiers comme leur espace industriel qu'il faudrait "sanctuariser"...(Sic!). Mon courrier s'inscrit donc dans une démarche de demande d'une solution alternative comptant de grandes garanties pour les habitants. Dans un prochain mail je vais vous transférer des vidéos prises de nuit et de jour ainsi qu'une photo afin que vous puissiez prendre la mesure des pollutions sonores et lumineuses que nous subissons actuellement. A cela vous ajoutez bien évidemment la pollution atmosphérique qui est catastrophique Car si je suis moi aussi en faveur d'un transport plus propre, par rail plutôt que route, je refuse que nos quartiers soient considérés comme la poubelle de Marseille, je refuse ce projet qui n'a d'autres objectifs qu'un accroissement à l'infini (quand on veut être aveugle...). Une autre alternative a été proposée qui peut être mise en œuvre et qui favoriserait le rail tout en préservant les habitants : le transfert de ce projet sur le faisceau d'Arenc. Aujourd'hui notre espace urbain est soumis à une effrayante pollution qui détruit nos vies et celle de nos enfants. Chaque jour qui passe nous respirons un air... irrespirable et subissons des pollutions sonores et lumineuses tout autant néfastes pour nos santés. Avions qui nous survolent, cargos et bateaux de croisière qui crachent leurs fumées toxiques, pollution sonore intense, pollution lumineuse avec l'éclairage de tous les ponts des bateaux et éclairage violent des quais de déchargement, files de camions interminables qui traversent nos quartiers (venez donc voir le matin l'avenue André Roussin !)... Le dossier présenté par le GPMM est un projet baclé qui n'a aucune approche holistique et "oublie" les nombreux impacts sur l'ensemble de la population : >Pour exemple, dans le futur projet, aucune voie n'est prévue pour éviter la traversée de nos quartiers par les camions qui pouvaient se rendre directement à la gare du Canet et qui vont se surajouter au déjà très nombreux camions présents, avec un fret qui devrait augmenter les camions seront donc encore plus nombreux comme le confirme finalement le GPMM ! 4% de poids lourds en plus ! > Comment répondre aux nécessité de transition écologique et de diminution de la chaleur par le biais de la végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture sur les mobilités douces... alors même que l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport est prévue sur le chemin du Littoral... Elle ne partira pas de sitôt !</p>

24	12/02/2024	Particulier	BEJA	Catherine	<p>>Le projet prévoit une augmentation du fret au pied de nos maisons. Cela signifie l'arrivée de toujours plus de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent à Mourepiane sont des bâtiments anciens, voir très anciens, dans des états délabrés : rouille, turbines des moteurs crachant des fumées noires, vibrations qui génèrent de grandes nuisances sonores jour et nuit dans les habitats toutes fenêtres fermées... Les très nombreuses plaintes des riverains en raison du bruit auprès du port ne sont ni enregistrées, ni comptabilisées et ne font l'objet d'aucun retour de la part des autorités portuaires qui font preuve d'un grand mépris envers la population.</p> <p>Un exemple parmi des dizaines d'autres, la semaine dernière, toutes les nuits, à 1h, 2h 3h du matin, ne pouvant dormir en raison du bruit nous avons échangés nos malheurs entre voisins. La cause ? le porte-conteneurs, le Jolly Vanadio sur le terminal med europe dont le bruit infernal a empêché tout repos. Malgré nos appels répétés auprès du GPMM, rien n'a été fait.</p> <p>Le projet prévoit également la présence de locomotives diesel pour pousser les trains !</p> <p>Là nous atteignons des sommets ! Notre air est déjà irrespirable et on veut ajouter des émissions carbonees et particules fines !</p> <p>Je vous renvoie à tous les articles que vous pourrez trouver sur le sujet sur les très nombreux combats d'habitants soumis à la proximité de ces machines infernales...</p> <p>Enfi, la question du tunnel du Soulat est brûlante, c'est une affaire d'une très grande responsabilité. Je n'entrerai pas plus dans les détails que vous connaissez très bien.</p> <p>Dans ce contexte peut-on considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ? Je ne le pense pas...</p> <p>Lorsque le Conseil d'Etat français reconnait le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé peut-on croire que le projet du GPMM s'inscrit dans cette lignée ?</p> <p>La pollution atmosphérique qui nous tue à petit feu, mais également les pollutions sonores et lumineuses générées par le trafic maritime et les poids lourds constituent un manquement grave au devoir de protection des populations.</p> <p>Donc,</p> <p>Oui, favorisons le report modal du fret sur le train mais pas dans un espace urbain dense, pas au pied des habitations !</p> <p>Oui à une activité portuaire propre éloignée des habitants pour préserver leur santé et leur donner un avenir !</p> <p>Voici donc ci-dessous mes contributions au collectif de Mourepiane sur les exigences contraignantes si ce projet délétère doit se faire parce que l'Etat, les collectivités, les autorités portuaires et les opérateurs privés du port l'auront décidé contre les habitants, je vous les partage également:</p>
<p>o1/ Pas de locomotives diesel ou thermiques</p> <p>o2 / Construction d'un mur antibruit tout le long des rails</p> <p>o3 / Obligation de branchement des bateaux à quai</p> <p>o4 / plus de bateaux trop bruyants du type Jolly Vanadio (un enfer)</p> <p>o5 / Pas de circulation de train ni chargement entre 22h et 6h</p> <p>o6 / Parcours à déterminer pour les poids lourds afin qu'ils n'empruntent pas l'avenue André Roussin ni dans un sens ni dans l'autre</p> <p>o7 / écran phonique pour l'école maternelle en sortie de tunnel</p> <p>o8 / Pas de transport de matières dangereuses près des habitations</p> <p>o9 / En plus du mur antibruit, création d'une barrière végétale sur le littoral</p> <p>o10 / Instauration d'une autorité de contrôle de l'Etat sur le Port afin de veiller au respect des exigences liées aux conditions d'exploitation et à la qualité de l'air pour les riverains. Obligation de ne pas dépasser les normes OMS. En cas de dépassement, arrêt, ralentissement ou déport des activités (notamment l'été)</p> <p>o11 / Instauration d'une instance de régulation entre riverains et Port : obligation d'enregistrement et comptabilisation de toutes les plaintes, obligation d'en faire retour et de trouver des solutions, obligation d'organiser 2 Comités de consultation annuels avec l'ensemble des parties (dont les riverains) comme le fait l'aéroport.</p> <p>o12 / Plafonnement du fret en cas de non respect des conditions sanitaires élémentaires pour les riverains : qualité de l'air, repos respecté la nuit, limitation des nuisances sonores, sinon le surplus à Fos</p> <p>Il y a nécessité de bien d'autres exigences contraignantes j'imagine car je n'ai pas pu étudier l'ensemble des impacts.</p> <p>Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce courrier et vous prie de croire à l'expression de mes sincères salutations.</p>					
25	13/02/2024	Particulier	JORDAN	Nathalie	<p>Je tiens à exprimer mon opposition au projet tel qu'il est exposé et présenté au public pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trop de nuisances, de pollution et de risques mal évalués au niveau de mourepiane et St André (collisions de wagons, de dépose des conteneurs sur le sol, bruit des locomotives diesel). Les trains seront très longs et les locomotives diesel sont très bruyantes et très polluantes. Déjà l'arrivée des bateaux se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. • l'étude de pollution présentée est très incomplète • le fret ferroviaire ne sera pas une alternative au fret routier mais les deux seront en augmentation alors qu'il faudrait diminuer les transports pour favoriser un air respirable. Si le trafic de camions augmente encore, où passera la piste cyclable promise? • la réouverture du tunnel du Soulat sera très néfaste pour les habitants des cités voisines (bruit et pollution) • l'absence d'adéquation des périmètres d'étude d'impact avec le territoire réellement touché : secteur de l'estaque après la gare jusqu'au viaduc côté Ouest n'est pas étudié alors qu'il serait fortement impacté par les nuisances sonores et vibratoires. <p>Ce projet provoquera une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique entraînant une dégradation de la santé des habitants de ces quartiers.</p> <p>C'est pourquoi l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arcenc paraît préférable.</p>
26	13/02/2024	Particulier	HAGEL	Gaëtan	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaitais déclarer qu'en l'état je suis totalement opposé au projet de redéploiement du Fret ferroviaire depuis le Canet jusque Mourepiane. L'usage de micheline Diesel pour le raccordement au réseau national et pour la circulation des trains sur les quais me semblent scandaleux.</p> <p>On sait depuis très longtemps tracter des trains (métro C à Lyon entre les stations Hotel de ville et Croix-Rousse) sans polluer l'air et il semble donc scandaleux de faire passer des michelines alimentées au diesel sous une école et une cité déjà bien défavorisées. Si cette solution est retenue il faut s'attendre à des mobilisations des habitants ... Je ne suis pas voisin de ces quartiers mais suis allé déjeuner chez une amie ce week-end et elle me racontait ce projet qui me scandalise.</p> <p>Ne faut-il pas faire contribuer CMA/CGM qui va bénéficier de ces travaux ?</p>

27	13/02/2024	Particulier	LAZERGES	Joelle	<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Comme exprimé lors de nos rencontres à la MMA de Mourepiane, je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique (voir les deux pièces jointes de ce mail : Résumé en 5 pages, , et analyse détaillée).</p> <p>Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées,</p> <p>=> Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain). - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, <p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières !</p> <p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un l'effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable, et hors la loi en terme environnemental.</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitant de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri-Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) :</p> <p>la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p>
----	------------	-------------	----------	--------	---

					<p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique. En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers. S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIC, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement; - Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat. - Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.
28	13/02/2024	Particulier	UNGERER	CAMILLE	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
29	13/02/2024	Particulier	VERON	Isabelle	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
30	13/02/2024	Particulier	SEIGNON	Frédéric	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé. Je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc, • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat, • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>On ne s'entends plus On souffre du bruit des bateaux, des containers, des tracteurs, On respire des particules fines, On meurt On meurt On crève de vos envies de plus.</p>
31	13/02/2024	Particulier	PAILHARES	Eric	<p>Nous avons déjà notre quote part de nuisances de tous ordres et nous en rajoute comme si ce n'était pas suffisant. Notre santé et celle de nos enfants sont en jeu et on ne va pas se laisser faire sans combattre vous pouvez y compter.</p> <p>A l'heure du tout électrique et l'établissement d'une énorme ZFE et les vignettes qui vont de pair.</p> <p>Par contre les voyous du GPMM ne sont soumis aux mêmes normes restrictives que le citoyen et les riverains du 15 et 16ème. Plus de pollution avec des hordes de camions incessants et des locomotives Diesel immondes, bruyantes et polluantes. Des navires de croisières du même ordre ainsi que les navires en formes dont les énormes Dieselalternateurs sont en fonction jour et nuit. En l'état actuel déjà les analyseurs de la qualité de l'air de la société Atmosud sur Mourepiane indiquent fréquemment des taux de pollution à 5 fois plus importante que la norme prévue par l'OMS.</p> <p>Une honte, honte à vous et à votre affreux business pour faire encore plus de fric aux dépens de notre santé.</p> <p>Donc on en a RAZ LE BOL.</p> <p>Attendez vous à des mouvements de grande ampleur si le projet reste en l'état.</p> <p>A bon entendeur, salut</p>

32	14/02/2024	Particulier	BALIARDA VILLALONGA	Elissa	<p>Par le présent courriel, dans le cadre de l'enquête publique, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane." <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques. Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime.</p> <p>Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>
33	14/02/2024	Particulier	LECUYER	Frédérique	<p>opposition à ce projet qui est la réplique de celui que nous avons réussi à faire échouer en 2015</p> <p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
34	15/02/2024	Particulier	LAFRANCE	J et R	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
35	15/02/2024	Particulier	CRESTA	Isabelle	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public</p> <p>Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camion est sous évaluée s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (période Covid : télétravail et couvre-feu), puis "redressées" donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire et aux activités de transports logistiques associées; les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM 2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace, les pics de pollution moyennes sur 24h ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zones d'étude; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3% tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30 % dans 10 ans et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récent des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisance sonore), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air santé et environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matière dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de 6ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, St André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées, or les effets du report modal sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers et devraient ainsi être prise en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - air santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification, - étude de nuisance acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain, - étude environnement / modélisation erronée des quantités de camion, <p>Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contrainte sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières!</p>

35	13/02/2024	Particulier	CLÉSUD	Jacqueline	<p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement à venir de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les MOA dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or pris ensemble et cumulés ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable et hors la loi en terme environnemental. Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi je vous prie de relever dans vos conclusions, Mr le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camion qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Sr Henri, Mourepiane, St André, la calade à Consolat, l'estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers): La croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficile: elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations, dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture) et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat mais aussi le centre social les musardines.</p> <p>En termes de nuisances acoustiques, les riverains du port de St André et Mourepiane à St Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de décharges de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur longue mise en chauffe. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit et le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS) et des dangers. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air: il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à risquer une nouvelle condamnation.</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIC, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesurée (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé et de l'étude d'environnement; -étude acoustique incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'estaque gare St André et de la cité Consolat. -étude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat. <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur mes respectueuses salutations</p>
36	15/02/2024	Particulier	CACHAU-HERREILLAT	Marc	<p>Bonjour,</p> <p>en tant que citoyen habitant de l'estaque, je vous envoie une contribution à l'enquête d'utilité publique.</p> <p>Je m'oppose à ce projet, car ses retombées économiques semblent illusoire, ou en tous cas peu étudiées. Alors qu'il provoquera des nuisances environnementales et sanitaires difficiles à maîtriser.</p> <p>Ci joint un descriptif de mon analyse.</p> <p>Je m'interroge sur l'utilité économique de ce projet, qui ne semble pas justifier les nuisances qu'il provoquerait dans les zones densément peuplées de Marseille Nord. Il me semble même qu'il est économiquement non-viable, car l'activité portuaire multimodale qu'il est censé assurer sera concurrencée par celle qui va se développer à Fos, bien plus performante à tous points de vue (accès routiers, ferroviaires, fluvial, foncier disponible, nuisances environnementales faibles, zone non peuplée, etc.).</p> <p>Les emplois que ce projet est censé créer ou préserver, pourraient être menacés par manque de réflexion sur les activités portuaires respectives de Marseille et de Fos. Vouloir poursuivre de l'activité de fret conteneurs sur les deux sites semble incohérent. En tous cas, le dossier de consultation présente des réflexions très parcellaires sur cet aspect, qui est pourtant à la base du projet.</p> <p>J'ai relevé quelques points d'incohérence dans le document C du dossier d'enquête publique, qui fragilise l'argumentaire sur l'utilité et la nécessité du projet, dans ses fondamentaux.</p> <p>L'absence d'analyse prospective sérieuse sur ces fondamentaux me conduit à m'opposer à ce projet, néfaste du point de vue environnemental et sans réelle perspectives économiques en contrepartie.</p> <p>analyse RNT :</p> <p>P6 : "Ces nombreuses manœuvres ferroviaires, au-delà d'être sources de nuisances pour les riverains, entravent le développement du mode ferroviaire pour la desserte du port." → Le projet supprime-t-il vraiment ces manœuvres ?! Il va en rester. Elles dégraderont l'attractivité économique de l'activité de fret à Marseille. (trajets longs à basse vitesse, contraintes horaires, peu flexibles, capacité limitée). A comparer à toutes les facilités qu'offrent la zone de Fos.</p> <p>P8 : "Celle-ci étant actée en 2024, SNCF Réseau a l'obligation réglementaire de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes : voies de réception et chantier(s) de transport combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental." → Ailleurs, ça peut être à FOS ?! Et quelle est exactement cette "obligation réglementaire" : elle dépend de la demande en capacité ferroviaire, qui est devenue discutable. La situation a évolué depuis les années 50 au moment où le Canet a été créé. L'obligation n'est peut-être plus si obligatoire que ça.</p> <p>P9 : "Les 20 000 UTI de transport combiné à destination ou en provenance de Marseille sont donc acheminés par la route entre Clésud et Marseille." → Ces UTI feraient mieux de transiter par Fos sauf celles qui sont à destination finale pour Marseille et ses environs (et celles-ci pourraient d'ailleurs transiter aussi par Fos et arriver à Marseille par mer).</p> <p>P9 : "Comme les transferts sont économiquement pénalisant, le mode ferroviaire devient moins attractif qu'avant la fermeture du Canet. De ce fait, la part modale ferroviaire se réduit." Bonne raison pour faire arriver les conteneurs à FOS, et y faire du vrai multimodal avec le maritime, le Rhône, les voies ferrées et la route.</p> <p>P9 : "Sur Arenc actuellement, on compte 3 passages de trains de vrac (1 train quotidien d'alumine, entrée plus sortie et un train de blé tous les 2 jours) et 3 passages de trains multimodaux vers MedEurope Terminal soit globalement 6 passages par jour". → Que viennent faire cette alumine et ce blé à Marseille ?! Ils feraient mieux de se faire embarquer ou débarquer à FOS.</p>

					<p>P11 : "Dès 2017, SNCF Réseau a lancé une étude pour identifier du foncier disponible sur le territoire départemental des Bouches-du-Rhône à l'est de l'Étang de Berre voire dans le Var pour être en capacité de remplacer l'intégralité des fonctionnalités ferroviaires du chantier du Canet. Le site recherché devait répondre aux caractéristiques suivantes : " → Et pourquoi pas à l'ouest de l'étang de Berre , à FOS ?.</p> <p>P12, renvoi 2 : "Les flux d'origine maritime, manutentionnés sur le terminal maritime à Mourepiane sont en effet captifs des bassins Est" → Tiens tiens, et pourquoi captifs ?! Parce que c'est du "shortSea", nous dit le GPMM (de la courte distance) ? Mais le fret sur courte distance en mer pourrait se faire traiter à FOS, en même temps que celui sur grande distance ? (au besoin on peut sûrement aménager un bassin pour ce cabotage à Fos) ; Et la zone portuaire de Marseille serait libérée de beaucoup de contraintes. On pourrait y faire d'autres activités, toujours liées à la mer, mais moins pesantes sur les quartiers riverains, et probablement plus génératrices d'emploi (les portiques automatisés ne font pas travailler grand monde).</p> <p>P13, encart bleu : "traiter un volume de caisses mobiles nécessaire à l'approvisionnement de la ville de Marseille sur le terminal ferroviaire maritime". → s'il s'agit d'approvisionner Marseille en marchandises, il ne s'agit pas de transbordement de conteneurs. Ce n'est pas du "multimodal", c'est du déchargement + éclatement de conteneurs. Très bien. Mais pas besoin de grosses voies ferrées dans Marseille pour ça. Ces conteneurs destinés à l'éclatement représentent un volume plus faible que du trafic multimodal de train à bateau. Pas besoin d'une reconstitution intégrale de la capacité ferroviaire du Canet pour cela. Le faisceau d'ARENC et les connexions existantes suffisent probablement. De plus, ces conteneurs là pourraient arriver par la mer. Leur déchargement (et non pas leur transbordement de bateau à camion ou à train) maintiendra une activité portuaire. Leur éclatement, en vue de livraisons dans la zone Aix/marseille, génèrera une activité logistique, probablement plus riche en emplois que le grutage simple.</p>
37	16/02/2024	Particulier	BASTISTELLI	Pascale	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé. J'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
38	16/02/2024	Particulier	MERRIEN	Fabienne	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Dans le cadre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, il est prévu la création de 5 voies ferrées proches du chemin du Littoral (16ème) afin de constituer des trains avec des conteneurs transportant des matières dangereuses.</p> <p>Actuellement, ce découpage se fait à la gare d'Arenc où il n'y a pas d'habitation.</p> <p>Aussi, devant ce risque majeur en termes d'explosions, d'incendie, de pollutions atmosphériques, de fortes nuisances sonores, je tiens, en tant que présidente directrice générale d'Intermarché sis : 472 chemin du Littoral – 13016, vous informer de ma très grande inquiétude concernant mes clients ainsi que mon personnel.</p>
39	16/02/2024	Particulier	LUCAS	Ana	<p>CONDITIONS POSÉES POUR UNE ACCEPTATION DU TRANSFERT :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; (à l'extrême rigueur rendre possible la descente) • englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane définis par une étude acoustique sérieuse • électrifier les quais et rendre le branchement obligatoire • Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules (locomotives et engins de manœuvre) • créer une structure de suivi et de concertation (état, GPMM, associations de riverains ,collectivités) • prévoir des mesures compensatoires plus larges que celles prévues dans le dossier • prévoir un accès direct des camions à l'A55 pour éviter les conflits d'usage avec le tramway sur les Boulevards du littoral et André Roussin • mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore
40	16/02/2024	Particulier	TROCHET	Frank	<p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."

41	16/02/2024	Particulier	BEJA	Catherine	<p>L'Etude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique est très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement).</p> <p>Cet aménagement des formes 10, 9 et 8 s'est faite sans aucune concertation préalable avec les riverains ce qui est tout simplement scandaleux car les riverains subissent depuis des pollutions atmosphériques, sonores et lumineuses majeures non prise en compte dans l'étude d'impact</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées : ce qui déjà en soi est déjà inadmissible.</p> <p>=> Par ailleurs les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) auront des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études : - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain).</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, <p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un l'effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable, et hors la loi en terme environnemental.</p> <p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières !</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude!</p> <p>C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur, des manquements graves de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesure locales des polluants (y compris les moyennes sur 24h), l'absence de pris en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi à sous-estimer les impact du projet sur la santé des habitants de nos quartiers : Saint Henri, Mourepiane, Saint André, La Calade à Consolat, L'Estaque Gare.</p> <p>Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) : la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et est hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p>
----	------------	-------------	------	-----------	---

					<p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>Je suis favorable à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique.</p> <p>Le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers.</p> <p>S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents.</p> <p>La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p> <p>- Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>- Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>- Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>Vous l'aurez compris, Monsieur l'enquêteur, nous sommes déjà dans l'insupportable, nous n'en supporterons pas plus.</p>
42	17/02/2024	Particulier	BARBIER	Paule	<p>Bonjour monsieur,</p> <p>Je m'oppose à ce projet car il conduira à une forte détérioration du cadre de vie des habitants de la Calade, de Saint-André et de Mourepiane-Saint-Henri. Il est mensonger d'affirmer, comme le citent les écrits des documents présentés à l'enquête, le contraire. Pourquoi :</p> <p>- La réouverture du tunnel du Soulat conduira par son trafic ferroviaire, particulièrement entre 17 h et 22 h comme annoncé, à augmenter la pollution sonore déjà subie par les riverains des 3 cités jouxtant la ligne ferroviaire. Les habitants de ces cités n'ont durant les périodes chaudes que le seul parc du Séon pour espérer trouver calme et fraîcheur. Par ailleurs, ce tunnel en pente ne bénéficie pas d'extracteurs d'air, les gaz d'échappement de la locomotive pousseuse s'évacueront naturellement que par la sortie située sous les écoles maternelle et élémentaire, située aussi au droit fil en dessous du lycée Saint-Exupéry où de nombreux internes résident. La modélisation des impacts vibratoires n'est guère convaincante. Par ailleurs, les marins pompiers demandent une analyse de la résistance au feu de la structure du tunnel ; or ce rapport n'est pas joint ce qui est anormal pour garantir l'objectivité de cette enquête publique. Et que dire de la pollution au chrome 6 ? Il n'est pas garanti que ce problème soit réglé pour l'année 2026 comme il ne l'est pas pour la dissémination aérienne de ce chrome 6 au fil du temps sur les populations voisines. Non à cette réouverture, bien trop source de risques sanitaires pour la population : sommeil perturbé, bruits augmentés supérieurs à 55 Db à partir de 20h, pollution atmosphérique.</p> <p>- L'augmentation des passages et de la circulation de trains sous Saint-André et sous la falaise de Mourepiane n'apportera que des désagréments aux riverains : bruits et pollution atmosphérique générée entre autres par les locomotives diesel. Les désagréments des activités portuaires et particulièrement les incidences des pollutions (atmosphérique et sonore) émises par les bateaux porte-conteneurs sur les plateformes Intramar et Medeurop ne sont pas évalués. Un mur acoustique doit être construit le long du littoral entre Saint-André et la porte 5 du GPMM pour atténuer les ondes sonores et permettre aux riverains de trouver un sommeil réparateur car il faut préciser que le chargement et le déchargement des porte-conteneurs s'effectuent à toutes les heures de la journée comme de la nuit. Cette activité engendre sur tout l'espace portuaire du terminal des bruits la nuit, période pendant laquelle les bruits de la route CD568 sont quasiment nuls. Le document mis à la disposition du public laisserait penser que les désagréments cessent à 22H : c'est faux ! La constitution et la déconstruction des trains, les déplacements des wagons s'opéreront à toute heure en fonction du nombre de bateaux présents, de la taille des bateaux, des contraintes horaires liées à l'arrivée et au départ des porte conteneurs.</p> <p>- Il est annoncé une augmentation du nombre de camions (4 %) sur des quartiers déjà fort encombrés par ces véhicules ;</p> <p>- Pour toutes ces raisons, seul le développement du faisceau d'Arcenc peut garantir le développement des activités du GPMM en harmonie avec les populations riveraines.</p> <p>- Oui au ferroutage mais pas dans ces conditions.</p>
43	17/02/2024	Particulier	GARITEY	Anne	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>En tant qu'habitante du quartier et donc directement concernée par votre projet, je tiens à exprimer mon opposition à celui-ci tel qu'il est exposé. Je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
44	18/02/2024	Particulier	ROCCA		<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane

45	18/02/2024	Association	Association du conseil citoyen Nord littoral Ouest	<p>CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DU CONSEIL CITOYEN NORD LITTORAL OUEST "</p> <p>Notre Conseil Citoyen Nord littoral Ouest (NLO) a été créé dans le cadre de la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014, comme tous les autres conseils au plan national. Le principe de la co-construction de la politique de la ville , doit permettre d'associer les habitants et les acteurs des quartiers prioritaires , à la gouvernance de cette politique partenariale et c'est bien dans ce cadre que nous réagissons au "Projet de Reconstitution des Fonctionnalités Ferroviaires du Canet" tel qui nous est présenté.</p> <p>Notre Conseil Citoyen NLO s'est constitué en association depuis le 18/01/2018 et compte parmi ses membres des habitants et des associations des territoires impactés directement ou indirectement par ce projet.</p> <p>En préambule à nos remarques sur le projet même, il est à noter que sur l'une des brochures mise à disposition du public, une partie non négligeable et directement impactée par le projet, est absente de vos cartes. Il s'agit d'une partie du noyau villageois de Saint André et de Saint Henri qui sont des QPV intégrés par la loi, à notre Conseil Citoyen.</p> <p>Les remarques, observations et préconisations qui vont suivre, sont le fruit d'échanges avec les habitants de ces territoires qui sont hostiles au projet présenté en raison des nuisances supplémentaires qu'ils devront subir, venant s'ajouter à celles pour lesquelles ils sont déjà mobilisés (Pollution de l'air, pollution sonore, proximité des zones d'habitation avec des sites industriels...etc.)</p> <p>OBSERVATIONS</p> <p>✓</p> <p>Le Tunnel du Soulat</p> <p>Le projet prévoit un surcroît de l'activité "containers" dont les effets négatifs seraient compensés par une augmentation du ferroutage.</p> <p>Si augmenter le ferroutage, n'est pas en soi une absurdité, encore faut-il qu'il puisse se faire dans des conditions ne mettant pas en péril les riverains ou les utilisateurs.</p> <p>Le projet prévoit la réouverture du Tunnel du Soulat qui cumule à lui seul un nombre important d'inconvénients rendant son utilisation incompatible avec l'objectif prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Vibrations ressenties au niveau des habitations jouxtant le Lycée Nord o Pollution du tunnel au Chrome 6 o Le tunnel étant en voie unique, les trains de fret empruntent la voie descendante des TER jusqu'à la gare de l'Estaque, ce qui rend ce partage de ligne problématique. o Nécessité d'utilisation de locomotives diesel puissantes (et donc très polluantes) pour tirer les wagons à la montée et générant une pollution supplémentaire aux abords des écoles de Consolat et du Lycée Nord. <p>✓</p> <p>Matières dangereuses</p> <p>Par le biais du développement de ce nouveau trafic, les habitants vont aussi être confrontés à des nuisances plus sournoises, que sont les stockages supplémentaires de matières dangereuses sans qu'aucun contrôle indépendant et rigoureux ne soit mis en place.</p> <p>PRÉCONISATIONS</p> <p>✓</p> <p>REPORTER LE TRAFIC FERROVIAIRE SUR LE FAISCEAU D'ARENCE</p> <p>✓</p> <p>RENONCER A L'UTILISATION DU TUNNEL DU SOULAT</p> <p>✓</p> <p>ELOIGNER LE PLUS POSSIBLE LES ACTIVITES PORTUAIRES DANGEREUSES, DES HABITATIONS (MEME AU DELA DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR)</p> <p>✓</p> <p>LIMITER LES ACTIVITES DE FRET MULTIMODAL AUX JOURS OUVRÉS DE 7H A 20H</p> <p>✓</p> <p>PREVOIR UN ACCES DIRECT DES CAMIONS DE L'A55 AU PORT (CONFLIT AVEC LE FUTUR TRAMWAY)</p> <p>✓</p> <p>INSTALLER DES DISPOSITIFS ANTI-BRUIT, DE LA CALADE A MOUREPIANE, APRES DES ETUDES ACOUSTIQUES SERIEUSES, FAITES PAR DES INSTANCES INDEPENDANTES</p> <p>LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR PAR L'ABANDON DES MOTEURS THERMIQUES SUR L'ESPACE PORTUAIRE ET L'ELECTIFICATION COMPLETE DES QUAIS, AVEC BRANCHEMENT OBLIGATOIRE DES NAVIRES.</p> <p>CRÉER DE VERITABLES OUTILS DEMOCRATIQUES ET PARTICIPATIFS, POUR ASSOCIER TOUS LES ACTEURS, USAGERS ET HABITANTS, DANS L'ELABORATION LE SUIVI ET LE CONTRÔLE, A TOUTES LES ETAPES DU PROJET ET DE SON AVANCEMENT.</p> <p>CONCLUSION</p> <p>L'objet même des Conseils Citoyen est que soit pris en compte, dans le cadre de tous les Projets de Territoire, la parole des habitants.</p> <p>De manière générale, les grands projets ont toujours des incidences sur la vie des gens, mais NOS QUARTIERS subissent depuis des dizaines d'années les effets d'un abandon qu'ils ressentent au quotidien. Leur quotidien au-delà des aspects économiques qui sont primordiaux, c'est un cadre de vie qui se dégrade malgré des programmes de Rénovation Urbaine qui tardent à se concrétiser ; c'est des pollutions qui s'accumulent (Air, Sonore, Lumineuse, Olfactive...) aggravant une santé déjà précaire et pour laquelle l'accès aux soins est encore plus difficile dans ces territoires ; c'est des difficultés de déplacement aggravées par l'incohérence du réseau ; alors dans le cadre de ce projet qui sous couvert de bonnes intentions présente de nombreux dangers, nous vous demandons de prendre en considération ces remarques qui viendront enrichir les autres contributions.</p> <p>Nous croyons à l'intelligence collective, et dans l'élaboration des projets de territoire ne jamais oublier que les habitants ou usagers ont aussi (et peut-être plus que tout autre) l'expérience et l'expertise.</p>
----	------------	-------------	--	---

46	18/02/2024	Particulier	COLIN	Olivier	<p>Je partage complètement l'avis ci-après et je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>La desserte ferroviaire du GPMM est une nécessité ; la fermeture de la gare du Canet induit la reconstitution de ses fonctions. Reste toutefois à déterminer l'option la plus pertinente pour insérer aux mieux ces infrastructures nécessaires sur le territoire ouest de Marseille.</p> <p>Le dossier présenté par les deux opérateurs s'appuie sur deux points permettant sa valorisation aux yeux des habitants : la création d'un parc public et le développement du recours au chemin de fer pour déplacer les marchandises maritimes et continentales.</p> <p>L'obsolescence de la gare du Canet est pointée depuis de nombreuses années et son abandon par de nombreux opérateurs conduisait logiquement à sa fermeture. Le programme d'Euromed 2 relayé par la ville de Marseille de son côté affichait la création d'un parc.</p> <p>Le développement du transport ferré s'inscrit dans la politique de l'Etat depuis des décennies pour tenter de contrebalancer le transport routier de marchandises. Toutefois, cette politique ne permet pas de maîtriser le développement du recours au « camion » qui est plus économique (en dessous de 600 km), plus souple et plus rapide et qui quoiqu'il en soit sera utilisé pour « le dernier kilomètre ». A cette moindre attractivité pour les chargeurs s'ajoute la congestion du couloir rhodanien. Les difficultés rencontrées par Fret SNCF face à l'Europe fragilisent l'entreprise ferroviaire historique et l'ouverture à la concurrence des sillons qui doivent être abandonnés ne semble pas se révéler fructueuse.</p> <p>Dans le dossier les opérateurs partent du principe du développement du recours au train ; aucun élément objectif ne permet de conforter cette assertion. L'augmentation du chargement des marchandises sur le train permet toutefois d'affirmer une diminution de la circulation dans les quartiers nord de Marseille, élément qui ne peut que séduire les habitants qui vivent et se déplacent au milieu des « 40 tonnes ». Cette diminution est illusoire. L'ouverture de Clésud selon le dossier doit permettre de diminuer le trafic des camions. Toutefois les aléas subit par ce projet ne valide pas totalement cette assertion. De plus l'augmentation de l'activité portuaire prévue par le plan stratégique du GPMM conduit au mieux à une stagnation du nombre de véhicules routiers mais plutôt à une augmentation. Il serait plus honnête d'indiquer que le projet limite l'augmentation globale du nombre de camions dans nos quartiers.</p> <p>Les deux arguments avancés pour faciliter l'acceptation du projet sont trompeurs. Il n'y aura pas moins de camions et le parc est acté par les élus et plébiscité par les habitants des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements. La création d'emploi a aussi été évoquée lors de la phase de concertation, mais que doit-il advenir des salariés travaillant sur la gare du Canet ? La création nette d'emploi n'est-elle pas un leurre supplémentaire ?</p> <p>En ce qui concerne le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires, celui-ci s'appuie sur la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Cette option balaie les difficultés liées à la présence de chrome 6 voire du chrome 3, la difficile insertion des trains de fret dans le futur trafic TER généré par la LNPCA, la nécessité de pousser par une locomotive diesel certains trains incompatible avec la présence d'écoles et de ses professionnels juste au-dessus de l'entrée du tunnel.</p> <p>Le dossier indique que SNCF a l'obligation de reconstituer des capacités ferroviaires de fret détruites.</p> <p>Reste la délicate question du financement du projet global, volet SNCF et portuaire. Le dossier soumis à la concertation a permis de mettre en évidence que les financeurs sont nos impôts : Etat et collectivités locales. Aucune contribution ne semble attendue de la part des acteurs économiques opérant sur le terminal Med Euro Terminal. Ce projet complexe induit des travaux dans un site peut propice à une nouvelle utilisation et présente des difficultés d'insérer dans le trafic. Faut-il lui consacrer tant l'argent public ?</p> <p>Ce projet, une nouvelle fois, condamne nos quartiers à être sacrifiés au profit des camions, des containers et à rester l'arrière-cour du port. Vu l'impact des modifications et travaux à venir, il importe que soit prévu par voie réglementaire un comité de suivi composé majoritairement d'associations représentantes des habitants du secteur et d'élus parallèlement au début des travaux d'aménagement.</p> <p>Pour notamment tous ces points soulevés ci-dessus, la difficile accessibilité au dossier pour le citoyen et son incomplétude sur certains volets pourtant obligatoires, il n'est pas possible d'accepter ce projet quelles que soient les compensations (une plage supplémentaire à Corbières...) et aménagements qui ont été promis tout au long des réunions et rencontres pour limiter les nuisances. Pour éviter tous ces aléas, l'option à retenir est celle d'une circulation exclusive des trains par le faisceau d'Arenc. C'est d'ailleurs ce qui va être opéré pendant deux ans."</p>
47	18/02/2024	Particulier	BENAICHA	Nouredine	Non transfert vers Mourepiane
48	18/02/2024	Particulier	CHIBA	Younes	<p>Marseillais et retraite docker je m indigne contre la decision du GPMM de vouloir faire le transfert du trafic de la gare du Canet a Mourepiane en oubliant que des gens y vivent .Manque de projets vert retour a l utilisation des locomotives diesels alors que l hydrogene existe accroissement de 4,%du trafic routier ou est le ferouttage alors qu a Sete on l a mis en place .Rentrer plusieurs bateaux de croisieres c est un suicide annonce un seul a Nice et Mr le maire l a expulse vers Marseille il degage des fumees sombres ici on l a recu bras ouvert .N oublions pas que les bateaux de croisieres ne peuvent pas se connecter a l électricité par contre les bateaux marchands oui il y a des solutions (financement de connexions electriques ,Gnl ,)Le bras arme reste les investissements qu on fera sur les choix pour l avenir des Marseillais avec leur port et le respect des habitants qui sont impactes au jour le jour et non nos decideurs qui ne vivent pas dans cet environnement .Et souvent hors de Marseille .La ville a besoin de son port en faire une place que de tourisme sera le debut de son declin.Il y aura une scission encore plus importante L histoire du village Rom a Saint Henri sur une aire d autoroute en est la preuve .La transition pour les quartiers nord et son avenir s écrira avec une etude plus complexe que ce qu on nous raconte .Il faudra etre vigilant sans oublier le futur de nos enfants .On ne peut pas etre tous des docteurs infirmiers etc etc</p>

49	19/02/2024	Particulier	GARGAUD	Bruno	<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Après étude du dossier, je vous adresse mes remarques sur ce projet en espérant que celles ci soient prises en considération:</p> <p>CONDITIONS POUR UNE ACCEPTATION DU TRANSFERT</p> <ul style="list-style-type: none"> * reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; * exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; (à l'extrême rigueur rendre possible la descente) * englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane définis par une étude acoustique sérieuse car les bruits venant du port peuvent être considérablement atténués sur les hauteurs de Mourepiane (étude Lasa chez Progeco en 2017) * électrifier les quais et rendre le branchement obligatoire * Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules (locomotives et engins de manœuvre) * créer une structure de suivi et de concertation (état, GPMM, associations de riverains ,collectivités) * prévoir des mesures compensatoires plus larges que celles prévues dans le dossier * prévoir un accès direct des camions à l'A55 pour éviter les conflits d'usage avec le tramway sur les Boulevards du littoral et André Roussin * mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore
50	16/02/2024	Autre	Fu	Yan	
51			COEFFIN	Hortense	
52			SANTIAGO	Sylvie	
53			RODRIGUEZ	Olivier	
54			SANTUCCI	Daniel	
55			GRASSI	Jean Louis	
56			TREGLIA	Pascal	
57			CILLI	Ingrid	
58			BIANCHINI	Béatrice	
59			LAURENTI	Nathalie	
60			PELLERIN	Audren	
61			RHORER	Michelle	
62			SARTI	Laetitia	
63			SIGRIST	Coralie	
64			CHAMAK	Roland	
65			IMBERT	Richard	
66			THARDIN	Patricia	
67			MOULIN	Loic	
68			LE NIR	Yvonne	
69			BELHADJ AMARA	Rafik	
70			PELLEGRINI	Sylvain	
71			ABDOU	Hayria	
72			CHAMBON	Guy	
73			VIRIAMU	Lola	
74			ARNOUX	Florent	
75			SOLANA RUIZ	Paula	
76			DELCASSO	Corinne	
77			VIRIOT	Lucie	
78			PLANES	Nicolas	
79			BOURASS	Malik	
80			HETTAK	Jean Michel	
81			FOUQUE	Daniel	
82			VALENTIN	Evelyne	
83			MASARO	Jennifer	
84			DELBREILH	Audrey	
85			FIASCHI	Jérôme	
86			FIORINO	Laurent	
87			GLAIZE	Romain	
88			ETIENNE	Sandrine	
89			ITALIANO	Rudy	
90			MANCA	Matthias	
91			AGNONE	CAmille	
92			DEL VECCHIO	Anthony	

93			GRIMA	Sebastien
94			SAADA	Axel
95			FAGUERET	Veronique
96			TREGLIA	Patrice
97			SEFERIAN	Jean Christophe
98			OIRIER	Jean Louis
99			SOUBRIER	Thibault
100			SEILLON	Jean Bernard
101			FERAUD	Martin
102			GAIDON	Thierry
103			LIONS	Patrick
104			MERCIER	Frédéric
105			LORENZO	Eric
106			FARISSI	Leile
107			LABUSSIÈRE	Florence
108			MAZZA	Estelle
109			CHATER	Ines
110			BOUMENDIL	Stépane
111			SALDUCCI	jean Philippe
112			VIELFAURE	François
113			REVERCHON	Marc
114			KABAASSAKALIAN	Patrick
115			BLANC	Jean Claude
116			JULIEN	Rémi
117			LORQUET	Léa
118			LEBAS	Helene
119			DELBREILH	Audrey
120			PIGEAT	Pierre
121			LE NIR	Stéphanie
122			CROZEL	Jean Luc
123			LUCCIONI	Doriane
124			ANGELLA	Jean Christophe
125			AGDESTEIN	Asa
126			HOUZE DE L'AULNOIT	Hugues
127			CIRASARO	Claudio
128			GIRALDI	Bernard
129			SABIO	Francis
130			PASCAL	Anne
131			CANTARELL	Emmanuelle
132			RIGAUX	Michelle
133			BONAN	Hugo
134			ROMERA	Christophe
135			ROMERA	Brandon
136			FONTANINI	Sylvie
137			CENCI	Grégory
138			SANTIAGO	Mario
139			MANDIN	Norbert
140			MIGLIORE	Patrick
141			SIDENUS	Jakob
142			MAURIZI	Jean Louis
143			ANGLADA	Sylvia
144			GALLIGANI	Mathieu
145			DRAGO	Annabel
146			GUERIN	Florence
147			CONENNA	Laurent
148			MANCA	Matthias
149			MUSCAT	Hervé
150			COUTEAU	Claude
151			FIORINO	Laurent
152			FIASCHI	Joris
153			VERSACCE	Magalie
154			REBEUH	Frank
155			LEBRUN	Franck
156			COLICCI	Elisabeth
157			GINTANA	Monique
158			TREGLIA	Celine

Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

Cette année, le site ferroviaire du Canet laissera place à un grand parc urbain de 20 hectares : le parc du ruisseau des Aygalades. Ce parc constituera une trame verte et bleue depuis les massifs de l'Étoile jusqu'au rivage, recréant des continuités biologiques et contribuant à la réduction d'îlot de chaleur urbain, au rétablissement de la biodiversité, et à la qualité de l'air et à la qualité de vie dans le quartier.

L'enjeu est donc, pour SNCF Réseau et le Grand Port Maritime de Marseille, de transférer une partie des activités ferroviaires du Canet, essentielles pour les activités du port et pour les habitants et entreprises de notre région, vers le secteur de Mourepiane, et de remettre en service la voie ferrée passant par Consolat.

Une relocalisation à triple objectif :

> répondre aux attentes environnementales des habitants en maintenant et développant le transport par train des marchandises alimentant actuellement Marseille centre-ville, évitant ainsi des circulations de camions dans Marseille et autour du Canet ;

> maintenir notre position d'acteur économique incontournable en Méditerranée en continuant de permettre le chargement et déchargement des marchandises maritimes arrivant ou partant sur les bassins Est du port de Marseille en train ;

> attirer des flux du Nord de la France ou de l'Europe par train afin d'améliorer notre attractivité sur le port de Marseille et développer également les exports marseillais vers ces régions du Nord.

Des effets bénéfiques pour la ville et ses habitants :

> optimisation de l'itinéraire pour les trains de marchandises entrant ou sortant du port, grâce au raccordement de Mourepiane qui réduit le nombre de kilomètres parcourus dans Marseille ;

> optimisation des coûts pour nos commerçants locaux, en leur permettant d'être approvisionnés en marchandises et d'expédier les produits manufacturés localement, tout en baissant leurs coûts de livraison ;

> réduction du trafic routier sur l'A55, avec 130 poids lourds évités par jour en 2026 et jusqu'à 270 poids lourds par jour en 2046 ;

> réduction du bruit grâce à la mise en place de semelles de freins composites sur les trains de fret et à l'augmentation limitée du nombre de trains prévus ;

> réduction des émissions de CO2, avec près de 54 000 tonnes de CO2 évitées par an ;

> création de 300 emplois, sur toute la chaîne logistique avec une centaine d'emplois portuaires locaux pérennisés.

Au-delà de l'impératif légal de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare de fret du Canet, ce projet représente un puissant levier de compétitivité et de développement économique et environnemental pour notre territoire.

Dans cette perspective, nous soutenons ce projet, convaincus qu'il constitue une transformation vitale pour notre région, en l'orientant vers une logistique plus verte et durable, essentielle pour la ville de Marseille et pour les activités économiques situées dans les bassins Est du port.

159			TREGLIA	Matteo	
160			TREGLIA	Lucie	
161			CADIERNO	Stéphane	
162			CABOT	Helene	
163			Rueda	Cédric	
164			BRUNET	Chloé	
165			IMBERT	Camille	
166			AMPHOUX	Didier	
167			FRECHE	Laurence	
168			MOSCHETTI	Frédérci	
169			DOUSSE	Alain	
170			MARDIKIAN	Thomas	
171			VANDAELE	Stéphane	
			PULICANI	Mathieu	
			HERVIN	Christophe	
			BONNEAU	Frederique	
			ROMETTE	Pierre-Marie	
			KOTHE	Gérald	
			VION	Christophe	
			BLANCARD	Sophie	
			GUIUSTI	Loicia	
			PEREZ	Stéphane	
			CARLES	Denis	
			PEYTOU	Michel	
			SIDAINÉ	Axelle	
			BALANDREAU	Christine	
			MORTON	Jerome	
			SENS CAZENAVE	Thierry	
			CAVAGNARO	Marcel	
			SCARDIGLI	Bruno	
			BELHADJ AMARA	Rafik	
			LOPEZ	Christophe	
			SELLES	Matthis	
			CHAMBON	Bertil	
			NOBILI	Gilles	
			HANNESSE	Laura	
			BLISSON	Fabrice	
			LESTO	Remi	
			BOURSON	Christophe	
			SANTIAGO	Jérémy	
			ERRANI	Nicolas	
			KABASSAKALIAN	Guillaume	
			BORNAREL	Serge	
			BERNARD	Stephanie	
			FRUCTUS	Laurent	
			SANNINO	Jean-Philippe	
			PARRA	Anthony	
			BONINI	Sophie	
			MOUKBORIAN	Greg	
			PARRA	Catherine	
			DARVISI	Miakela	
			SABRAZES	Eric	
172					
173	19/02/2024	Particulier	BOYARD	Amie	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000)

174	19/02/2024	Particulier	DOMINIQUE	Jean	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000)
175	19/02/2024	Particulier	DENEGRI	Michelle	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe
176	19/02/2024	Particulier	DENEGRI	Yolande	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe
177	19/02/2024	Particulier	GRAS	Alain	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe
178	19/02/2024	Particulier	MANACHE	Severine	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000)
179	19/02/2024	Particulier	GARGAUD	Françoise	Monsieur le commissaire enquêteur, Après étude du dossier, je vous adresse mes remarques sur ce projet en espérant que celles ci soient prises en considération: CONDITIONS POUR UNE ACCEPTATION DU TRANSFERT * reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; * exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; (à l'extrême rigueur rendre possible la descente) * englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane définis par une étude acoustique sérieuse car les bruits venant du port peuvent être considérablement atténués sur les hauteurs de Mourepiane (étude Lasa chez Progeco en 2017) * électrifier les quais et rendre le branchement obligatoire * Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules (locomotives et engins de manœuvre) * créer une structure de suivi et de concertation (état, GPMM, associations de riverains ,collectivités) * prévoir des mesures compensatoires plus larges que celles prévues dans le dossier * prévoir un accès direct des camions à l'A55 pour éviter les conflits d'usage avec le tramway sur les Boulevards du littoral et André Roussin * mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore
180	19/02/2024	Particulier	RAUZIER	michele	Bonjour, Riveraine du GPMM, je suis scandalisée de constater que l'on rajoute des pollutions supplémentaires à ce quartier si durement touché par la pollution atmosphérique des bateaux de croisière et du trafic routier des camions qui vont s'y greffer. Je suis CONTRE un tel projet alors que ce terminal pouvait se faire sur la gare d'Arenc déjà bien équipée pour ce genre de transport.
181	19/02/2024	Particulier	CALIFANO	Corinne	Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000)
182	19/02/2024	Particulier	DJEMA	Anane	Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."

183	19/02/2024	Particulier	MARS	Yoyo	<p>Mr Le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Si l'on prend ce projet d'un point de vue sanitaire et non pas économique ce projet n'est pas défendable.</p> <p>L'étude de danger n'a pas été réactualisée, ce qui au vu des enjeux ne semble pas sérieux. L'étude existante comporte de nombreuses lacunes. En effet elle n'inclue pas toutes les zones du périmètre concerné.</p> <p>Concernant l'impact acoustique du projet, l'étude ne prend pas en compte les très basses fréquences générées par les bateaux et les locomotives.</p> <p>Elle ne prend pas non plus en compte le bruit qui monte et l'effet d'arène qui existe dans le bassin de Séon et qui impacte déjà toutes les habitations qui surplombent le port.</p> <p>Bruit du a l'impact des containers lors de leur chargement/déchargement, ce a quoi s'ajouterons le bruit des collisions des wagons lors de leur attelage.</p> <p>La présentation du projet aux habitants laisse entendre qu'il y aura moins de camions, alors qu'il y en aura plus sur le secteur des 15 et 16eme Arrondissement.</p> <p>Elle dit moins de bruit ferroviaire alors que le propre du projet est de créer une gare là ou il n'y en avait pas.</p> <p>Le projet prévoit la fermeture du passage a niveau de Saint André, ce qui impactera fortement la desserte du village notamment pour l'accès aux bus.</p> <p>Il prévoit aussi la réouverture du tunnel du Soulat proches d'écoles, lycées et riverains.</p> <p>Ce projet en réalité, c'est plus de camions, plus de bateaux de fret et plus de trains dans nos quartiers, avec en prime de grosses locomotives diesel ! Donc inévitablement plus de pollution, plus de bruit et plus de risques pour la population dans un secteur déjà saturé, avec une pollution de l'air déjà largement au dessus des normes de l'OMS (voir relevé des associations de secteur).</p> <p>Ce projet est en contradiction avec les projets "verts" de la ville. Projets de pistes cyclables, de revitalisation des villages de St Henri, St André, l'arrivée du tramway et le projet "Grand Estaque".</p> <p>Des alternatives moins impactantes pour les populations existent et devraient être privilégiées(Arenc, Berre).</p>
184	19/02/2024	Particulier	FRANCOIS	Claudine	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000)
185	19/02/2024	Particulier	BROTONS	Valo	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe
186	19/02/2024	Particulier	BLANC	Annie	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
187	19/02/2024	Particulier	JAILLARDON	Jean Claude	<p>Je suis entièrement d'accord avec les analyses de Cap au Nord et donc opposé à ce projet dans sa configuration présentée. Le développement du ferroutage ,qui est une bonne chose, ne nécessite pas un tel développement de l'activité portuaire . Le lieu choisi pour le transfert modal peut être déplacé à Arenc ou les nuisances auront moins d'effets sur la population. L'utilisation du diesel doit être remplacée par l'électrique bien avant la date prévue</p> <p>Je souhaite également préciser ma position sur 3 points: le bruit de la réparation des containers, la conséquence sur les projets des collectivités territoriales dans le 16 ème arrondissement, et les effets sur la santé de la pollution aérienne</p> <p>LA REPARATION DES CONTAINERS</p> <p>Il existe une étude acoustique qui est très lacunaire, qui ne couvre pas toutes les zones en particulier les extrémités est et ouest, ne prend pas en compte les basses fréquences ,ni l'effet d'arène (son qui monte) , et ignore superbement le bruit généré par la réparation des containers.</p> <p>La société PROGECO est une entreprise de réparations de containers qui s'est installée en 2016/2017 sur le terre plein de Mourepiane dans l'enceinte du GPMM</p> <p>La réparation consiste à taper à grands coups de masse sur des containers vides : ce qui assure une grande résonance des centaines de fois répétées dans la journée</p> <p>Ce bruit de réparation des containers est totalement absent de l'étude acoustique.</p> <p>Pourtant il génère de très grandes nuisances ;ce qui a obligé Cap au nord à mener une action en 2017 dont les principaux enseignements sont les suivants :</p> <p>A la demande de la municipalité (et pas du GPMM qui n'a rien voulu faire) Progeco a été tenu de mandater une société d'ingénierie acoustique :La société LASA Marseille</p> <p>Son diagnostic de non respect de la réglementation a abouti à obliger Progeco à déplacer la zone de réparation derrière le hangar 25 et à mettre en place des containers frigorifiques constituant un mur antibruit. Tant que cette zone a été utilisée , ce bricolage a fonctionné...</p> <p>Cela a duré 4/5 ans mais le bruit a repris car la zone de réparation n'est plus utilisée</p>

188	19/02/2024	Particulier	KOENIG	Florence	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet, tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avant l'enquête publique : une communication très minimale, plans et schémas illisibles, présentations tronquées, prévisions modélisées. <p>Je rappelle qu'un projet similaire a été abandonné en 2015, après un avis défavorable du Commissaire Enquêteur, à la suite d'une enquête publique à laquelle les habitants ont participé en nombre, soutenus à l'époque par les élus et les associations.</p> <p>en 2024, on note une lassitude des habitants, qui se sont peu mobilisés, et que les associations ont peiné à informer et à mobiliser.</p> <p>Pour cette enquête, la plupart des habitants des zones de Projet n'ont été informés qu'à partir d'octobre 2023 à l'occasion des deux réunions publiques des 14 et 28 novembre 2023.</p> <p>Ils n'ont jamais été conviés aux différents ateliers de concertation qui se sont déroulés en 2022.</p> <p>Dans certains quartiers, la Cité Consolat par exemple, les habitants ont été prévenus des réunions publiques l'après-midi pour une réunion le soir même. Comment ne pas conclure à un mépris total des populations concernées ?</p> <p>Le 14 novembre 2023, réunion publique à Saint Henri, Madame Nadia Boulainseur, Maire du 15-16e ouvre la réunion en affirmant que le projet 2023 serait radicalement différent de celui de 2015, ni elle, ni aucun des intervenants maîtres de Projet n'en ont fourni la preuve.</p> <p>Elle laisse entendre que si le Projet ne se fait pas il n'y aura ni Parc des Aygalades, ni tramway alors que ces différents projets sont actés.</p> <p>Le 28 novembre 2023, réunion publique à Saint Henri, Madame Nadia Boulainseur, Maire du 15-16e conditionne son projet au fait qu'il ne ferait courir aucun risque sanitaire à la population.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enquête publique (10 janvier 2023 - 21 janvier 2023) <p>On peut constater des volumes de documents conséquents souvent peu lisibles, échelle trop petite des plans et des schémas, des analyses incomplètes ou manquantes, réclamant une étude attentive des documents et annexes.</p> <p>Remarques après étude des documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - - Les risques sanitaires sont mal évalués mais bien réels. - - La réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable : dépollution du chrome 6 non garantie, et en tout cas non vérifiée, impactant de jeunes enfants dans des groupes scolaires et le Centre Social des Musardises, au-dessus du tunnel, des études vibratoires modélisées. Des populations précaires aux conditions de vie déjà difficiles toujours plus fragilisées. - - Des secteurs entiers, pourtant dans la zone de projet semblent avoir été oubliés : l'Estaque gare, Saint André, Saint Henri, Consolat, qui pourtant subiraient des nuisances supplémentaires liées au projet. - - L'étude table sur une diminution des camions grâce au fret ferroviaire pour conclure en dépit de cette amélioration (étude modélisée) que le niveau de dépassement des PM2,5, PM10, NO2 n'est pas de leur fait. - Si on tient compte du fait que le report du fret routier vers le fret ferroviaire n'est pas gagné vu le surcoût du fret pour les transporteurs, on peut mettre en doute la conclusion qui table sur un nombre moindre de camions. - - Une analyse Air Santé incomplète : <ul style="list-style-type: none"> • mesures lacunaires dans cette étude largement sous-estimée : <ul style="list-style-type: none"> - les moyennes annuelles en NO2 mesurées uniquement sur 2 mois - les moyennes annuelles des PM 10 ne sont mesurées qu'en 2 points sur 2 semaines uniquement. - absence des mesures locales de PM 2,5 uniquement modélisées sur une base de données datant de 5 ans. - les données de concentrations journalières de PM2,5, PM10, NO2, à étudier en lien avec le risque aigu de maladies chroniques. • aucune mention du trafic maritime : des bateaux porte-conteneurs et de croisières • pas de prise en compte des problèmes liés à la motorisation des bateaux et leur obligation à terme de branchement à quai en cas d'électrification. • les données qui devraient être étudiées localement : les valeurs les plus proches sont relevées à Saint-Louis, en dehors de la zone d'étude et loin de la zone portuaire. • Conclusion de l'étude Air Santé : les dépassements observés dans la bande d'étude ne sont pas imputables au projet, l'environnement considéré est donc initialement dégradé, cela veut dire que les habitants subissent déjà des nuisances qui n'ont rien à voir avec le projet, si on leur en rajoute, le cumul ne sera pas imputable au projet. - Des conclusions hâtives présentant les bénéfices du projet et oubliant les facteurs aggravant la pollution actuelle et à venir. <ul style="list-style-type: none"> • Après l'enquête publique <p>Le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté comme une alternative mais comme une part du fret global dont l'augmentation ne cesserait de croître, d'où l'augmentation du nombre de camions !</p> <p>ATMO Sud rappelle que les concentrations en CO2 souffre et dioxyde d'azote à Marseille demeurent au-dessus des limites recommandées par l'OMS.</p> <p>Les habitants de Mourepiane, de Consolat et de Saint André subissent déjà la pollution atmosphérique, due aux trafics routier et maritime, la pollution acoustique : chocs des conteneurs, bruits des moteurs continus en journée et de nuit, pollution lumineuse due aux éclairages nocturnes des portiques sur les sites Intramar et MedEurop.</p> <p>Il paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants.</p> <p>Nos quartiers subiraient un cumul de nuisances inacceptables par les risques pour la santé.</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent être réalisées dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations de riverains et habitants des 15-16e (CIQ - Cap au Nord...) afin de vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre.</p>
-----	------------	-------------	--------	----------	---

189	19/02/2024	Particulier	BELDJILALI	Rahma	<p>Bonjour,</p> <ul style="list-style-type: none"> •Wraiment trop de flou et de zones d'ombres et d'omissions dans ce projet. <p>Un autre projet centré sur le faisceau d'Arenc est possible, respectueux du cadre de vie des habitants contrairement à celui présenté qui va contraindre les écoliers, lycéens et habitants de la Calade à subir plus de bruits, de pollutions atmosphériques.</p> <p>4% le trafic de camions en plus avec une plateforme logistique entre celle de l'APHM et Intermarché.</p> <p>Oui au transport par rail mais certainement pas dans ces conditions.</p> <ul style="list-style-type: none"> •des Risques sanitaires mal évalués mais bien réels = DANGER <p>La réouverture du tunnel du Soulat, est inacceptable pour les habitant.es des cités voisines déjà impacté.es par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait encore plus de bruits et de pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat. Il est inadmissible que des populations fragilisées, des enfants vivant dans des familles précaires, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribu pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>Les riverain.es de Saint-André et Mourepiane subiraient le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. sans oublier le bruit (et les gaz) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitant.es sont déjà impacté.es la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent.</p> <p>Les habitant.es de Saint-Henri et l'Estaque Gare, enfin, sont les grand.es oublié.es de l'étude et pourtant leurs habitations et elles/eux-mêmes subiraient des troubles à cause de l'intensification du trafic et de la nature même des convois : lourds, bruyants, sources de vibrations, et susceptibles de transporter des matières dangereuses.</p> <p>Ainsi, ce projet aurait pour effet de provoquer une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; s'il était mené à bien il contribuerait à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain : ATMO Sud rappelle en effet que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent au dessus des limites recommandées par l'OMS. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il me paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>J'exige une NOUVELLE ÉTUDE et je REFUSE la réouverture du tunnel de Soulat</p>
190	19/02/2024	Particulier	MAZELLA DI BOSCO	Florence	<p>En soutien à tous les habitants concernés par le report des fonctionnalités de la gare ferroviaire de fret du Canet à Mourepiane.</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
191	19/02/2024	Particulier	CAR	Philipe	<p>Bonjour.</p> <p>J'habite Mourepiane et je tiens à exprimer fermement mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé.</p> <p>Je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret méga-polluants qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000)
192	19/02/2024	Particulier	BOUZID	Sonia	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
193	19/02/2024	Particulier	SANTY	Didier	<p>Bonjour,</p> <p>"Je tiens par ce message à exprimer mon opposition résolue au projet tel qu'il est exposé à ce jour et je demande son réexamen en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; revoir la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
194	19/02/2024	Particulier	VITALI	Daniel	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
195	19/02/2024	Particulier	ELIE	Carole	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc •d'exclure l'utilisation du tunnel du Soulat •d'englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane
196	19/02/2024	Particulier	FONTAINE	Françoise	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> -reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; -exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; -englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane

197	19/02/2024	Particulier	ARTAUD	Florence	<p>Bonjour,</p> <p>> Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <p>> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ;</p> <p>> - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ;</p> <p>> - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe</p> <p>> - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours</p> <p>> - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret</p> <p>> (+ 30000) J'habite juste au dessus !!</p>
198	19/02/2024	Association	Club Marseille Métropole		<p>En préambule, nous rappelons que le Club Marseille Métropole milite depuis plus de 10 ans sur une amélioration de la mobilité en général, mais également sur l'amélioration de la desserte Fret de la métropole marseillaise et du dernier kilomètre.</p> <p>Ainsi, dès les premières réflexions sur l'élaboration de l'agenda mobilité de la métropole en 2016, le Club Marseille Métropole via sa commission mobilité, avait élaboré un panel de solutions parmi lequel figurait une réflexion sur la desserte fret du dernier kilomètre et la minimisation des poids lourds dans l'aire métropolitaine.</p> <p>Dans ce cadre, la commission mobilité du Club Marseille Métropole a souhaité examiner le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet et c'est dans ce cadre que nous produisons la présente contribution à la concertation publique correspondante.</p> <p>En première lecture, La commission considère que la fermeture de la gare du Canet existante, située en périphérie du centre-ville, au profit d'un éclatement du trafic ferroviaire d'une part sur la zone de Clésud hors zone urbaine et d'autre part sur le terminal ferroviaire portuaire existant à Mourepiane répond à la double problématique de limiter les trains Fret en centre-ville, tout en conservant une desserte logistique au plus près avant le dernier kilomètre.</p> <p>On notera la rotation de 4 A/R de train sur la gare actuelle du Canet, qui se situe en plein centre du développement bureau, tertiaire, logement de la zone Euromed 2 ou en limite.</p> <p>Pendant la phase intermédiaire, nous notons que les trains, y compris des trains longs de 750m transiteront par le faisceau d'Arcenc. Même s'il ne s'agit que d'un état intermédiaire, même si ce faisceau se situe en bordure du GPMM très largement en dehors de zone d'habitations, nous émettons le souhait que les trains longs soient réduits au minimum afin d'éviter les manoeuvres et impacts sur le réseau interurbain de desserte voyageurs de la côte bleue notamment ;</p> <p>Nous notons sur le projet soumis à la concertation présente de nombreux points bénéfiques, non seulement à l'amélioration du dispatching du trafic fret ferroviaire qui n'entre plus dans Marseille, mais également des actions immédiates ou à venir sur le terminal de Mourepiane permettant de lutter contre la pollution atmosphérique et sonore.</p> <p>Aujourd'hui des trains longs de 750m entrent dans le périurbain de Marseille pour un éclatement à la gare du Canet, représentant 40 000 conteneurs annuels en 2022. Demain, une partie de ces trains n'arriveront plus du tout sur Marseille mais, iront directement sur la zone logistique de Clésud et l'autre partie des trains de Fret s'arrêteront à Mourepiane dans l'enceinte du GPMM. On peut donc constater en premier lieu un éloignement du trafic fret des quartiers Urbains de Marseille, une diminution du linéaire de voie pour se rendre sur le terminal et donc parallèlement moins de pollution atmosphérique et acoustique. Enfin, malgré la fermeture de la gare du Canet, la fonctionnalité logistique pour la ville de Marseille et uniquement pour la Ville est reconstituée, tout en supprimant le fret qui n'a rien à faire à transiter par Marseille.</p> <p>Ainsi, on peut se féliciter de la réflexion globale effectuée permettant de ne conserver sur le nouveau site Mourepiane du GPMM, que le fret strictement nécessaire à Marseille et à l'est du département des Bouches-du- Rhône.</p> <p>Par ailleurs, alors que l'on aurait pu s'attendre à la réalisation d'une nouvelle voie ferrée pour accéder au terminal de Mourepiane, on constate également la réutilisation d'une voie ferrée déjà existante. Cela permet de ne pas grever d'emprise foncière supplémentaire, mais participe à la réutilisation des emprises ferroviaires existantes voire abandonnées, et en ce sens participe à la préservation du bâti et foncier actuel.</p> <p>Le choix de maintenir l'activité logistique sur le terminal de Mourepiane permet également le maintien d'une activité économique complète aux différentes fonctions du Port.</p> <p>On note également le souhait de l'Etat et des acteurs locaux Département, Ville, Métropole de réaliser des mesures d'accompagnement du projet au-delà du strict réglementaire, pour minimiser les impacts acoustiques de la réutilisation de la voie de raccordement sur le terminal de Mourepiane, bien que cette voie soit existante depuis longtemps.</p> <p>On notera également un accord de toutes les parties : État, Métropole et Ville de Marseille sur ce projet de mobilité.</p> <p>Considérant les éléments objectifs de cette opération : diminution du trafic ferroviaire entrant à Marseille à date et en corollaire diminution de la pollution atmosphérique, diminution du linéaire ferroviaire en ville, mise en oeuvre de protections acoustiques au-delà du strict réglementaire et évidemment verdissement du parc futur du Canet, le Club Marseille Métropole émet un avis favorable au projet de Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet</p>
199	19/02/2024	Particulier	LE ROUX	GAELE	<p>En qualité d'habitants du quartier de Mourepiane, Nous tenons à exprimer notre opposition au projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>L'étude d'impact sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » minore ou oublie des facteurs majeurs de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec ce projet :</p> <p>Le site de MOUREPIANE est particulièrement sensible.</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un CUMUL DE NUISANCES INACCEPTABLES par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude.</p> <p>Le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique et des dangers. S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une DEGRADATION DE LA QUALITE DE VIE des habitants des quartiers impactés et une augmentation des risques d'accidents.</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, DES ETUDES COMPLEMENTAIRES DOIVENT ÊTRE REALISEES dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre .</p>

200	19/02/2024	Particulier	PILLANT	Alan	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000)
201	19/02/2024	Particulier	CHAMOULAUD	Marie	<p>Un des objectifs avancés est de diminuer le trafic routier, mais il ne se traduit dans les projections que par la « limitation significative » de la croissance de ce trafic routier. On est loin d'une diminution significative du trafic routier. Cf doc joint.</p> <p>L'objectif du ferroutage devrait théoriquement faire diminuer fortement le trafic camion dans notre arrondissement. Il n'en sera rien sans réglementation contraignante, Si le trafic camion n'est pas stoppé en amont et contraint d'utiliser la SNCF, la logistique urbaine concernant Marseille et son contingent de poids lourds continuera d'augmenter. Cette obligation de ferroutage pour les poids lourds arrivant de l'axe Paris Lyon Marseille est la seule solution pour éviter aussi leur présence excessive sur la bd A. Roussin et le Bd Barnier qui traverse une forte zone d'immeubles d'habitations.</p> <p>Notre arrondissement est déjà très impacté par les plateformes logistiques existantes : Transcausse, Dachser, GTS etc... dont les camions utilisent très fortement l'espace public de voiries des noyaux villageois pour leur activité. Sans oublier les stockages de containers qui génèrent aussi beaucoup de circulation de poids lourds dans les noyaux villageois. Cette activité poids lourds va aussi se concentrer sur la porte 4 du GPMM , sur la même entrée que la gare maritime du Cap Janet, le Data Center et les Croisières. J'émet de forts doutes sur une réelle diminution de l'activité poids lourds sur l'arrondissement.</p> <p>2/ Les nuisances subies par les riverains :</p> <p>Circulation de camions (logistique et conteneurs), pollution atmosphérique des entreprises du secteur dont le GPMM, des axes autoroutiers très polluants(A55), le survol des avions...La liste est longue. Pour réduire les nuisances il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pose de murs anti-bruits là où les riverains de la SNCF le demandent de St André à L'Estaque Riaux. • Dispositif d'isolation phonique à la charge de la SNCF , comme cela se pratique à l'aéroport de Marseille. • Réfection des voies pour réduire les vibrations. • Electrification massive des équipements ferroviaires sur le site de Mourepiane. • Electrification prioritaire des formes de réparations navales 8/9/ et 10 dont l'activité est proche des habitants. <p>3/ Evolution de l'activité conteneurs sur le GPMM :</p> <p>L'objectif stratégique du GPMM il est d'accueillir plus de « boîtes » , conteneurs à Marseille bassin Est. Cette augmentation souhaitée entraînera de fait une augmentation du trafic routier autour du GPMM. Quand un porte container arrive sur le port de Marseille, les « boîtes » ne sont pas toutes à destination de Marseille. Il n'existe aucune garantie qu'elles seront toutes embarquées sur le rail. Obligation sera-t-elle faite de contraindre au ferroutage les « boîtes » à destination de l'ouest et du nord du département, voir plus largement aux destinations hors région ? L'arrêté autorisant le terminal de Mourepiane doit prescrire explicitement l'utilisation du mode ferré par les usagers de ce terminal. Et pour ce faire la tarification doit être attractive.</p>
202	19/02/2024	Particulier	LEBRACHE		<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition au projet tel qu'il est exposé et je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferrovière sur le faisceau d'Arenc, - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat, - englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Je rajoute que je m'oppose à tous projets qui représenteraient un danger pour toute la population du 15è et 16è arrondissements tant au niveau sécuritaire qu'au niveau santé.</p>
203	19/02/2024	Particulier	MENDIL	Said	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition au projet tel qu'il est exposé et je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> * reporter le trafic ferrovière sur le faisceau d'Arenc * exclure l'utilisation du tunnel du Soulat * englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
204	19/02/2024	Association	COLLECTIF VILLAGE INSERTION	Marion CLEMENT	<p>"Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
205	19/02/2024	Particulier	CLEMENT	Gerard	<p>Bonjour</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe

206	19/02/2024	Particulier	MIRGUET	Olivier	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>« Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation....." »</p> <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord et de nos arrondissements.</p> <p>Ce n'est pas à l'industrie à prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie , de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas avoir d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisit de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens.</p>
207	19/02/2024	Particulier	LIBERMAN	Therese	<p>Monsieur le Commissaire-enquêteur,</p> <p>Comme mon épouse, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Je me permets de rappeler que le même projet a été abandonné en 2015 suite à l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur et nous observons malheureusement très peu de modifications entre les dossiers 2015 et 2022.</p> <p>Je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygaldes et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré, mal encadré d'un espace déjà fort impacté par de multiples nuisances.</p> <p>D'autant que le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître (avec une augmentation des camions aussi).</p> <p>Aussi, pour aller plus loin dans la réflexion, me semble-t-il indispensable, avant de réaliser cet aménagement, de reconsidérer l'absurdité du transport des marchandises, c'est à dire, comme dans le domaine de l'énergie, de commencer par la sobriété (le transport le moins polluant est celui qu'on ne consomme pas).</p> <p>Ce projet aurait pour effet de provoquer une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; s'il était mené à bien il contribuerait à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire du quartier.</p> <p>Il me paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter les taux de polluants !</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>
208	19/02/2024	Particulier	MATHEVET	Marie-Josée	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; •Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; •Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet.</p> <p>Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques.</p> <p>Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris.</p> <p>Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime.</p> <p>Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p>
209	19/02/2024	Particulier	CORBIER	Danielle	<p>Monsieur le Commissaire-enquêteur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Tout d'abord, je me permets de rappeler que le même projet a été abandonné en 2015 suite à l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur et nous observons malheureusement très peu de modifications entre les dossiers 2015 et 2022.</p> <p>Je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygaldes et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré, mal encadré d'un espace déjà fort impacté par de multiples nuisances.</p> <p>D'autant que le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître (avec une augmentation des camions aussi).</p> <p>Aussi, pour aller plus loin dans la réflexion, me semble-t-il indispensable, avant de réaliser cet aménagement, de reconsidérer l'absurdité du transport des marchandises, c'est à dire, comme dans le domaine de l'énergie, de commencer par la sobriété (le transport le moins polluant est celui qu'on ne consomme pas).</p> <p>Ce projet aurait pour effet de provoquer une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; s'il était mené à bien il contribuerait à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire du quartier.</p> <p>Il me paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter les taux de polluants !</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>

210	19/02/2024	Entreprise	Bournet	Valerie	<p>Bonjour, Suite au projet "Gare du Canet et transfert de fret sur Mourepiane", je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé. Je demande une réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire une demande d'audit au Grand Port de Marseille, lui demandant qu'elle sera la nature des produits transportés ?? que ce ne soit pas des produits dangereux qui puissent avoir une connotation Seveso. - Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc - Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat - Englober la construction de murs antibruit de La Calade jusqu'à La Nerthe. - Le refus de locomotives et bateaux de fret se déplaçant avec du carburant diesel - Le refus de rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ de 30 000° - Le refus de trains longs nuits et jours <p>Il en va de la santé des habitants, du respect de l'écologie. Bien à vous</p>
211	19/02/2024	Particulier	LECA	Christiane	<p>Bonjour Habitant Mourepiane dans le quartier de St Henri depuis 30 ans j'ai vu la progression des nuisances bruit et pollution qui se cumulent entre les bateaux du port , le chantier de réparation , les engins de manutention , les camions qui circulent dans tous les sens vers le port ou d'un point logistique a un autre. La situation de tous les jours c'est la suie qui se dépose sur toutes les surfaces, le bruit qui persiste quelquefois même la nuit et le week-end. Et voila le retour du train avec des containers dont une partie est destinée à être chargée sur des camions sur des camions qui vont rentrer en plus sur le port pour cela. Une gare de marchandise en somme sous nos fenêtres qui va ajouter sa pollution et son bruit a la situation déjà critique. En plus de cala il y a aussi l'impact que ce projet risque d'avoir sur le quartier en le consacrant comme arrière port pour entrepôt de containers et bases logistiques qui s'installent dès qu'une surface est libre. On nous laissait entrevoir des projets de requalification de la RD568, une piste cyclable, le grand Estaque et on nous noie encore plus sous les camions qui rendront ces projets quasiment irréalisables. Il y a clairement un manque de vision qui doit etre dénoncé, ce projet n'est qu'un mauvais bricolage qui va faire perdre des années à Marseille sur des développements futurs a plus forte valeur ajoutée et apportant plus d'emplois. La meilleure solution semble être de consolider la gestion à Arenc au-delà des deux ans prévus et faire les travaux sur place pour gérer dans cette gare SNCF les flux de marchandise train route. Cordialement,</p>
212	19/02/2024	Particulier	MARIANI	Marie-Laurence	<p>Monsieur le Commissaire enquêteur, Il nous a été donné la possibilité et le devoir citoyen de nous exprimer sur un projet certes ambitieux pour le port mais contraire aux bien être des habitants en général des quartiers impactés. Habiter à l'Estaque et plus particulièrement à Mourepiane devait être une belle vie et harmonieuse. Or avec ce projet qui n'est pas complet, surtout nébuleux et très orienté intérêts du Port , nous allons subir toutes les nuisances du développement du Port , bruit , pollution insidieuse, invisible, dangereuse pour notre santé et celle de nos animaux de compagnie. Je suis en totale opposition avec ce projet en l'état. Je vous demande de prendre en compte notre qualité de vie au quotidien et je demande la réécriture de ce projet en choisissant de</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc. • en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat. • et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit (page 418/466 pièce E) que « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire ». Il s'agit donc bien d'une augmentation : plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques, encore plus d'embouteillages déjà bien présents à certaines heures ! Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet ne répondent pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementale et l'ignorent donc. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé et des conditions de vie des habitants déjà précaires. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille. Bien à vous .</p>

213	19/02/2024	Association	CIQ l'estaque le marinier	<p>Avant tout, nous ne pouvons que nous réjouir d'un projet de "Parc Urbain" sur un site industriel, alors que notre ville manque cruellement d'espaces verts. Nous considérons également, que le report modal du transport routier vers le rail est une bonne initiative.</p> <p>Mais ensuite à la lecture des arguments avancés, il s'avère que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En termes de pollution, on utilisera un tracteur "DIESEL" pour pousser les trains à la montée du "SOULAT" !!!!! - L'arrivée de convois importants va augmenter le trafic routier ! dans ces deux cas, où est la décarbonation ? - A-t'on prévu un mur antibruit sur l'ensemble des voies empruntées ? Que deviennent les riverains ? Où est l'étude sérieuse prenant en compte la pollution sonore du bruit ? - A-t'on pensé aux écoles et au Lycée St Exupéry, qui en surface vont subir des vibrations importantes lors des passages de convois ? Où est l'étude prenant en compte ce problème ? - L'afflux des camions tel que prévu engendre des conflits d'usage avec le nouveau tramway sur le chemin du Littoral ! Ne peut-on pas prévoir une sortie directe de l'A55 ? - Quelle sera la nature des produits transportés ? Va-t'on vers un classement "SEVESO" des quartiers traversés ? - A-t'on prévu des vannes d'eau à différents endroits du tunnel pour l'intervention des pompiers ? Un SAS de désenfumage ? de l'éclairage ? Une sortie de secours ? <p>A la vue de tels éléments, notre Ciq s'oppose au projet tel que défini.</p> <p>Nous proposons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le report du trafic ferroviaire vers le faisceau d'Arenc, afin de revenir au projet initial de "Parc Urbain" sur la totalité du site, mais qui a été troqué pour céder de la place à ce projet - Exclure l'utilisation du tunnel du SOULAT - Electrifier les quais et rendre le branchement obligatoire - Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules ... locomotives et engins de manoeuvre - Mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore - créer une structure de suivi et de concertation (l'Etat, le GPMM, les Ciq, les Associations de riverains, les Collectivités) 	
214	19/02/2024	Particulier	LANDREAU	Gilbert	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet (gare du canet et transfert de fret sur mourepiane) tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel - le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>« Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation....." »</p> <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord et de nos arrondissements.</p> <p>Ce n'est pas à l'industrie à prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie, de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas avoir d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisit de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens. «</p> <p>Cordialement</p>
215	19/02/2024	Particulier	DENECEPI	Valérie	<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées, => Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain). - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, ! <p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un l'effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation. ce qui n'est plus supportable. et hors la loi en terme environnemental.</p>

215	13/02/2024	Particulier	DENLON	Toulon	<p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri-Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) :</p> <p>la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique.</p> <p>En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers.</p> <p>S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents.</p> <p>La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p>
216	19/02/2024	Particulier	JANIN	Amandine	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>« Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation qui permettra aux habitants de se positionner"</p> <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord et de nos arrondissements.</p> <p>Ce n'est pas à l'industrie à prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie , de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas avoir d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisie de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens.</p> <p>Nous avons des enfants qui subissent de nombreuses nuisances dues à la pollution inhérente à l'industrie.</p> <p>Je vous remercie pour l'étude de mon mail.</p> <p>Bien cordialement</p>
					<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne... Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains. Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. Pourquoi cet avis négatif ? 1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises. a- Une étude d'impact Air santé lacunaire : - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (deux journalières, mensuelle, annuelle) sont littéralement excédées.

217	19/02/2024	Particulier	BOURGOIN	PAOLA	<p>elles montrent que toutes les normes de l'OMS (usages journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement exposées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains - l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidemment la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir! - concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particules fines et autres polluants atmosphériques ! b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port. <p>En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés au camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié !</p> <p>☒ Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes . Cela apparait lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval.</p> <p>☒ Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre .</p> <p>☒ Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>☒ Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>☒ Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité : - Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste. - La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée.</p> <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 : - Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estimée, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; - des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, - des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique. GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartier : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet : -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause car très contrainte par le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat; -La requalification de la RD68, la création de voies cyclables et la revivification des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation du trafic des camions sur le littoral; -Les flux de camions au niveau des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet , va créer un conflit d'usage avec l'arrivée du tramway d'ici dix ans, tant attendu dans nos quartiers. -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90, est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que ce projet devrait être l'occasion d'une avancée et non d'un recul.</p> <p>5. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ;</p> <p>En conclusion, - Comment répondre aux nécessités de transition écologique et de limitation du réchauffement climatique par le biais de la re-végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture vers des mobilités douces... alors même que s'annonce l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport sur le chemin du littoral, le bétonnage du port, les plateformes de transport, la circulation des camions, des trains longs à locomotives diesel, des bateaux porte-conteneurs polluants... qui sont autant de freins à la transition tant attendue ! - Dans ce contexte, on ne peut pas considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ! - La pollution atmosphérique avérée dans les quartiers au contact du port et du trafic maritime, mais également les nuisances acoustiques générées par l'activité portuaire constituent actuellement un manquement grave au devoir de protection des populations.</p>
218	19/02/2024	Particulier	BALENCI	Christine	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>De plus, je demande une actualisation de l'étude air santé lacunaire, tenant compte de mesures locales actuelles, du trafic de camions mesuré (et non estimé), et du trafic maritime oublié .</p> <p>Cordialement</p>

219	19/02/2024	Particulier	ANGUILLE-BOUISSOU	Justine	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande la réécriture en choisissant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - d'exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; -d'englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Cordialement,</p>
220	19/02/2024	Particulier	STOUVENEL	Camille	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Habitante du 16ème arrondissement et mère de 2 enfants scolarisés à Saint André, je suis particulièrement inquiète quant à ce projet qui vise à augmenter l'activité du port de Marseille, au détriment de la santé de ses habitants.</p> <p>Nous respirons déjà les particules fines des bateaux de croisière qui n'apportent aucun bénéfice à la ville de Marseille.</p> <p>Le 16 ème arrondissement, comme le 13ème, le 14 et le 15 ème arrondissement nécessitent de nombreux aménagements afin que la vie y soit aussi agréable que dans les 6ème, 7ème, 8 ème et 9ème arrondissements, entre autres. Nos rues sont délabrées, la mixité n'est pas seulement une vitrine ou un illusoire « vivre ensemble" mais nous est imposée et nous devons faire avec. Les problèmes d'incivilité y sont quotidiens en premier lieu parce que les habitants sont livrés à eux mêmes et contraints à devoir protéger leur espace.</p> <p>Alors un port, ses nuisances, encore moins d'accès à notre littoral, un projet qui ira à l'encontre d'une vraie mixité, etc. C'est une erreur.</p> <p>Entre ce projet et les discours alarmants portés aujourd'hui par l'ensemble de nos politiques et scientifiques quant au devenir de notre planète, il y a un monde et une incompréhension totale.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir m'indiquer ce que mes enfants et ceux de mes voisins, habitants de Saint-André, ont à y gagner ?</p> <p>Pouvez-vous me garantir que nos enfants n'auront en rien à souffrir de cette activité, d'aucune manière ?</p> <p>Cordialement,</p>
221	19/02/2024	Particulier	SANQUER	Maeldwyn	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>J'habite avec ma famille dans le 16ème arrondissement, je suis père de 2 enfants scolarisés à Saint André.</p> <p>Je m'inquiète de ce projet qui vise à augmenter l'activité du port de Marseille, au détriment de la santé de ses habitants et contribuant à des principes économiques et commerciaux qui ne sont plus de nos temps, tellement en décalage d'avec nos enjeux de préservation de la planète et de son vivant.</p> <p>En tant qu'humains, nous respirons déjà les particules fines des bateaux de croisière qui n'apportent aucun bénéfice à la ville de Marseille, en sus de celles du trafic routier et des industries environnantes.</p> <p>Le 16 ème arrondissement, comme le 13ème, le 14 et le 15 ème arrondissement nécessitent urgemment de nombreux aménagements, afin que la vie y soit aussi agréable que dans les 6ème, 7ème, 8 ème et 9ème arrondissements, entre autres.</p> <p>Nos rues sont impropres à la circulation, la mixité culturelle et sociale y est en danger, mais nous devons continuer de vivre ensemble. Les problèmes d'incivilité y sont quotidiens en premier lieu parce que les habitants sont livrés à eux mêmes et contraints à devoir protéger leur espace.</p> <p>Donc, le « projet de vie » d'un port et son lot de nuisances grandissantes, comme la rareté d'accès à notre littoral est une entreprise dont il est urgent de se passer.</p> <p>Entre ce projet et la réalité scientifiquement prouvée quant à la situation exécrationnelle de notre planète, il y a un monde et une incompréhension totale pour moi, en tant que citoyen d'un pays un minimum éclairé.</p> <p>Poursuivre sur les vieux chemins économique-politiques, est-ce raisonnable encore aujourd'hui?</p> <p>Un tel impact sur la vie des gens pour augmenter le CA des grandes entreprises et industries et... 300 emplois??!</p> <p>Ce n'est pas sérieux.</p> <p>Cordialement,</p>
222	19/02/2024	Particulier	ALLAL	Safia	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000)
223	19/02/2024	Particulier	LEONETTI	Frédéricka	<p>Bonjour</p> <p>En tant qu'habitante du quartier, je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé.</p> <p>Je demande la réécriture en choisissant de</p> <ul style="list-style-type: none"> -Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc -Exclure l'utilisation du tunnel du soulât -Ee refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -Ee refus de trains longs nuit et jour -Ee refus de rotation de camion qui chargent et déchargent le fret -Ee refus de plus de pollution qui ronge déjà nos habitations et qui ne va pas cesser d'augmenter avec le nombre de camion qui va en faire de même -Ee refus du bruit actuellement déjà présent et qui va devenir insupportable -Ee refus que nos enfants respirent encore plus de fumée et de particules néfastes à leur santé parce que leur parent n'ont pas les moyens d'habiter ailleurs -Ee refus que les quartiers nord soient encore et encore les perdants de l'enrichissement de certain au détriment des plus « pauvres » <p>Il nous manque les mots tellement nous sommes en colère</p>

224	19/02/2024	Particulier	ROTIA		<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000) <p>Merci de votre attention bien à vous</p>
225	19/02/2024	Particulier	FONTANA	Robert	<p>" Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé Je demande la réécriture en choisissant de ;</p> <ul style="list-style-type: none"> . Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; . Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; . Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane
226	19/02/2024	Particulier	RAOUS	Ludovic	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne... Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains. Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de : • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. Pourquoi cet avis négatif ? 1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises. a- Une étude d'impact Air santé lacunaire : - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées. - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains - l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidieusement la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... <p>Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir! - concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particules fines et autres polluants atmosphériques ! b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port.</p> <p>En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés au camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié !</p> <p>☒ Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes . Cela apparait lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval.</p> <p>☒ Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre .</p> <p>☒ Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir. en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé).</p>

				<p>l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>☒ Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>☒ Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité : - Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste. - La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée.</p> <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 : - Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estimé, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; - des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, - des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique. GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartiers : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet : -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause car très contrainte par le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat; -La requalification de la RD68, la création de voies cyclables et la revitalisation des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation du trafic des camions sur le littoral; -Les flux de camions au niveau des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet , va créer un conflit d'usage avec l'arrivée du tramway d'ici dix ans, tant attendu dans nos quartiers. -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90, est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que ce projet devrait être l'occasion d'une avancée et non d'un recul.</p> <p>5. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ;</p> <p>En conclusion, - Comment répondre aux nécessités de transition écologique et de limitation du réchauffement climatique par le biais de la re-végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture vers des mobilités douces... alors même que s'annonce l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport sur le chemin du littoral, le bétonnage du port, les plateformes de transport, la circulation des camions, des trains longs à locomotives diesel, des bateaux porte-conteneurs polluants... qui sont autant de freins à la transition tant attendue ! - Dans ce contexte, on ne peut pas considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ! - La pollution atmosphérique avérée dans les quartiers au contact du port et du trafic maritime, mais également les nuisances acoustiques générées par l'activité portuaire constituent actuellement un manquement grave au devoir de protection des populations.</p>	
227	19/02/2024	Particulier	TRAVERSO	Edith	<p>Nous tenons à exprimer notre opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>- Nous demandons la réécriture de ce projet en choisissant de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arcen en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront eux et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Les habitants des cités de Consolat et de la Calade assisteront impuissants à une forte dégradation de leur cadre de vie : augmentation des bruits, de la pollution atmosphérique et à proximité du trafic de poids lourds. Le soir, le Parc de Séon situé en bordure immédiate des voies ferrées et de la sortie nord du tunnel, ce seul havre de repos, de rencontres sociales, de verdure et de fraîcheurs sera perturbé par le trafic ferroviaire. Il est ainsi erroné d'affirmer, comme le font les porteurs du projet, que celui-ci améliorera le cadre de vie des habitants.</p> <p>- La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité</p> <p>- Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040</p> <p>- L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet (Foresta, Lac de Saint-Henri protégé et Parc de Séon renfermant des espèces protégées). Cette étude doit donc être reprise et complétée;</p> <p>- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas entièrement fiables par la mise à disposition de données équivoques. Ces études doivent-être reprises ;</p> <p>- L'étude acoustique conduite sur la falaise de Mourepiane est à compléter.</p> <p>- Une étude de danger datant de 2017 est présentée pour réponse à la demande de l'autorité environnementale. Cela apparaît incongru au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar.</p>

228	19/02/2024	Particulier	DESLANDES	Jean-François	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Pour information et pour étayer mes écrits je vous informe que je suis en première ligne des nuisances de ce projet, je suis sur la colline de Mourepiane et face au port que je subie chaque jour avec sa pollution des fumées, nuisances sonores d'engins et de bateaux permanents. Je suis sous traitement permanent et à forte dose contre l'asthme. En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc. • en excluant l'utilisation du tunnel du Soulat. • et en englobant la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet. Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit (page 418/466 pièce E) que « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire ». Il s'agit donc bien d'une augmentation : plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques, encore plus d'embouteillages déjà bien présents à certaines heures ! Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris. Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances. Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet ne répondent pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementale et l'ignorent donc. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime. Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé et des conditions de vie des habitants déjà précaires. C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille. Cordialement,</p>
					<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne... Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains. Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de : • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. Pourquoi cet avis négatif ? 1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises. a- Une étude d'impact Air santé lacunaire : - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées. - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude.</p>

229	19/02/2024	Particulier	RAOUS	Florent	<p>les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ;</p> <p>- l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains</p> <p>- l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidemment la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir! - concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particulaires fines et autres polluants atmosphériques !</p> <p>b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port. En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés au camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié !</p> <p>☒ Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes . Cela apparait lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval.</p> <p>☒ Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre .</p> <p>☒ Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>☒ Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>☒ Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité : - Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste. - La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée.</p> <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 : - Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estimé, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; - des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, - des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique. GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manoeuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartier : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet : -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause car très contrainte par le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat; -La requalification de la RD68, la création de voies cyclables et la revitalisation des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation du trafic des camions sur le littoral; -Les flux de camions au niveau des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet , va créer un conflit d'usage avec l'arrivée du tramway d'ici dix ans, tant attendu dans nos quartiers. -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90, est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que ce projet devrait être l'occasion d'une avancée et non d'un recul.</p> <p>5. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ;</p> <p>En conclusion, - Comment répondre aux nécessité de transition écologique et de limitation du réchauffement climatique par le biais de la re-végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture vers des mobilités douces... alors même que s'annonce l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport sur le chemin du littoral, le bétonnage du port, les plateformes de transport, la circulation des camions, des trains longs à locomotives diesel, des bateau porte-conteneurs polluants... qui sont autant de freins à la transition tant attendue ! - Dans ce contexte, on ne peut pas considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ! - La pollution atmosphérique avérée dans les quartiers au contact du port et du trafic maritime, mais également les nuisances acoustiques générées par l'activité portuaire constituent actuellement un manquement grave au devoir de protection des populations.</p>
-----	------------	-------------	-------	---------	--

230	19/02/2024	Particulier	NASR	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000) Certaines contributions de riverains mentionnent : « électrifier les quais et rendre le branchement obligatoire • Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules (locomotives et engins de manœuvre) • créer une structure de suivi et de concertation (état, GPMM, associations de riverains ,collectivités) • prévoir des mesures compensatoires plus larges que celles prévues dans le dossier • prévoir un accès direct des camions à l'A55 pour éviter les conflits d'usage avec le tramway sur les Boulevards du littoral et André Roussin • mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore » <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord. Ce n'est pas à l'industrie de prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie , de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures qui simposent pour ne pas creer d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisie de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens. L'environnement et la santé des riverains doit être préservée et respectee d'autant qu'il y a des écoles maternelles et élémentaires à proximité.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte toutes ces observations et mon opposition au projet.</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p>
				<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne... Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains.</p> <p>Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. <p>Pourquoi cet avis négatif ?</p> <p>1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises.</p> <p>a- Une étude d'impact Air santé lacunaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées. - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la

231	19/02/2024	Particulier	GIRARD	Laurence	<p>zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains</p> <p>- l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidemment la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir!</p> <p>- concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particules fines et autres polluants atmosphériques !</p> <p>b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port.</p> <p>⇒ En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés au camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié !</p> <p>⇒ Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes . Cela apparait lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude de danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval.</p> <p>⇒ Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p> <p>⇒ Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement; ⇒ Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>⇒ Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité :</p> <p>- Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste.</p> <p>- La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée.</p> <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estimé, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; • des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, • des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. <p>Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique.</p> <p>GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartier : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet :</p>
					<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur</p> <p>Je suis une habitante de Mourepiane. Après avoir pris connaissance des documents relatifs au projet, assisté aux deux réunions publiques d'information, consulté les modalités de l'enquête publique je formule mon avis.</p> <p>Certes, le maintien des activités économiques du port est essentiel pour la ville de Marseille. Cependant, en 2024, face à l'urgence climatique, face aux fortes pressions émises auprès des populations pour la dé-carbonisation passant par des modes de consommation éco responsable, émerge l'adoption des principes de soutenabilité d'une croissance économique, ouvrant clairement la notion de justice environnementale aux générations futures.</p> <p>Or, les porteurs de projet ne répondent pas à leur devoir de développement durable, n'utilisant pas la technologie disponible aujourd'hui (diesel au lieu du tout électrique) et n'apportant pas les plus hautes exigences de performance quant aux moyens de protection des populations qui seront impactées.</p> <p>C'est pourquoi je demande que ne soit pas seulement pris en compte la matérialité du territoire, mais aussi celle du quotidien et de la santé des populations résidentes et me prononce contre le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet tel qu'il est présenté aujourd'hui,</p> <ul style="list-style-type: none"> • compte tenu de la résolution historique du 8 octobre 2021 (résolution48/13), du Conseil des droits de l'homme des Nations Unies reconnaissant pour la première fois que l'exercice du droit à un environnement propre, sain et durable est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière. • compte tenu que le Conseil d'Etat français reconnaît que le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé est une liberté fondamentale pour la saisine du juge en référé-liberté • compte tenu d'un environnement initialement dégradé (source Avis du Département des Bouches-du-Rhône courrier du 12 juin 2023) • compte tenu du parcours principalement urbain sur les derniers kilomètres et du nombre de personnes chroniquement impactées (source Avis du Département des Bouches-du-Rhône courrier du 12 juin 2023) <p>et : ...partie de raccordement de la rampe de Mourepiane qui traverse plusieurs quartiers, notamment celui de la Calade où se situe la cité Consolat-Les Sources Mirabeau. (Source : https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=www.reconstitution%2dcanet.fr%2fPIECE&umid=e6360dcc-d557-4a02-a252-7933a5cf07df&auth=1e42e8a05fc3d7bd339f40612d7240169717b747-374dadabca8ca7bf5715e8ece0e1952fb5b1aa0e Evaluation environnementale page 105/4666)</p> <p>et en prenant compte de la situation déjà particulièrement préoccupante des conditions de vie des habitants de la cité Consolat, relatée par les médias (BEM 20/01/2024, La Provence.com vidéo 07/01/2024)</p>

232	19/02/2024	Particulier	MORILLON		<p>et en prenant compte de la situation déjà particulièrement préoccupante des conditions de vie des habitants de la Cité Consolat, relayés par les médias (brivi 30/01/2024, la Provence.com vide 01/01/2024)</p> <ul style="list-style-type: none"> •compte tenu qu'au titre de la pollution au chrome du tunnel du Soulat, aucun horizon de dépollution ne peut-être annoncé à ce jour. (Source pièce H : avis des services de l'autorité environnementale 1.2.5 avis de la DDTM13 page10/60) •compte tenu qu'il n'est nulle part relaté la présence d'enfants sur les rails, alors que je l'ai moi même constaté aux heures de sorties d'école. •compte tenu de la densité d'habitants présents aux abords de la voie ferrée, de la présence de 34 établissements abritant des personnes vulnérables dans le périmètre d'étude éloigné (source Avis du Département des Bouches-du-Rhône courrier du 12 juin 2023) (source https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=www.reconstitution%2dcanet.fr%2fPIECE&umid=e6360dcc-d557-4a02-a252-7933a5cf07df&auth=1e42e8a05fc3d7bd339f40612d7240169717b747-374dadabca8ca7bf5715e8ece0e1952fb5b1aa0e E : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT page 28/466, page 101/466 pièce E évaluation environnementale) •compte tenu des derniers relevés de la qualité de l'air déjà supérieurs aux normes préconisées par l'OMS concernant les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote. (source ATMOSUD) et : ...Pour toutes les mailles de calculs de l'EQRS, le risque ne peut être exclu pour le Chrome VI (dans la fraction PM10), le benzène et le 1,3-butadiène. Cependant ces dépassements ne sont pas imputables au projet, ils ont lieu à tous les horizons et scénarios. Le risque cumulé ne peut être écarté, dans toute la bande d'étude à tous les scénarios et horizons, pour une exposition chronique par inhalation pour des effets sans seuils. Les concentrations de fond élevées, en dehors des sources (routières et ferroviaires) modélisées, entraînent déjà une somme des excès de risques individuels supérieure à 10-4. (source reconstitution-canet.piece évaluation environnementale page 267/466) <ul style="list-style-type: none"> •compte-tenu que le risque concernant l'exposition par inhalation est avéré. L'incapacité permanente Partielle (IPP) augmente à l'horizon 2023, même s'il tend à diminuer sur une période allongée de 20 ans. (source ww.reconstitution-canet.fr PIECE E : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE page 265/466) •compte tenu que l'électrification des quais ne constituera en aucune façon une obligation pour les navires de s'y raccorder) •compte tenu qu'une étude acoustique complémentaire a été réalisée sur la zone bâtie de Mourepiane en considérant l'impact d'un bruit particulier lié à l'activité du port (source particulière localisée à l'emplacement du projet sur la zone du port, au plus proche du bâti riverain). Les calculs réalisés ont montré cette incidence était significative sur une soixantaine de logements (source : reconstitution-canet.fr/download/files/documentation/DEP/Annexe%203%20-%20Etude%20acoustique page19/92). •Compte tenu le nombre d'informations manquantes ou erronées concernant les études d'impacts atmosphériques et acoustiques, il sera donc impossible d'évaluer les risques pour les populations et travailleurs ! •compte tenu la proposition du Commissaire enquêteur de la précédente enquête publique : » toute réalisation d'équipement doit respecter les populations locales et doit obtenir leur adhésion » (source Conclusions et avis du Commissaire enquêteur E15000087/13.page17/17)
233	19/02/2024	Particulier	PAGES	Anne	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Madame la Maire, Nadia BOULAINSEUR, lors de la réunion publique du 28/11/2023, conditionnait son soutien au projet au fait qu'il ne ferait courir aucun risque sanitaire à la population. Malheureusement, à la lecture du dossier d'enquête publique, les risques sont bien présents même si ils sont mal ou pas évalués Je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré, mal encadré d'un espace déjà fort impacté par de multiples nuisances.</p> <p>D'autant que le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître (avec une augmentation des camions aussi). Quels sont les risques de ce projet ? -Une augmentation de la pollution atmosphérique par l'emploi de locomotives diesel sur le port et le doublement du trafic de camions dans le 15/16ème.</p> <p>-Une augmentation de la pollution sonore par dépassement du seuil réglementaire de 65 dB, chargement /déchargement de containers.</p> <p>-Une augmentation de la pollution chimique par transport et stockage de matières dangereuses, pollution des sole et de la mer, risque accru d'accidents industriels, émissin de polluants nocifs...etc. Pour toutes ces raisons je suis contre ce projet en l'état. Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations.</p>
234	19/02/2024	Particulier	GUILLAUME	Mireille	<p>Voici ma contribution à l'enquête publique sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet</p> <p>Ce projet prévoit l'aménagement d'une zone de résidence pour un projet ferroviaire mettant en oeuvre des véhicules polluants (locomotives diesel et camions) et bruyants. Les déplacements de camions vont également impacter les voies de circulation jusqu'à l'estaque qui est déjà bien engorgée. Il impactera directement les populations implantées dans les quartiers autour du bassin de Séon, des cités de la Calade et de Consolat, qui sont déjà victimes des pollutions de l'air dues aux bateaux entre autres.</p> <p>Il est déraisonnable d'affecter encore les quartiers nords déjà impactés par les avions et les bateaux. C'est toute la population qui va pâtir de ce projet. On en a assez avec la situation actuelle, les embouteillages, le bruit, la pollution atmosphérique, il ne faut pas en rajouter ! La colère légitime des habitants va s'élever contre la dégradation des conditions de vie dans nos quartiers.</p> <p>D'autres solutions doivent être recherchées, moins impactantes pour la population. Notamment au niveau de Fos.</p>
					<p>Préambule, Actuellement le port de Marseille impacte féjà fortement la qualité de vie des habitants et des riverains. La pollution de l'air, les nuisances sonores et lumineuses au sein même des mise en oeuvre. L'activité économique ne doit pas primer sur la santé des habitants. Sur les bassins Est seules les marchandises nécessaires à la "région" Marseillaise ou qui offre un avantage certain en matière de développement durable à court, moyen et long terme doivent être traitées. Après lecture du dossier: - Avant la mise en oeuvre du projet : 1 Compléter rigoureusement les études de qualité de l'air, acoustique et lumineuse de la calade à Mourepiane Les mesures devront être réalisées chez les riverains les plus exposés. 2 Des mesures compensatoires seront à réaliser pour limiter au maximum l'impact du projet sur la population 3 Deux observatoires indépendants de la qualité de l'air (type Airparif) et du bruit (Bruifparof) evront être mis en place afin de vérifier que les nuisances n'augmentent pas.</p>

235	19/02/2024	Particulier	PELLICIO	Denis	<p>-la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet: Celle-ci va se situer entre la RD568 et le terminal portuaire MedEurope et va rapprocher les nuisances dues à la déconstruction et reconstruction des trains au plus proche des habitations, des entreprises, des commerces. De ce fait nous demandons que le trafic ferroviaire du Canet soit reporté sur le faisceau d'Arenc, seul espace des Bassins Est éloigné des quartiers d'habitat. Diligenter une étude de faisabilité (financement, programmation, planning de réalisation) afin de mettre en conformité le faisceau d'Arenc.</p> <p>-Concernant le tunnel du Soulat et sa voie d'accès: 1 Une étude sérieuse et approfondie de la sécurité de la boucle de Mourepiane doit être diligentée. 2 La circulation de locomotives diesel dans le tunnel va générer des pollutions sachant que la maternelle, l'école primaire ainsi que le centre socila se situent juste à l'aplomb de la sortie du tunnel. Le convoi pouvant transporter des Matières dangereuses, la traversée de la cité Consolat est inacceptable.* 3 Nous demandons que soit installé un capteur de la qualité de l'air à la sortie du tunnel au niveau des écoles de Consolat. 4 Ce tunnel a été déclassé à cause des vibrations ressenties dans les bâtiments au-dessus du tunnel. L'étude vibratoire du tunnel a été faite au niveau du sol, elle aurait due être faite au niveau de la voute du tunnel. 5 Le tunnel du Soulat est en voie unique ce qui oblige le convoi à remonter jusqu'à l'estaque pour changer de voie. Pour toutes ces raisons nous demandons l'abandon de l'utilisation du tunnel du Soulat.</p> <p>-Concernant les moteurs Diesel: 1 L'utilisation de moteur plus propres dans l'enceinte du port devra être étudié au plus tôt (locomotives, chariots élévateurs etc) 2 Mettre à l'étude un calendrier de remplacement 3 Mettre en place les branchements à quai pour les portes conteneurs et les obliger à se brancher</p> <p>-Circulation des Camions : 1 Assurer l'accès poids lourds au port par la porte d'accès N°4 2 Faciliter l'accès à la A55 à la sortie du GPMM pour une meilleure insertion 3 Circonscrire au maximum la circulation des camions au sein du GPMM et sur les chaussées adaptées (A7 et A55).</p> <p>Conclusions -Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc -Renoncer à l'utilisation du tunnel du Soulat - Eloigner le plus possible les activités portuaires dangereuses des habitations (même au delà de la réglementation) - Limiter les activités de fret multimodal aux jours ouvrés de 7h à 20h -Prévoir un accès direct des camions de l'A55 au port (conflit avec le futur tramway)</p>
236	20/02/2024	Particulier	BECHLA	Ismael	<p>Bonjour Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Cordialement</p>
237	20/02/2024	Particulier	GALLERI	Therese	<p>Bonjour, J'habite l'Estaque et je suis CONTRE la nouvelle voie ferroviaire du Canet a Mourepiane . Cordialement</p>
					<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées,</p>

238	20/02/2024	Particulier	LEFOULON	Amélie	<p>=> Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain). - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, <p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières !</p> <p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un l'effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable, et hors la loi en terme environnemental.</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitant de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri-Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) :</p> <p>la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribu pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique.</p> <p>En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers.</p> <p>S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents.</p> <p>La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en oeuvre .</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement; - Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat. - Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat. <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>
239	20/02/2024	Particulier	CODACCIONI		<p>> Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> > - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; > - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; > - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe > - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel > - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret > (+ 30000) <p>> Cordialement ,</p>
240	20/02/2024	Particulier	KOPP	Estelle	<p>Bonjour,</p> <p>Propriétaire d'un appartement à l'estaque, je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000) <p>« Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation....."»</p> <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord et de nos arrondissements.</p> <p>Ce n'est pas à l'industrie à prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie , de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas avoir d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisie de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens</p> <p>Cordialement</p>

241	20/02/2024	Particulier	GIRARD	Erix	Monsieur le commissaire-enquêteur, Résidant , je me joins au collectif opposé au projet ferroviaire - FNE13
242	20/02/2024	Entreprise	Bournet	Laurence	Bonjour, Suite au projet "Gare du Canet et transfert de fret sur Mourepiane", je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé. Je demande une réécriture en choisissant de : - Faire une demande d'audit au Grand Port de Marseille, lui demandant qu'elle sera la nature des produits transportés ?? que ce ne soit pas des produits dangereux qui puissent avoir une connotation Seveso. - Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc - Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat - Englober la construction de murs antibruit de La Calade jusqu'à La Nerthe. - Le refus de locomotives et bateaux de fret se déplaçant avec du carburant diesel - Le refus de rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ de 30 000° - Le refus de trains longs nuits et jours Il en va de la santé des habitants, du respect de l'écologie. Bien à vous
243	20/02/2024	Association	FNE13		Monsieur le Commissaire-enquêteur, Dans le cadre de la concertation publique préalable, nous rappelons le 12 décembre 2022: - le contexte La gare du Canet accueille chaque jour ouvré 2 à 3 trains de marchandises pour des opérations de chargement/déchargement et de coupe/accroche de "coupons" (sous-ensembles de wagons), cette dernière opération étant partagée avec le faisceau ferroviaire d'Arenc. [...] Le report d'une partie de l'activité, non liée au maritime et au local, sur le site de Clésud/TOP à Grans-Miramas est désormais acté. Reste : - la coupe/accroche de coupons, dont ceux constitués de vrac, à destination d'installations portuaires ou urbaines de proximité - le chargement / déchargement de wagons. - les alternatives Arenc et Miramas Nous demandons que le dossier d'enquête publique étudie les avantages et inconvénients comparés des solutions alternatives suivantes : - la pérennisation de l'activité de coupe/accroche sur la plateforme d'Arenc, y compris en ce qui concerne les trains longs (fut-ce au prix de quelques travaux) - l'organisation de la coupe/accroche de coupons en dehors de Marseille, c'est-à-dire à Miramas, voire à Rognac ou Pas-des-Lanciers, fut-ce en tant que « plan B » (indisponibilité d'Arenc) [...] - la nécessaire simulation dynamique Nous demandons que le dossier d'enquête publique comprenne une simulation dynamique du fonctionnement ferroviaire proposé selon les différentes échéances (ou scénarios) : - avant la réouverture du tunnel du Soulas (ou scénario du statu quo en matière d'infrastructure) - avant la mise en service de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur - après celle-ci, et particulièrement après les travaux envisagés sur la plateforme d'Arenc, et ce avec les hypothèses suivantes: un train de voyageurs tous les quarts d'heure dans chaque sens 15 trains de marchandises par jour, deux sens confondus avec remontée des trains de marchandises par le tunnel du Soulas sans cette remontée et avec départ des trains depuis la plateforme d'Arenc. - l'indispensable décarbonation du transport ferroviaire dans les emprises portuaires [...] - la prise en compte du bruit et des vibrations [...] - l'obligation d'un recours au transport ferroviaire [...] notamment via l'arrêté d'autorisation d'exploiter le terminal de Mourepiane et un comité de co-engagement réunissant les parties prenantes. Nous indiquons qu'en l'absence de réponses satisfaisantes à l'ensemble de ces questions, préconisations et réserves, FNE 13 émettra un avis défavorable à l'occasion de l'enquête publique relative à ce projet. Force est de constater que le dossier d'enquête publique n'apporte pas d'éléments complémentaires probants sur ces différents points: pas de simulation dynamique des trains, notamment pour l'insertion des trains de fret dans la trame voyageurs en sens montant (après cisaillement du sens descendant) la solution des pousses diesel continue à constituer la solution de base, alors qu'un opérateur au moins s'est positionné pour opérer le service avec du matériel hybride les hypothèses de trafic montrent une augmentation du trafic de camions, sans qu'un engagement de report modal ni d'un itinéraire obligatoire d'accès à l'autoroute ne soient prescrits. La fédération France Nature Environnement Bouches-du-Rhône se félicite de la position unanime prise par les associations de riverains les plus concernés (dont Cap au Nord, membre FNE13) qu'elle soutient, à savoir que la «reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet» ne saurait envisager sans que des prescriptions strictes ne soient intégrées dans les arrêtés et règlements qui régissent les différents ouvrages (Arenc, TTCM Mourepiane, tunnel du Soulas): possibilité d'assembler des trains de 750 m sur le faisceau d'Arenc manoeuvres et pousses en mode électrique exclusivement sur les faisceaux et dans le tunnel du Soulas connexion routière du terminal au réseau autoroutier exclusivement via Cap Janet recours au ferroviaire pour au moins 30% des marchandises transitant par Med Europe, et ce dès 2030. Par ailleurs, le Comité de pilotage, à mettre en oeuvre dès le lancement du projet devra associer l'ensemble des parties prenantes, se réunir 3 fois par an au minimum, disposer de tous les indicateurs utiles et être en capacité de prendre les mesures correctives qui s'imposent: intensités lumineuses, protections phoniques, réductions de plages horaires, interdictions d'itinéraires ... L'ensemble des dispositions qui seront décidées à l'issue de l'enquête publique détermineront l'adhésion progressive des riverains et associations au projet, ou au contraire leur engagement dans les procédures contentieuses ad hoc. Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

244	20/02/2024	Particulier	CAMPANELLI	Gisele	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur</p> <p>La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Mourepiane: est un projet Dangereux, dégradant et déclassant pour tout le 16ème arrondissement.</p> <p>L'acceptation d'un tel projet basculerait tout le littoral nord et le 16 ème arrondissement en une zone industrielle périphérique, polluée.</p> <p>Un projet inacceptable pour la santé des habitants: tant physique que psychique</p> <p>La pollution sonore déjà très importante (charriots Clark , engins de manutention , bateaux de croisière , cargos, containers ... en ce moment) serait augmentée et ce H 24</p> <p>La pollution maritime qui n'a absolument pas été étudiée par les études d'impact (ou qui la nie) serait dangereuse</p> <p>Tous les week-ends nos quartiers subissent des pics de pollution largement supérieurs aux recommandations de L'OMS , y compris les nuits (ces pics ne peuvent être attribués aux camions et trafics routier urbain à cette période nocturne et we)!</p> <p>La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants</p> <p>D'ailleurs tous cela est corroboré par l'avis DÉFAVORABLE rendu par Nature France Environnement Bouches du Rhône de ce jour qui vous a été adressé par son président monsieur Hardouin</p> <p>Je vous prie de croire en l'assurance de mes meilleurs sentiments inquiets</p>
245	20/02/2024	Particulier	CLEMENT	Marion	<p>"Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."
246			TASSET	Jocelyne	
247			TARIFA	Jean	
248			LEBAILLY	Joelle	

249
250
251

BASIRICO	MAEVA
WASGINER	Michele
MARTINEZ BAUTISTA	Francisco

--

252	20/02/2024	Particulier	ETIENNE	Frederic et Suzanne	
			SANDRETTI	Patrick	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne... Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains.</p>
			THARAUD	Marie-Blanche	<p>Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. <p>Pourquoi cet avis négatif ?</p> <p>1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises.</p> <p>a- Une étude d'impact Air santé lacunaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées. - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains - l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidemment la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir!
			TIRILLY	Muriel	<ul style="list-style-type: none"> - concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particules fines et autres polluants atmosphériques ! <p>b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port.</p>
			BONOMO	Sabine	<p>En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés au camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié ! Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes . Cela apparait lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval. Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p>
			MESSINA	Marie-Hélène	<p>Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p>

			NOBILE	Diego	<p>Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste. - La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée. <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estime, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; ▪ des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, ▪ des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. <p>Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique.</p> <p>GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartier : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause car très contrainte par le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat; -La requalification de la RD68, la création de voies cyclables et la revitalisation des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation du trafic des camions sur le littoral; -Les flux de camions au niveau des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet , va créer un conflit d'usage avec l'arrivée du tramway d'ici dix ans, tant attendu dans nos quartiers. -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90, est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que ce projet devrait être l'occasion d'une avancée et non d'un recul. <p>5. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ;</p> <p>En conclusion,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment répondre aux nécessité de transition écologique et de limitation du réchauffement climatique par le biais de la re-végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture vers des mobilités douces... alors même que s'annonce l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport sur le chemin du littoral, le bétonnage du port, les plateformes de transport, la circulation des camions, des trains longs à locomotives diesel, des bateau porte-conteneurs polluants... qui sont autant de freins à la transition tant attendue ! - Dans ce contexte, on ne peut pas considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ! - La pollution atmosphérique avérée dans les quartiers au contact du port et du trafic maritime, mais également les nuisances acoustiques générées par l'activité portuaire constituent actuellement un manquement grave au devoir de protection des populations. <p>Donc oui, favorisons le report modal du fret sur le train mais pas dans un espace urbain dense, et pas au pied des habitations !</p> <p>N'oublions pas que les nuisances s'accumulent dans nos quartiers (Air-santé, Sonore, Olfactive, Lumineuse,...) aggravant une santé déjà précaire des habitants, et pour laquelle l'accès aux soins est encore plus difficile dans ces territoires ; n'oublions pas aussi nos difficultés de déplacement aggravées par l'incohérence du réseau depuis des décennies ...</p> <p>Notre quotidien en tant que riverains du port, c'est un cadre de vie qui se dégrade malgré des programmes de Rénovation Urbaine qui tardent à se concrétiser ;</p> <p>Donc, oui à une activité portuaire propre, éloignée des habitations pour préserver leur santé et leur cadre de vie, et leur donner un avenir !</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans nos quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique.</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>
			BLOYET	Justine	
			KATZ	Jean-François	
253			MEDDOUR	Nadia	
254	20/02/2024	Particulier	DOZU	Jean-Luc	<p>NON à ce projet !</p> <p>L'analyse de l'étude Air santé est accablante.</p> <p>Pourquoi surindustrialiser des quartiers d'habitation ?</p> <p>Il y en a marre des pollutions : quid de la pollution maritime qui augmentera ? Bizarrement pas d'études d'impact ; c'est inadmissible</p> <p>Le nombre de bateaux pollueurs va augmenter ainsi que le nombre de locomotives diesel.</p> <p>Augmentation des fréquences des trains, et même la nuit !</p> <p>Augmentation des rotations des camions ...</p> <p>Nous voulons vivre dans nos quartiers et réduire les nuisances et pollutions industrielles qui nous pourrissent la vie et celles de nos enfants.</p> <p>Pensez d'abord aux habitants plutôt qu'à votre sacro-sainte croissance.</p> <p>NON à ce projet pour le respect des populations environnantes.</p>
255	20/02/2024	Particulier	MARTINET	Aurore	<p>Bonjour,</p> <p>Suite au projet "Gare du Canet et transfert de fret sur Mourepiane", je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé.</p> <p>Je demande une réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire une demande d'audit au Grand Port de Marseille, lui demandant qu'elle sera la nature des produits transportés ?? que ce ne soit pas des produits dangereux qui puissent avoir une connotation Seveso. - Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc - Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat - Englober la construction de murs antibruit de La Calade jusqu'à La Nerthe. - Le refus de locomotives et bateaux de fret se déplaçant avec du carburant diesel - Le refus de rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ de 30 000) - Le refus de trains longs nuits et jours <p>Il en va de la santé des habitants, du respect de l'écologie.</p>

	20/02/2024	Particulier	NONO		incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat. - Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat. Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations
256	20/02/2024	Particulier	CARPINETTY	Jean	Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de : <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
					<p>Contribution de la mairie du 8e secteur de Marseille à l'enquête publique portant sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet</p> <p>Dans le cadre de la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, SNCF-Réseau et le Grand Port Maritime de Marseille-Fos, porteurs du projet, ont déposé un dossier soumis à une enquête publique afin de pouvoir débiter les travaux permettant la mise en service du projet.</p> <p>Il consiste d'une part à électrifier le faisceau ferroviaire de Mourepiane et réaménager le terminal Med Europe et d'autre part à rouvrir le raccordement ferroviaire de Mourepiane, de manière à libérer, mi-2024, le site ferroviaire du Canet en vue d'y créer un parc urbain de 20 hectares.</p> <p>Les arrondissements formant le 8e secteur de Marseille, sont directement concernés par ce projet. En effet, le parc urbain du ruisseau des Aygalades qui verra le jour sur le site du Canet sera à la lisière des 15° et 14° arrondissements, les quartiers traversés par le raccordement ferroviaire de Mourepiane sont dans les 15 et 16° arrondissements et le flux de camions auquel les futurs trains doivent se substituer circulent aujourd'hui, pour l'immense majorité, dans le 8° secteur.</p> <p>Le caractère stratégique de ce projet pour l'État et le territoire Marseillais est indubitable, pour les 15 et 16 arrondissements de Marseille également. Par conséquent, notre contribution au processus d'enquête publique relève de l'évidence.</p> <p>Ce caractère est renforcé par la chronologie dans laquelle cette enquête publique s'inscrit. En effet, en 2015, un projet visant à permettre de rouvrir le raccordement ferroviaire de Mourepiane était déjà étudié puis finalement abandonné. La mairie de secteur dont la majorité actuelle est la continuité de la précédente, fut radicalement opposée à ce projet. L'adjointe au maire de secteur que j'étais en 2015 également. Cette chronologie ainsi que la proximité géographique et sémantique des projets de 2015 et d'aujourd'hui peuvent laisser penser qu'une continuité existe entre les deux programmes. Or, il est fondamental de noter que les objectifs et le périmètre de ce projet ne sont plus les mêmes que celui du projet « Terminal Combiné de Mourepiane » de 2015.</p> <p>A l'échelle macro, les éléments distinguant les deux projets sont au nombre de trois</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour réduire la taille et les impacts du futur site marseillais, le GPMM et SNCF Réseau proposent de créer deux gares et d'ainsi transférer: Sur le site de Clésud sur les communes de Grans et Miramas, le traitement des marchandises à destination ou en provenance de l'est du département des Bouches-du- Rhône voire au-delà; Sur le terminal de Mourepiane, le traitement des marchandises à destination ou en provenance de Marseille et de l'ouest du département. - Le besoin de trouver une nouvelle destination à la gare du Canet suite à son transfert à l'établissement Euroméditerranée pour réaliser le parc évoqué ci-dessus. - L'accompagnement des habitants des quartiers de Saint-Henri, Saint André, Consolat et l'Estaque, au-delà des protections acoustiques réglementaires, par des protections extraréglementaires permises par les financements apportés par la ville de Marseille et l'ensemble des partenaires du projet. <p>La taille du projet et l'absence d'accompagnement extra-reglementaires furent en 2015 nos deux principales réserves. Considérant qu'elles sont levées et aujourd'hui satisfaites, que ce projet est vertueux par le point d'équilibre qu'il trouve entre décarbonation de notre économie, développement de l'emploi et amélioration du cadre de vie, la mairie du 8° secteur de Marseille soutient et souhaite la réalisation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet présenté par le GPMM et SNCF réseau.</p> <p>Un projet équilibré</p> <p>Comme évoqué précédemment, notre soutien est également motivé par le point d'équilibre trouvé dans ce projet entre l'indispensable décarbonation de notre économie, le nécessaire développement de l'emploi et l'absolue nécessité d'amélioration du cadre de vie.</p> <p>La décarbonation de notre économie</p> <p>Face à l'urgence climatique, la mairie du 8° secteur s'inscrit et souhaite contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation de l'économie et du développement du fret ferroviaire de l'État. Pour rappel, la France a pour objectif le doublement de la part modale du fret ferroviaire, objectif inscrit dans l'article 131 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ces effets.</p> <p>Marseille, lauréate du programme « 100 Villes neutres en carbone d'ici à 2030 » poursuit logiquement et avec une ambition certaine le même objectif,</p> <p>Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet est conçu pour favoriser le report modal de la route vers le rail. Ainsi, il permettra de ne plus faire entrer à Marseille les marchandises continentales devant ensuite repartir par camions vers le Nord et l'Ouest du département et de diminuer la circulation routière de 270 camions par jour. Il contribuera donc à la transition écologique et aux objectifs de neutralité carbone de la France et de Marseille.</p>

257	20/02/2024	Collectivité	BOULAINSEUR	Nadia	<p>La non-réalisation de ce projet combiné à la disparition de la gare du Canet serait un handicap important, probablement insurmontable pour le territoire comme pour le pays dans l'atteinte des objectifs décrits précédemment. En effet, une fermeture du Canet sans possibilité d'accueillir des trains complets sur la zone de Marseille impliquerait que toutes les marchandises entrant et sortant du port passeraient exclusivement par la route. Cela entraînerait la circulation supplémentaire de centaines de camions quotidiennement. Cette situation serait désastreuse et contraire aux ambitions de la nation.</p> <p>Le développement de l'emploi</p> <p>Les quartiers nord de Marseille ont une histoire ouvrière et portuaire. Nos quartiers, nos histoires individuelles et collectives sont intimement liées au port. Sans le port, nos quartiers n'existeraient pas. Sans ces générations d'ouvriers liées à l'activité portuaire, rares sont les habitants actuels de notre secteur qui seraient aujourd'hui dans nos arrondissements. Je ne veux pas que nous tournions le dos à cette histoire. C'est notre identité et notre culture. C'est ce qui nous rassemble, au delà de nos parcours de vie, de nos quartiers respectifs et de nos origines.</p> <p>Mais au-delà de cette dimension historique et identitaire le port est notre présent et doit être notre futur, Il est le poumon économique de nos quartiers. Pour rappel, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos représente plus de 42 000 salariés dont 11 000 sur le territoire des 2e, 3e, 4e, 5e et 6e arrondissements de Marseille (chiffres issus d'une étude de l'INSEE de mai 2023).</p> <p>Nous mobiliser pour son développement relève donc d'un double impératif: moral et économique, Les deux dimensions citées précédemment sont intimement liées. Et si le développement de demain ne peut, bien sur, plus être le même que celui d'hier, s'il doit nécessairement être pensé en tenant compte des contraintes et des enjeux de notre époque, de la décarbonation et la cohabitation avec les riverains, il ne peut pas abandonner la dimension industrielle qui est la sienne. Les bassins Est doivent garder ce caractère et la mairie du 8 secteur ne se résoudra jamais à voir son port devenir seulement un station pour riches croisiéristes.</p> <p>Le projet présenté par le GPMM et SNCF réseau permet de penser le développement des bassins Est selon cette logique. En effet, il préservera et générera des emplois liés au trafic portuaire. En 2020, la Mission d'information parlementaire relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes notait que 1 000 conteneurs induisent 1 emploi portuaire, 6 emplois pour la distribution de la marchandise et 3 à 4 emplois en transport. A titre d'exemple et pour reprendre les calculs des maîtres d'oeuvre, pour un différentiel de 10 % sur 10 ans soit 30 000 conteneurs ou remorques, le projet produirait 300 emplois supplémentaires.</p> <p>Cette prévision doit également être mise en perspective avec les scénarios étudiés par les maîtres d'oeuvre si la reconstitution des fonctionnalités du Canet ne se faisait par sur le site de Mourepiane. Pour rappel, l'hypothèse qui consisterait à ne rien faire n'est pas envisageable.</p> <p>En effet, la fermeture du Canet en 2024 ayant été actée, la SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer des fonctionnalités ferroviaires équivalentes ailleurs.</p> <p>Les sites hors Marseille, mais situés dans l'agglomération marseillaise, propices à l'implantation d'un terminal de fret sont peu nombreux. Seulement trois sites ont pu être identifiés : Berre, Rognac et Bréguières. Seul le site de Berre est apparu envisageable en terme de faisabilité mais la réalisation de ce chantier serait coûteuse et à un horizon temporel significativement plus lointain.</p> <p>L'horizon plus lointain est aussi celui qui nous attend si le report vers le faisceau d'Arenc était retenu. En effet, s'il pourrait être adapté pour accueillir un faisceau de réception de trains complets mais pas avant 2030.</p> <p>L'option d'un report de l'ensemble du trafic combiné à Clésud a également été étudiée. Au delà des dimensions et difficultés techniques, de l'impact environnemental, elle priverait Marseille d'un outil multimodal puissant pour la logistique urbaine.</p> <p>Les ruptures dans la continuité du service décrites précédemment comme le report vers clésud condamneraient les bassins est au déclin, puis la disparition. Nous ne pouvons l'accepter.</p> <p>L'amélioration du cadre de vie des riverains</p> <p>Cette question de l'amélioration du cadre de vie des riverains doit être appréhendée à plusieurs échelles. Légitimement, celui des habitants des quartiers traversés par le futur raccordement ferroviaire de Mourepiane a mobilisé l'essentiel des débats et discussions lors du dialogue continu.</p> <p>En début de processus, la mairie du 8e secteur, conformément au souhait des riverains, a conditionné son soutien, à l'accompagnement par des protections acoustiques extraréglementaires des habitants des quartiers de Saint-Henri, Saint André, Consolat et l'Estaque.</p> <p>Comme évoqué dans l'introduction de ce document, ce point a été satisfait. Nous ne considérons pas ces dispositions comme une amélioration du cadre de vie mais bien comme des contre parties justifiées.</p> <p>Pour bien mesurer la question de l'amélioration du cadre de vie des riverains induite par ce projet, nous devons raisonner à l'échelle des 15 et 16e arrondissement.</p> <p>Le premier élément est la baisse drastique du nombre de camions circulant dans le secteur. Il est important de rappeler que les transports sont responsables du tiers des émissions de CO2. Près de 90% des marchandises voyagent par la route. Pourtant, en matière de rendement, le train affiche des performances bien meilleures que le transport routier. Un train transporte en moyenne l'équivalent du chargement de 50 camions. Ce report améliorera considérablement la qualité de l'air dans le secteur mais également la sécurité des riverains et la circulation sur les axes structurants du territoire.</p> <p>Le second élément est la baisse du bruit généré par les activités portuaires. Elle sera permise par la relocalisation des activités les plus bruyantes, l'utilisation, sur le terminal de Mourepiane, de matériels plus performants, réduisant notamment les chocs des conteneurs et l'équipement des engins d'avertisseurs de recul moins bruyants.</p> <p>Enfin, le troisième élément est la création du parc du ruisseau des Aygalades évoqué dans l'introduction de ce document. Le site actuel de la gare du Canet va devenir un parc public de plus de 20 hectares. Situé dans un espace dense et très urbanisé, où Euroméditerranée et l'ensemble des collectivités qui l'accompagne, produisent du logement pour permettre aux Marseillais de se loger dignement et à un quartier de 20 000 habitants de voir le jour, bâtir un parc de cette envergure relevait de la nécessité. De plus, par sa desserte en transport en commun et sa localisation, ce parc a vocation à devenir un équipement public structurant de la ville de Marseille et de sa métropole.</p> <p>Conclusion</p> <p>La réussite du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet revêt une importance de premier ordre. C'est pourquoi la mairie des 15e et 16e arrondissements Marseille le soutien et souhaite y contribuer de manière active.</p> <p>Je souhaite aussi faire part de ma satisfaction pour la qualité du travail de concertation mené par les maîtres d'oeuvre pendant les deux dernières années. Des réponses ont pu être apportées aux inquiétudes que génère naturellement ce genre de projet.</p> <p>Enfin, comme annoncé par le GPMM lors de ce processus de concertation, je souhaite que le comité de suivi permettant une meilleure cohabitation entre les riverains et le port de Marseille se mettent rapidement en place. De nombreuses questions soulevées dans nos échanges relevaient de l'activité portuaire et pas nécessairement du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Les traiter, les expliquer, imaginer ensemble des compromis devront être la feuille de route de cette instance. La mairie de secteur s'y emploiera avec détermination et énergie. Pour l'avenir de nos quartiers, pour l'avenir du port, deux sujets qui n'en sont finalement qu'un.</p>
-----	------------	--------------	-------------	-------	---

	20/02/2024	Particulier	HAEGEL	Mathilde	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet de fermeture de la gare du Canet et transfert sur Mourepiane tel qu'il est exposé et présenté au public, et je demande donc sa réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc, en capacité de l'accueillir (cf rapport de FNE suite à enquête publique) • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat • Englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe • Interdire les locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du diesel <p>et de faire une demande d'audit au Grand Port de Marseille pour savoir la nature des produits transportés : interdire les produits dangereux qui puissent avoir une connotation Seveso</p> <p>Tout d'abord, je me permets de rappeler que le même projet a été abandonné en 2015 suite à l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur et nous observons malheureusement très peu de modifications entre les dossiers 2015 et 2022.</p> <p>D'autre part, j'observe que Madame la Maire, Nadia BOULAINSEUR, lors de la réunion publique du 28/11/2023, conditionnait son soutien au projet au fait qu'il ne ferait courir aucun risque sanitaire à la population.</p> <p>Malheureusement, à la lecture du dossier d'enquête publique, les risques sont bien présents même si ils sont mal ou pas évalués</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Ayalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré, mal encadré d'un espace déjà fort impacté par de multiples nuisances.</p> <p>D'autant que le développement du fret ferroviaire n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître (avec une augmentation des camions aussi).</p> <p>Aussi, pour aller plus loin dans la réflexion, me semble-t-il indispensable, avant de réaliser cet aménagement, de reconsidérer l'absurdité du transport des marchandises, c'est à dire, comme dans le domaine de l'énergie, de commencer par la sobriété (le transport le moins polluant est celui qu'on ne consomme pas)</p> <p>1ère observation :</p> <p>la non-adéquation des périmètre d'études d'impact avec le territoire réellement touché</p> <p>En effet semble avoir été oublié le secteur de l'Estaque, côté Ouest après la gare jusqu'au viaduc avant le tunnel sous la Nerthe n'est pas étudié</p> <p>Or le tissu d'habitat de la Gare de l'Estaque en allant vers l'Ouest c'est à dire jusqu'au viaduc de séparation des voies Côte bleue/ Miramas est dense, comportant de nombreuses habitations et logements, concernant entre 500 et 1000 personnes déjà impactées par les nuisances existantes, qui se verraient impactées par de nouvelles, prévisionnellement plus fortes, sans qu'aucune mesures de compensation ou de réduction à la hauteur des enjeux ne soit proposée.</p> <p>Or les nuisances vibratoires sont importantes déjà actuellement de mêmes que les nuisances acoustiques sont en basse et haute fréquence au passage de ces trains lourds, longs. La conversation en extérieur est impossible et doit être stoppée pour ne reprendre qu'après le passage du train.</p> <p>Or, les 4 voies ferrées à l'ouest de la Gare et avant la bifurcation côte bleue sont construites dans la roche calcaire du massif, et non dans un complexe argilo-marneux. La transmission des vibrations dans ce type de substrat est fondamentalement différente et beaucoup plus impactante, dans l'état des nuisances actuelles . Une étude avec le concours de géologues s'avère donc nécessaire.</p> <p>Nous demandons des études complémentaires dont le cahier des charges devra être communiqué aux habitants afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre . Ces études devraient avoir pour objet d'apporter des réponses concrètes de dispositifs, permettant de réduire les vibrations pour le tissu d'habitations situées autour des voies ferrées de la Gare de l'Estaque au Viaduc de la Nerthe (zone de fin d'habitations).</p> <p>Pour la même raison, nous demandons des études acoustiques afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur cette même zone, "oubliée des radars" de l'étude.</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants au projet présenté concernant la non-adéquation des périmètre d'études d'impact avec le territoire réellement touché, et la non exploration des impacts vibratoires et acoustiques sur tout le territoire concerné</p> <p>2ème observation :</p> <p>des Risques sanitaires mal évalués mais bien réels</p> <p>La réouverture du tunnel du Soulat, est inacceptable pour les habitant.es des cités voisines déjà impacté.es par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait encore plus de bruits et de pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat. Il est inadmissible que des populations fragilisées, des enfants vivant dans des familles précaires, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>Les riverain.es de Saint-André et Mourepiane subiraient le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. sans oublier le bruit (et les gaz) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitant.es sont déjà impacté.es la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent.</p> <p>Les habitant.es de Saint-Henri et l'Estaque Gare, enfin, sont les grand.es oublié.es de l'études et pourtant leurs habitations et elles/eux-mêmes subiraient des troubles à cause de l'intensification du trafic et de la nature même des convois : lourds, bruyants, sources de vibrations, et susceptibles de transporter des matières dangereuses.</p> <p>Ainsi, ce projet aurait pour effet de provoquer une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; s'il était mené à bien il contribuerait à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain : ATMO Sud rappelle en effet que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent au dessus des limites recommandées par l'OMS. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il me paraît inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>En vous remerciant de votre attention, Cordialement</p>
	20/02/2024	Particulier	FONTANA	Max Robert	<p>" Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé</p> <p>Je demande la réécriture en choisissant de ;</p> <ul style="list-style-type: none"> . Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc; . Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; . Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane <p>Mr Fontana Robert Max</p>

	20/02/2024	Particulier	DAMONTE	Magali	<p>Madame Monsieur</p> <p>...Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>« Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation....."»</p> <p>De plus, il est impératif de demander un cadre horaire d'activité sur le port, il en va de la santé des riverains, et de l'avenir du littoral nord et de nos arrondissements.</p> <p>Ce n'est pas à l'industrie à prendre le dessus sur la population et la ville, ce n'est pas aux habitants de s'adapter à l'industrie , de subir et de se protéger avec ses petits moyens, c'est bien à l'industrie de prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas avoir d'impact négatif sur son environnement, et si elle choisit de rester en agglomération c'est à elle de s'y adapter avec ses gros moyens. «</p> <p>Cordialement</p>
	20/02/2024	Syndicat	Syndicat CGT des Ouvriers Dockers et Assimilés de Marseille-Est		<p>Notre Syndicat se positionne en faveur du projet.</p> <p>Au-delà de l'obligation légale de la reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet, c'est une nécessité économique et sociale.</p> <p>Aujourd'hui, l'activité portuaire génère des emplois directs et indirects, 4 500 dans notre département.</p> <p>Le projet est un enjeu vital pour l'activité des Bassins EST qui est le poumon économique de notre ville, voire de notre région :</p> <p>A. Conforter l'activité économique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir une activité Fret ferroviaire de bonne qualité - Augmenter l'hinterland du GPMM au niveau national, européen et mondial (nous avons déjà énormément de retard par rapport aux autres pays européens) - Utiliser un mode de transport plus respectueux de l'environnement qui sera au fil du temps le transport terrestre le plus utilisé et le plus cohérent pour aller vers un transport plus vert. - Conforter l'emploi et le développer : <p>B. Emplois actuels - Entreprises de manutention portuaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 500 ouvriers Dockers professionnels (dont 159 CDI ces trois dernières années) - 70 dockers occasionnels - 100 salariés de la maintenance et administratifs <p>Ces 5 dernières années, nous avons aperçu une augmentation du fret maritime dans notre bassin. Elle a eu directement un effet positif sur nos effectifs.</p> <p>Le non aboutissement du projet pourrait remettre en cause ces derniers.</p> <p>Le développement portuaire de l'avenir ne pourrait se faire sans le multimodal.</p> <p>Trop d'exemples nous le prouvent, ces dernières années avec le départ de certains armateurs de nos bassins (ex : DFDS avec le trafic de la Turquie qui opère aujourd'hui 200 000 remorques annuelles grâce au ferroviaire).</p> <p>Pour conclure, notre Syndicat réaffirme sa position en faveur de ce projet qui est une vraie opportunité pour le développement économique et social de notre territoire.</p>
	20/02/2024	Association	Cap au Nord		<p>Préambule</p> <p>L'activité actuelle du port de Marseille impacte la qualité de vie des habitants et des riverains en particulier, en termes de pollutions de l'air, de bruit et de lumière qui sont même d'une agglomération de plus d'un million d'habitants. Toutes les solutions pour réduire ses impacts doivent être étudiées et mises en œuvre pour rendre compatible l'activité économique et la qualité de vie des marseillais. L'usage portuaire des bassins Est doit être réservé uniquement aux flux de passagers et de marchandises qui ne sont pas compatibles ou au sein des bassins Ouest ou offre un avantage certain en matière de développement durable à court, moyen et long terme.</p> <p>Après lecture du dossier d'enquête publique, les associations AEE et Cap au Nord, les CIQ Estaque Gare, Saint André, Saint Henri et leur Fédération du 16^{ème} arrondissement, la fédération des CIQ du 16^{ème} arrondissement, le Conseil Citoyen Nord Littoral ouest et le Collectif Coordination Mourepiane représentant les habitants demandent de :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Réaliser, avant la mise en œuvre du projet, une étude de dangers actuelle dans la zone d'étude, et compléter rigoureusement les études d'impact de qualité de l'air, acoustique et lumineuse de la Calade à Mourepiane à partir de relevés réalisés chez les riverains dans la zone d'étude et sur le port, en tenant compte non seulement du trafic continental (mesure réelle du trafic des camions comme base de projection), mais aussi du trafic maritime, et dont découleront les mesures compensatoires à réaliser pour limiter au maximum l'impact du projet et mettre en place un réseau de surveillance continue de la qualité de l'air et acoustique. Deux observatoires indépendants de la qualité de l'air (type Aiparif) et du bruit (type bruitparif) devront être mis en place afin de vérifier que les nuisances n'augmentent pas dans la zone d'étude mais au contraire diminuent. - Reporter le trafic ferroviaire du Canet sur le faisceau d'Arenc et en cas d'impossibilité réglementaire après la période dérogatoire, renoncer à l'usage du tunnel du Soulat et programmer une nouvelle démarche de projet (études de faisabilité, financement, programmation) pour la mise en conformité du faisceau d'Arenc, seul espace des bassins Est éloigné des quartiers d'habitat. . Interdire l'usage de moteurs thermiques dans l'enceinte du port en rendant obligatoire l'usage de locomotives électriques sur batterie dans les zones non aménageables en caténaires, des engins de manœuvre électriques et rendre l'obligation de branchement électrique des navires à quai au terme de la période dérogatoire ou au plus tard en 2A27 . o Limiter l'activité de fret multimodal aux jours ouvrés et de 7 heures à 20 heures uniquement (sauf exceptions) o Assurer la desserte routière du port par la seule porte d'accès N°4 et circonscrire au maximum la circulation des camions au sein du GPMM et sur les chaussées adaptées en créant un accès direct pour les camions de l'A55 à la porte 4. o Créer, dès à présent une instance de concertation, d'information et de surveillance associant l'État, le GPMM, la SNCF, les Collectivités et associations de riverains (sur l'exemple des Commissions Locales d'Information et de Surveillance) et en y associant les syndicats et le Comité de Santé et Sécurité des Conditions de Travail (CSSCT).

	20/02/2024	Association	CIQ St-André	<p>En effet, le projet présenté étant beaucoup plus impactant et important que le simple déplacement des fonctionnalités ferroviaires du Canet.</p> <p>Dans le dossier de concertation du G. P. M. M., les objectifs de la plate-forme en terme de traitement logistique auraient dû nous être présentés et mis en adéquation avec le plan stratégique 2020-2024 élaboré par le G. P. M. M. qui prévoit d'augmenter massivement le traitement de containers sur les Bassins Est de Marseille.</p> <p>Celui-ci nous semble être « LE CHEVAL DE TROIE » qui permettra au G. P. M. M. d'augmenter, à sa guise, l'activité sur les Bassins Est sachant que ces bassins se situent à proximité immédiate des différents quartiers du 16ème arrt (Chemin du Littoral).</p> <p>Quid du développement des containers maritimes, des rouliers et des parcs de véhicules légers ??</p> <p>Le réouverture du Tunnel du Soulat nous paraît être une hérésie.</p> <p>Sachant que ce tunnel de 800 m de long, en voie unique, avec une pente de 1.7 %, sans voie de secours, sans éclairage, sans sas de désenfumage, formant un grand virage, ne nous paraît pas adapté à la circulation de trains lourds et longs (1800 tonnes et 850 m de long) transportant des matières dangereuses : explosives, corrosives, inflammables, etc...</p> <p>Les trains seront tirés par une locomotive électrique et poussés par une locomotive diesel. Où est l'écologie ?</p> <p>L'entrée/sortie du tunnel du Soulat se situe au droit des écoles maternelle et primaire et à proximité immédiate du Centre Social de Consolat ainsi que de nombreuses habitations.</p> <p>Il est à signaler que la remontée des trains de Fret se ferait sur la voie descente des TER et à vitesse très réduite.</p> <p>Ce fonctionnement nous paraît plus que problématique.</p> <p>La voûte du tunnel résistera-t-elle à un incendie ou à une explosion ?</p> <p>Ce projet surdimensionné propose la création de 5 voies ferrées afin de composer des trains longs qui transporteront des Matières Dangereuses.</p> <p>Dans le dossier de présentation, les problématiques de bruits supplémentaires et des vibrations ne sont pas du tout prises en compte.</p> <p>(la proximité des maisons le long de la voie ferrée ne permettant pas la pose d'écrans anti-bruits efficaces).</p> <p>Certaines habitations sont à 1 m 50 des rails – d'importants dégâts ont déjà été constatés à l'intérieur des maisons : fissures des murs, des terrasses, carrelages fendus aux sols et aux murs, etc...</p> <p>De plus le tunnel est pollué par le chrome 6 (cancérigène)</p> <p>NOUS PENSONS QU'IL SERAIT PLUS OPPORTUN DE CONSERVER LE TRAFIC FERROVIAIRE SUR LE FAISCEAU D'ARENC.</p> <p>Ce projet permettra au G. P. M. M. de se développer à sa guise, sans rendre des comptes aux populations environnantes qui subiront les nuisances sonores, olfactives, vibratoires qui viendront s'additionner aux autres nuisances subies journellement par les riverains tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les fumées des bateaux de croisières, des ferries, des porte-containers, des rouliers, - La réparation des containers. - La pollution lumineuse. <p>Nuisances sonores existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passage des trains de Fret, - La Forme 10 (réparation navale) - Les moteurs des porte-containers en continu ainsi que la manutention des containers de jour comme de nuit, - La circulation des camions sur le boulevard économique André Roussin et chemin du Littoral. - Le découpage et la constitution des trains longs avec des manœuvres de jour comme de nuit proches des habitations. <p>Toutes ces pollutions vont impactées énormément les habitants du Quartier de Saint- André et mme les mettre en danger</p> <p>NOUS RAPPELONS QUE SAINT-ANDRE COMME LE QUARTIER DE MOUREPIANE SE SITUENT LE LONG DU CHEMIN DU LITTORAL ET NE SONT SEPARÉS DU G. P. M. M. QUE PAR UNE SIMPLE GRILLE.</p> <p>LA FERMETURE DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE</p> <p>Nous pensons que la fermeture du Passage à Niveau de Saint-André n'a de sens que dans le cadre de la réouverture du tunnel du Soulat.</p> <p>Le CIQ de Saint-André demande,</p> <p>« L'étude des Dangers » demandée par l'Ae. (Autorité Environnementale) concernant les Bassins Est en amont de l'Enquête Publique ainsi que les objectifs du G. P. M. M. à long terme sur cette plate-forme, (Mise en place de nouveaux bacs ont été faites sur le site)</p> <p>Que nous soit fourni la liste et la quantité de tous les produits chimiques et les carburants stockés sur le G. P. M. M. dans les Bassins Est.</p> <p>Que la quantité de produits chimiques sur les Bassins Est n'augmente pas.</p> <p>Nous ne voulons pas devenir « Zone SEVESO ».</p> <p>« L'étude de dangers » concernant le tunnel du Soulat,</p> <p>L'étude des dangers concernant les 5 voies littorales gérées par la S. N. C. F. du fait des transports des Matières Dangereuses.</p> <p>(Les 5 voies seront considérées comme une gare de triage. Cela implique une étude de dangers comme celle du Canet)</p> <p>Une étude épidémiologique car nous avons constaté une augmentation inquiétante des cancers et des problèmes respiratoires au sein de la population.</p> <p>La prise en compte de la protection des habitants contre les nuisances sonores, de vibrations et de pollutions atmosphériques.</p> <p>(ex. : poses de doubles vitrages, climatisation, protections phoniques sur le bâti...).</p> <p>Pas de trains de FRET après 20 h le soir.</p> <p>Pas de trains de FRET avant 7 h du matin.</p> <p>« QUARTIER PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LAVILLE »</p> <p>« CONSEIL CITOYEN NORD LITTORAL OUEST »</p> <p>TOUTE AUGMENTATION DE L'ACTIVITE FRET DOIT SE FAIRE SUR LES BASSINS OUEST, LOIN DES HABITATIONS.</p> <p>LA CONSTRUCTION DES TRAINS DOIT, IMPERATIVEMENT, SE FAIRE SUR LE RESEAU D'ARENC COMME ACTUELLEMENT</p> <p>NE PAS UTILISER LE TUNNEL DU SOULAT – TROP DANGEREUX.</p>
--	------------	-------------	--------------	--

	20/02/2024	Particulier	PONS	Corinne	<p>Bonjour, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et dechargent le fret (+ 30000) <p>Merci de prendre en compte mes remarques</p> <p>Cordialement</p>
	20/02/2024	Particulier	JOYER	Vincent	<p>Bonjour Monsieur le commissaire enquêteur, Veillez trouver ci-dessous ma contribution dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille. QUELLE BONNE IDEE MAIS...! Habitant au sein du quartier de Mourepiane et étant curieux des évolutions des quartiers nord de Marseille dans leur ensemble, nous avons appris un matin de septembre 2023, l'existence d'un projet de reconfiguration de fret ferroviaire sur le grand port maritime de Marseille. De prime abord, nous avons été enjoué et soulagé qu'enfin un projet utile, visionnaire et de qualité voit le jour à Marseille. A l'aube de l'année 2024 et d'un futur marqué par des changements sociétaux inévitables en raison des conséquences climatiques, quoi de plus intelligent que de développer le système de transport de conteneurs par voies ferroviaires afin de limiter le nombre conséquent de camions qui polluent à tout point de vue la vie de nos quartiers nord et apparaissent de plus en plus archaïque dans un quartier en constante évolution ? L'ATTERRISSAGE BRUTAL Mais très vite, la réalité nous apparait : doubler l'activité polluante de camions, trains et bateaux diesel au sein d'un port placé en plein cœur de quartiers d'habitation de la deuxième métropole française ? Cela pourrait ressembler à une mauvaise plaisanterie, un projet d'après-guerre ou tout simplement une provocation mais il s'agit bien de l'actualité des Marseillais en 2024. En effet, le Grand Port maritime de Marseille revient en force avec ce projet pourtant retoqué dès le rapport d'enquête publique en 2015, de reconfiguration ferroviaire Fret au sein de son bassin Est situé dans les quartiers Nord de Marseille (15 et 16ème arrondissement de la ville). Projet s'implantant sur d'anciennes voies ferrées démantelées en 1995 non sans raison. En bref, le projet a pour but de créer une autoroute ferroviaire en plein cœur de ville, en acheminant des trains transportant toutes sorte de marchandises qui seront en partie chargées sur camions et porte conteneurs, l'ensemble de ces moyens de transports étant bien évidemment DIESEL! MARSEILLE MÉRITE MIEUX Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. <p>Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourépiane, Saint André et Conzelat sont particulièrement sensibles

				<p>présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles.</p> <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées,</p> <p>=> Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain). - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, = Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diésel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières ! <p>D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet.</p> <p>Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable, et hors la loi en terme environnemental.</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTÉ concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri- Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) : la croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeuropé et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impacté par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique.</p> <p>En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en termes de trafic et de pollutions.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers.</p> <p>S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents.</p> <p>La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants !</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diésel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement; - Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat. - Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat. <p>UNE MOBILISATION CITOYENNE IMPORTANTE</p> <p>La mobilisation contre ce projet ou dans le but de le faire évoluer est majoritaire comme nous pouvons le voir par la participation à la pétition en PJ à date.</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>
	20/02/2024	Particulier	WETSCH	Alexandra
	20/02/2024	Particulier	GAMEL	Liliane
	20/02/2024	Particulier	KIERZKOWSKI	Igor

	20/02/2024	Particulier	DEVAUX	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Premierement, sur l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » de la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, est très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid télétravail et couvre-feu, puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution s'appuient sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet <p>(en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique et aussi de nuisances sonores, ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement). - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées, => Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain. - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, <p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitant de la zone d'étude! Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), -l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri-Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. <p>Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) :</p>
		Particulier	RAOUS	<p>la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants. D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), [] et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques. En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruits émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances sonores. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances. En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions. Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré dans des quartiers d'habitat déjà fortement impactés par de nuisances de pollution atmosphérique, sonore et de trafic routier. En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique et des dangers S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers. Il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants sonores, environnementaux, et routiers. Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement; - Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.

	20/02/2024	Particulier	CORDIER	Emmanuel	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Nous habitons une maison située directement en bordure de la voie ferrée concernée par ce projet, à l'Estaque.</p> <p>Ce quartier cumule déjà toutes les nuisances possibles aux abords d'une grande ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Bruit + pollution des approches et décollages des avions de l'aéroport de Marignane, •Bruit + pollution des bassins de réparation de grands navires, •Bruit + pollution du trafic maritime, croisières + ferries, •Bruit + pollution du trafic ferroviaire, voyageurs et fret, •Bruit + pollution du trafic routier de transport de conteneurs, •Bruit + pollution des grands axes autoroutiers, •Et j'en oublie encore sûrement.... <p>Chacun des projets d'évolution économique s'accompagne d'une augmentation de l'une de ces nuisances.</p> <p>Mais les habitants subissent la totalité de toutes ces augmentations de nuisances en même temps. Ce n'est plus acceptable.</p> <p>De plus, le projet initial ne prévoit aucune protection contre le bruit et les vibrations causés par les trains de fret au-delà de la gare de l'Estaque, alors que de nombreuses habitations sont directement en bord de voie, aussi bien en surplomb qu'en contrebas, depuis la gare jusqu'au tunnel de la Nerthe.</p> <p>Ceci non plus n'est pas acceptable.</p> <p>Donc nous exprimons notre opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Cordialement,</p>
	20/02/2024	Particulier	SANCHEZ	Chantal	<p>Je tiens à exprimer mon opposition du projet de transfert de la gare du Canet sur Mourepiane tel qu'il est exposé.</p> <p>Je demande de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc, d'exclure l'utilisation du tunnel du soulat et d'englober la construction de murs anti bruits de la calade à Mourepiane.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte les revendications des habitants pour vivre en harmonie dans notre quartier et de pas rajouter d'autres nuisances à celles déjà existantes.</p> <p>Cordialement</p>
	20/02/2024	Particulier	DUC	Edwige	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Premièrement, sur l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » de la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique.</p> <p>Il s'avère que cette étude d'impact, est très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid télétravail et couvre-feu, puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution s'appuient sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet <p>(en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet)</p> <p>ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique et aussi de nuisances sonores, ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement). - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, <p>ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles.</p> <p>=> Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées,</p> <p>=> Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain. - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, <p>= Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude).</p> <p>Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude!</p> <p>Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), -l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notoirement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint Henri-Mourepiane, Saint-André, La calade à Consolat, l'Estaque gare. <p>Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers</p>

					<p>nos quartiers) :</p> <p>la croissance programmées de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants.</p> <p>D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), [] et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques.</p> <p>En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruits émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue.</p> <p>Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end.</p> <p>Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar.</p> <p>Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances sonores.</p> <p>Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances.</p> <p>En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions.</p> <p>Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré dans des quartiers d'habitat déjà fortement impactés par de nuisances de pollution atmosphérique, sonore et de trafic routier.</p> <p>En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique et des dangers</p> <p>S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers.</p> <p>il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants sonores, environnementaux, et routiers.</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre .</p> <p>- Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>- Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-</p>
	20/02/2024	Particulier	RAUZIER	Claude	Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exprimé
	20/02/2024	Particulier	MENEGALLI	Christophe	<p>Je vous exprime mon opposition au projet de transfert de la gare du Canet sur Mourepiane.</p> <p>Je demande de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc, d'exclure l'utilisation du tunnel du Soulat et de construire des murs antibruits de la Calade à Mourepiane.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte les revendications des habitants pour vivre en harmonie dans notre quartier.</p> <p>Cordialement</p>
	20/02/2024	Particulier	COINEL	Cl	<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé.</p> <p>J'en demande la réécriture en choisissant de reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc</p> <p>d'exclure l'utilisation du tunnel du Soulat</p> <p>d'englober la construction de murs antibruits de la Calade à Mourepiane.</p>
	20/02/2024	Particulier	VERNIERE	Christine	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé, je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane.
	20/02/2024	Particulier	JOMNI	Sylvie	<p>Me ralliant totalement aux griefs et propositions exprimés entre autres par l'association Cap au Nord, je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et en demande la réécriture en choisissant de :</p> <p>reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ;</p> <p>d' exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ;</p> <p>d' englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane."</p>

	20/02/2024	Particulier	CONDRO	Salvatore	<p>Bonjour,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) <p>Merci de prendre en compte mes remarques</p>
	21/02/2024	Particulier	SAO NELET	Stefan	<p>Monsieur le commissaire enquêteur</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>En effet, j'en demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> · reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; · exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; · englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <p>Les habitants de Saint-Henri et l'Estaque gare sont oubliés et pourtant ils subiront ou/et leurs habitations des troubles : une enquête doit en préciser les incidences avant tout avis préfectoral portant sur un quelconque projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet.</p> <p>Le projet fait croire à « moins de camions » et à une amélioration du cadre de vie des habitants : il n'en est rien ! Il est bien écrit page 418/466 pièce E « Le projet, pour sa part permet de réduire cette augmentation à moins de 4% sur 20 ans pour les poids lourds concernés par le trafic portuaire » Plus de camions, plus de pollutions atmosphériques, sonores et acoustiques.</p> <p>Quant à la réouverture du tunnel du Soulat, il est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : encore plus de bruits, de pollutions et de mépris.</p> <p>Les riverains de Saint-André et Mourepiane vont vivre sous le vacarme de collisions de wagons, de déposes de conteurs sur le sol et sur les wagons. L'arrivée des bateaux et leur traitement se fait à n'importe quelle heure. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. La nuit, le trafic routier sur la CD 568 est faible, les désagréments proviennent des activités du GPMM. Ce projet va inéluctablement augmenter les nuisances.</p> <p>Quant à la pollution émise par le trafic maritime sur ces terminaux, les porteurs du projet en ne répondant pas explicitement aux demandes de l'autorité environnementales l'ignorent. Les Marseillaises et Marseillais vivent déjà sous un air malsain, ils ne peuvent pas accepter un projet qui en accroissant le trafic de poids lourds et en recourant sur le GPMM à des locomotives diesel va concourir à toujours plus de pollution atmosphérique produite par les activités du grand port maritime.</p> <p>Ce projet provoquera des troubles du sommeil, une augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique ; il contribuera ainsi à une dégradation de la santé des habitants déjà précaire.</p> <p>C'est pour cela que je demande que l'option d'implanter ce projet sur le faisceau d'Arenc soit retenue, il en va de la santé des habitants et du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p> <p>Cordialement</p>
					<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public.</p> <p>Les dossiers joints dans le cadre de l'enquête publique, bien que très fournis en quantité (des milliers de pages) présentent en fait de grands manquements : études d'impact incomplètes, voire erronées (par manque de mesures locales et actuelles), concernant les impacts sonores et la l'étude air-santé notamment, l'étude des dangers absente car trop ancienne...</p> <p>Ce projet par ailleurs ne présente aucune approche globale et "oublie" les nombreux impacts urbains.</p> <p>Je tiens donc à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et je demande sa réécriture en choisissant notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • exclure l'utilisation du tunnel du Soulat; • prendre en compte le trafic maritime en terme de nuisances pour les risques sanitaires et psycho-sociaux (actuel et projeté) et obliger l'usage d'un trafic maritime électrifié. <p>Pourquoi cet avis négatif ?</p> <p>1- Les incidences sur les pollutions atmosphériques, sonores, aquatiques et lumineuses ne sont pas fiables par manque des données mesurées dans les études d'impact et d'environnement, s'appuyant sur des modélisations faussées qui minorent ainsi l'impact du projet. Tout au contraire, le projet va aggraver la situation en terme de risques sanitaires pour près de 20 000 habitants. Ces études doivent-être reprises.</p> <p>a- Une étude d'impact Air santé lacunaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en période Covid (télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de l'activité portuaire ; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5 qui sont les plus dangereuses pour la santé), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; Or, ces mesures sont réalisées par un réseau de capteurs citoyens installés par Cap au Nord et les CIQ: elles montrent que toutes les normes de l'OMS (doses journalière, mensuelle, annuelle) sont littéralement explosées. - les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données de nombreux facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée : manque de points de mesure sur le port afin de dresser un état initial, et manque de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude (SO2, NOX, benzène, COV n'ont pas été mesurés localement), alors que l'on perçoit régulièrement leur présence olfactive dans toutes les habitations proches du port marchand : ils sont particulièrement néfastes pour la santé des riverains - l'impact à venir du trafic maritime sur liés au projet est aussi oublié, ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Le projet prévoit ainsi une augmentation de son activité marchande au contact du faisceau ferroviaire de Mourepiane Saint André avec une progression de annuelle de 1 à 3% (tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) : cela signifie l'arrivée d'un nombre encore plus important de cargos. Or aujourd'hui de très nombreux porte-conteneurs qui arrivent sur le terminal de Mourepiane sont des navires anciens, dans des états délabrés (bien que parfois repeint, mais les moteurs sont vétustes) : fumées noires, vibrations qui génèrent

	21/02/2024	Particulier	DOS SANTOS	Stéphanie	<p>une grande pollution et nuisance acoustique. Cela signifie que le taux de pollution augmentera fortement (non pris en compte dans l'étude d'impact) si l'électrification n'est pas effective. Or, la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de la colline de Mourepiane, et de la plaine de Saint André ! Elle impacte ainsi fortement et incidemment la santé de l'ensemble des habitants de nos quartiers... Or actuellement, le GPMM ne garantit aucunement que le branchement électrique sera utilisé car actuellement non opérationnel ni contraignant : il n'argumente que sur le développement du ferroutage qui serait vertueux, alors qu'il ne représente que 10 % du trafic dans les dix ans à venir!</p> <p>- concernant une activité de locomotives thermiques ou diesel très polluante à proximité des habitations, la pollution atmosphérique étant déjà forte dans les quartiers au contact du port, dépassant régulièrement les normes en vigueur, il est impossible d'y ajouter encore des émissions particules fines et autres polluants atmosphériques !</p> <p>b- Une étude acoustique est aussi très incomplète. Elle devrait aussi tenir compte de l'activité portuaire (y compris le trafic maritime avec des cargos souvent bruyants, les groupes électrogènes, les vibrations générées par les turbines des moteurs (basses vibrations qui traversent même le béton donc perceptibles dans chaque habitation à longue distance), les chocs de containers ajoutés aux chocs des wagons constituent une pollution sonore dangereuse pour la santé, jour et nuit par une activité permanente sur le port.</p> <p>En conclusion, les études d'impact et d'environnement oublient donc nombre de facteurs aggravants, tels que l'état initial de circulation des camions qui est fortement minoré alors que nos quartiers en sont déjà sursaturés (embouteillages en heures de pointes liés aux camions), le bruit et la pollution atmosphérique mal mesurée, le trafic maritime oublié !</p> <p>Dans ce contexte, les études d'impact présentent des conclusions favorables particulièrement faussées: le projet n'est en rien éco-responsable, mais, si il se réalisait, il impacterait fortement la santé des habitants de la zone d'étude concernée, par l'augmentation des risques psychosociaux (nuisances acoustiques) et sanitaires (pollution atmosphérique).</p> <p>c- L'étude de danger ancienne, datant de 2017 et présentée sans ses annexes. Cela apparaît lacunaire au regard des transformations passées et futures affectant les terminaux Medeurop et Intramar. Il est simplement indiqué «Le terminal MedEurope, en tant qu'exploitant, a réalisé une étude de dangers qui sera mise à jour pour intégrer les éléments du présent projet par le terminaliste exploitant.» Une nouvelle étude danger sera effectuée courant 2024, post enquête publique. L'étude de danger prévue en 2024 doit être réalisée et présentée au public en amont du projet, et non en aval.</p> <p>Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIC, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre.</p> <p>Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air-santé, et de l'étude d'environnement;</p> <p>Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat.</p> <p>Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>2. La réouverture du tunnel du Soulat pose de nombreux points de doutes quant à sa sécurité :</p> <p>- Ce tunnel a été fermé en raison d'un risque potentiel lié à la question des impacts vibratoire sur les habitations, cette contrainte sera-t-elle réglée avec la circulation de trains de 850 mètres de long en montée poussés par des locomotives diesel? Cette option est irréaliste.</p> <p>- La dépollution au chrome 6 du tunnel du Soulat apparaît plus difficile et longue que prévue. Les troubles occasionnés aux riverains de ce tunnel et de la voie ferrée attenante ne sont ainsi pas entièrement levés ; Le passage de trains longs mobilisés par des locomotives thermiques polluantes est inacceptable à proximité de l'école de Consolat, du centre social et des cités de ce quartier enclavé regroupant une population fragilisée.</p> <p>3. Ce projet ne permettra pas au GPMM d'atteindre ses objectifs de décarbonation en 2030 et en 2040 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les données d'estimation du nombre actuel de camions a été sous-estimée, et il y aura encore plus de camions en lien avec l'activité portuaire; - des locomotives diesel circulant sur le GPMM ou stationnées à proximité immédiate de lieux d'habitations, - des incidences sur la pollution générée par la présence de bateaux porte-conteneurs et autres bateaux polluants car non électrifiés. <p>Il faut donc un plan d'avenir, bien plus ambitieux et réaliste pour le respect des riverains et de la planète présenté à l'enquête publique.</p> <p>GPMM doit s'engager à recourir à des véhicules et navires propres, à des locomotives de manœuvre neutres en carbone en précisant comment il peut réaliser cet objectif environnemental et sanitaire, sans oublier le trafic maritime ; Il faut savoir que les perspectives de développement du fret par rail reposent sur la bonne volonté des chargeurs et transporteurs. Or, la situation économique du transport ferroviaire est précaire et préoccupante dans le temps à moyen terme (2025 – 2046) : comment GPMM peut-il assurer le transfert modal vers le rail ? Ce dossier ne repose que sur des éléments de prospective, il sera nécessaire d'exposer les mesures d'incitation forte que pourraient prendre GPMM pour abaisser le coût du transport par rail et ainsi motiver la réduction du trafic continental en forte croissance;</p> <p>4. L'impact négatif du projet sur le cadre de vie des riverains n'est pas pris en compte, en lien avec des projets de la politique de la ville d'avenir de nos quartier : au moins 3 dossiers de la politique de la ville sont directement impactés par ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'augmentation de la fréquence des TER est remise en cause car très contrainte par le passage des trains longs et lourdement chargés par le tunnel du Soulat; -La requalification de la RD68, la création de voies cyclables et la revitalisation des noyaux villageois de St Henri, St André et Mourepiane sont remises en cause par l'augmentation du trafic des camions sur le littoral; -Les flux de camions au niveau des boulevards du Littoral, d'André Roussin et du Cap Janet , va créer un conflit d'usage avec l'arrivée du tramway d'ici dix ans, tant attendu dans nos quartiers. -Le Grand Estaque, projet de requalification dont on parle depuis les années 90, est totalement absent des préoccupations du GPMM alors que ce projet devrait être l'occasion d'une avancée et non d'un recul. <p>5. L'étude sur l'impact sur la biodiversité oublie trois sites remarquables contigus à ce projet. Cette étude doit donc être reprise et complétée ;</p> <p>En conclusion,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment répondre aux nécessités de transition écologique et de limitation du réchauffement climatique par le biais de la re-végétalisation de nos espaces urbains et du report du tout voiture vers des mobilités douces... alors même que s'annonce l'implantation d'une nouvelle plateforme logistique de transport sur le chemin du littoral, le bétonnage du port, les plateformes de transport, la circulation des camions, des trains longs à locomotives diesel, des bateaux porte-conteneurs polluants... qui sont autant de freins à la transition tant attendue ! - Dans ce contexte, on ne peut pas considérer que le projet présenté par le GPMM répond à la résolution 48/13 du Conseil des droits de l'Homme des Nations Unies qui reconnaît que l'exercice du droit à "un environnement propre, sain et durable" est essentiel à la jouissance de l'ensemble des droits humains et qu'il constitue de ce fait un droit humain à part entière ! - La pollution atmosphérique avérée dans les quartiers au contact du port et du trafic maritime, mais également les nuisances acoustiques générées par l'activité portuaire constituent actuellement un manquement grave au devoir de protection des populations. <p>Donc oui, favorisons le report modal du fret sur le train mais pas dans un espace urbain dense, et pas au pied des habitations !</p>
	21/02/2024	Entreprise	BRIERE	Gwenael	<p>Je me permets par la présente de vous faire part de ma très grande inquiétude au sujet du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet et la création des 5 voies ferrées proches du chemin du Littoral afin de constituer des trains avec des conteneurs transportant des matières dangereuses.</p> <p>A ce jour, ce découpage se fait à la gare d'Arenc où il n'y a pas d'habitations contrairement à ici. Ainsi, devant ce risque majeur en termes d'explosions , d'incendie de pollutions atmosphériques de fortes nuisances sonores je tiens en tant que pharmacien exerçant au sein de la pharmacie St-André située au 500 chemin du Littoral à vous partager ma très grande inquiétude tant pour mon personnel que pour mes patients.</p>
					<p>Actuellement le port de Marseille impacte déjà fortement la qualité de vie des habitants et des riverains. La pollution de l'air, les nuisances sonores et lumineuses au sein même des mises en œuvre. L'activité économique ne doit primer sur la santé des habitants</p> <p>Sur les bassins Est seules les marchandises nécessaires à la « région » Marseillaise ou qui offre un avantage certain en matière de développement durable à court, moyen et long terme doivent être traitées.</p> <p>Après lecture du dossier</p> <p>Avant la mise en œuvre du projet :</p> <p>1. Compléter rigoureusement les études de qualité de l'air, acoustique et lumineuse de la Calade à Mourepiane.</p> <p>Les mesures devront être réalisées chez les riverains les plus exposés</p>

			<p>CIQ Estaque Riaux</p> <p>Les mesures doivent être réalisées chez les riverains les plus exposés.</p> <p>2. Des mesures compensatoires seront à réaliser pour limiter au maximum l'impact du projet sur la population.</p> <p>3. Deux observatoires indépendants de la qualité de l'air (type Airparif) et du bruit (Bruifparif) devront être mis en place afin de vérifier que les nuisances n'augmentent pas.</p> <p>4. La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet</p> <p>Celle-ci va se situer entre la RD568 et le terminal portuaire Med Europe et va rapprocher les nuisances dues à la déconstruction et reconstruction des trains au plus proche des habitations, des entreprises, des commerces.</p> <p>• De ce fait nous demandons que le trafic ferroviaire du Canet soit reporté sur le faisceau d'Arenc, seul espace des bassins Est éloigné des quartiers d'habitat.</p> <p>Diligenter une étude de faisabilité financement. programmation, planning de réalisation) afin mettre en conformité le faisceau d'Arenc.</p>
21/02/2024	Association	<p>CIQ Estaque Plage</p> <p>Concernant le tunnel du Soulât et sa voie d'accès :</p> <p>1. Une étude sérieuse et approfondie de la sécurité de la boucle de Mourepiane doit être diligentée.</p> <p>2. La circulation de locomotives diesel dans le tunnel va générer des pollutions.</p> <p>Sachant que la maternelle, 1'école primaire ainsi que le centre social se situent juste à l'aplomb de la sortie du tunnel.</p> <p>Le convoi pouvant transporter des matières dangereuses, la traversée de la cité Consolat est inacceptable.</p> <p>3. Nous demandons que soit installer un capteur de la qualité de l'air à la sortie du tunnel au niveau des écoles de Consolat</p> <p>4. Le tunnel a été déclassé à cause des vibrations ressenties dans les bâtiments au-dessus du tunnel. L'étude vibratoire du tunnel a été faite au niveau du sol, elle aurait due être faite au niveau de la voute du tunnel.</p> <p>5. Le tunnel du Soulât est en voie unique ce qui oblige le convoi à remonter jusqu'à l'Estaque pour changer de voie.</p> <p>Pour toutes ces raisons nous demandons l'abandon de l'utilisation du tunnel du Soulât</p> <p>Concernant les moteurs Diesel :</p> <p>1. L'utilisation de moteurs plus propres dans l'enceinte du port devra être étudié au plus tôt (locomotives, chariots élévateurs etc.)</p> <p>2. Mettre à l'étude un calendrier de remplacement.</p> <p>3. Mettre en place les branchements à quai pour les portes containers et les obliger à se brancher.</p> <p>Circulation des Camions :</p> <p>1. Assurer l'accès poids lourds au port par la porte d'accès N°4</p> <p>2. Faciliter l'accès à la A55 à la sortie du GPMM pour une meilleure insertion</p> <p>3. Circonscrire au maximum la circulation des camions au sein du GPMM et sur les chaussées adaptées (A7, A55)</p> <p>Conclusions :</p> <p>Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc Renoncer à l'utilisation du tunnel du Soulât</p> <p>Eloigner le plus possible les activités portuaires dangereuses des habitations (même au-delà de la réglementation)</p> <p>Limiter les activités de fret multimodal aux jours ouvrés de 7h à 20h Prévoir un accès direct des camions de l'a55 au port (conflit avec le futur tramway)</p> <p>Lutter contre la pollution de l'air par l'abandon des moteurs thermiques sur l'espace portuaires et l'électrification complète des quais avec branchement obligatoire des navires.</p> <p>Créer, quel que soit le projet et si projet il y a, une instance de concertation, d'information et de surveillance associant l'État, le GPMM, la SNCF, les Collectivités et associations sur l'exemple des CLIS (Commissions Locales d'information et de Surveillance) et en y associant les syndicats et le Comité de Santé et Sécurité des conditions de travail).</p>	
			<p>Le chantier de transport combiné du Canet a pour fonction de recevoir deux types de trains, des trains mixtes (continental/maritime) 2 A/R jour et des trains 100 % continental, 2 A/R jour. Aucun train 100 % maritime n'arriverait sur le bassin Est ?</p> <p>Le chantier de transport combiné du Canet est le seul chantier du bassin Est actuellement à pouvoir recevoir des trains jusqu'à 750 m de long. Le faisceau d'Arenc ne peut aujourd'hui recevoir que des trains dont la longueur ne dépasse pas 560 mètres de long.</p> <p>Les maîtres d'ouvrage utilisent toujours le terme de train complet, train adressé par un même expéditeur à un même destinataire, ce terme ne nous renseigne pas sur la longueur de ces trains qui arrivent à la gare du Canet ou qui en repartent. L'absence dans le dossier d'enquête publique de cette information de nous aide pas à formuler un avis circonstancié.</p> <p>50 kilomètres seulement sépare le bassin Est des terminaux Clésud et Miramas. Pourquoi ne pas faire circuler sur cette section que des trains de fret de 560 m qui aurait été découpés à Miramas et qui pourraient s'insérer plus facilement dans le trafic voyageur, trafic qui est amené à progresser très fortement. Ces trains pourraient ainsi accéder au Med Europe Terminal par le faisceau d'Arenc. Des trains de fret de 560 m de long c'est déjà un nombre important de camions en moins sur les routes entre le bassin Ouest et le bassin Est. N'est-ce pas déjà une solution équilibrée, économiquement acceptable et respectueuse de l'environnement ? Cette solution permettrait d'améliorer les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire.</p> <p>Reconstituer les fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet c'est proposer sur le bassin Est (ou ailleurs) une autre plateforme de transport combiné capable de recevoir des trains jusqu'à 750 m de long.</p> <p>Suite à l'avis négatif du commissaire enquêteur lors de l'enquête publique de 2015, on peut lire page 16 Pièce E : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE du dossier d'enquête publique : « Le port de Marseille Fos et ses partenaires ont donc engagé dès la fin 2015 une réflexion visant à proposer un projet plus restreint basé sur plusieurs sites géographiques et non uniquement sur le seul site de Mourepiane, en prenant le parti d'utiliser également le chantier de transport combiné de Clésud situé sur les communes de Grans et Miramas (13) ».</p> <p>Ce qui change par rapport au projet présenté en 2015, c'est uniquement le transfert de 50 % du trafic continental combiné sur les terminaux Clésud et TOP de Miramas. En termes de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet le projet de 2023 est identique au projet de 2015, seules les prévisions de volumes traités à terme sur le bassin Est ont été revus à la baisse, passant de 150 000 UTI/an à 50 000 UTI/an en 2046 avec une capacité maximum de 60 000 UTI/an. Quel est le seuil de rentabilité en termes d'UTI du terminal de Mourepiane ? Projénor en 2015 estimait ce seuil de rentabilité à 70000 conteneurs/an à Mourepiane.</p> <p>En 2015, les opérateurs de transport combiné refusaient de déménager du Canet à Mourepiane.</p>

	21/02/2024	Association	CIQ Estaque Gare	<p>Voici les arguments des acteurs économiques qui refusaient en 2015 de déménager du Canet à Mourepiane (extraits du rapport du commissaire enquêteur) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le fait que, malgré les déclarations du Port, la plateforme du Canet est une des plus performantes de France et que, dans le domaine technique, ils n'auraient rien à gagner à ce déplacement. - Le coût élevé du déplacement. - Les coûts d'exploitation plus élevés. - La perte d'espace : 27 ha pour la seule gare du Canet, 13 ha à Mourepiane pour l'ensemble des activités. <p>Ils sont donc catégoriques, même s'ils sont obligés de déménager, ils n'iront pas à Mourepiane mais ailleurs (Fos ? Miramas ?).</p> <p>Qu'en pensent les transporteurs aujourd'hui ? Pourquoi NOVATRANS est-il parti à Miramas ?</p> <p>De 2025 à 2030, les trains longs qui sortiront du MET par le raccordement de Mourepiane auront une pente à gravir telle, qu'il faudra en plus de la locomotive électrique à l'avant ajouter une locomotive diesel à l'arrière pour pousser le convoi. Ce dernier, ayant réussi péniblement à gravir la pente, devra dans certains cas à la sortie du tunnel, attendre que la voie « voyageur » sur laquelle il doit s'insérer soit libérée des TER. Ensuite seulement, il devra tout aussi péniblement reprendre de la vitesse pour emprunter jusqu'en 2030 une voie TER à contre-sens sur deux kilomètres avant de retrouver la voie dans le bon sens.</p> <p>De 2024 à 2030 (6 ans !), cette étape transitoire réduira les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire !</p> <p>Notre CIQ est donc contre la sortie des trains par le raccordement de Mourepiane et demande que celle-ci se fasse par le faisceau d'Arenc.</p> <p>Les maîtres d'ouvrage ont produit une analyse multicritère comparant des scénarios pour bien expliciter les raisons du choix de la solution proposée à l'enquête publique.</p> <p>Parmi ces scénarios, il y a l'adaptation des infrastructures d'Arenc pour permettre l'accueil des trains longs en substitution du raccordement. Deux variantes 3 et 4 sont proposées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Variante 3 <ul style="list-style-type: none"> • Aménagements immédiats à Arenc : arrivée et départ du trafic ferroviaire continental et maritime traité sur le MET uniquement par Arenc ❖ Variante 4 (temporelle) <ul style="list-style-type: none"> • Attendre les aménagements à Arenc de LNPCA phase 1 horizon 2030 puis prévoir un projet d'allongement des voies fret d'accès au GPMM à Arenc sur le RFN et d'aménagements du MET sur le RFP conformément au projet proposé : <ul style="list-style-type: none"> o Idem scenario 1 jusqu'en 2032 o Au-delà, arrivée et départ du trafic ferroviaire continental et maritime traité sur le MET uniquement par Arenc. <p>Nous ne comprenons pas pourquoi la synthèse de la variante 3 et surtout celle de la variante 4 sont en rouge sur ce tableau.</p> <p>Pour la variante 4, seul le critère du planning de mise en service est en rouge alors que tous les autres critères sont en vert ou en jaune !</p> <p>Le plus étonnant est la synthèse en jaune de la variante 5 alors que celle-ci propose de ne pas reconstituer les fonctionnalités ferroviaires du Canet sur le bassin Est, c'est quand même ce que ce projet cherche à réaliser ! Dans cette variante, la réception des trains continentaux est effectuée sur Clésud et celle des trains maritimes sur les bassins Est. Cela réduit le nombre de trains sur Marseille et augmente le nombre de poids lourds entre Marseille et Clésud. Curieux que pour les maîtres d'ouvrage, ce scénario soit plus favorable que le scénario 4 !</p> <p>Un scénario n'a pas été envisagé : l'entrée des trains par le raccordement de Mourepiane et la sortie par le faisceau d'Arenc.</p> <p>Enfin, notre CIQ avait conclu sa contribution à la concertation préalable comme suit : Le CIQ de L'Estaque Gare demande donc que des mesures acoustiques et vibratoires soient effectuées aux abords des voies qui traversent notre quartier et que soient proposées, si nécessaire, des protections acoustiques (murs anti-bruit ou isolation phonique des maisons les plus exposées).</p> <p>Suite à cette demande, SNCF Réseau a organisé des réunions par secteur dont une le 2 novembre 2023 à la CMA de L'Estaque Gare à laquelle ont participé les cinq CIQ de L'Estaque.</p> <p>Le 11 février 2024 notre CIQ a adressé par mail à l'adresse eup-canet@marseille-port.fr le compte rendu de la réunion du 2 novembre ainsi que l'étude acoustique sur le secteur de L'Estaque d'août 2023 réalisée par le cabinet CIA</p> <p>Il est écrit dans le compte rendu de la réunion du 2 novembre : « Néanmoins, dans la logique de volonté d'améliorer la qualité de vie des riverains des lignes ferroviaires, les partenaires cofinanceurs du projet, et en particulier la Ville de Marseille, ont souhaité que tous les quartiers de Consolat jusqu'à la gare de L'Estaque bénéficient de mesures de protection « extra-réglementaires », qu'ils soient concernés par les travaux ou par l'augmentation du nombre de trains en circulation, comme c'est le cas pour le quartier de L'Estaque »</p> <p>La présentation des périmètres étudiés ci-après montre que le secteur de la gare de L'Estaque est inclus dans le périmètre d'étude rapprochée. Nous ne comprenons pas pourquoi, dans ce cas, l'étude acoustique demandée par SNCF Réseau et réalisée en août 2023 par le bureau d'études CIA n'a pas été portée à la connaissance du public. La non présence de cette étude dans le rapport acoustique présenté à l'enquête publique pénalise notre secteur. Nous dénonçons le manque d'équité apportée à notre quartier par rapport à ceux de Consolat, Saint-André, Saint-Henri/Mourepiane</p> <p>Nous dénonçons l'absence de protections acoustiques et vibratoires concernant les habitations qui jouxtent la gare de L'Estaque, seul secteur à concentrer le passage des trains voyageurs (TER, Intercités) et des trains de fret sur les quatre voies ferroviaires des lignes PLM et de la Côte Bleue.</p> <p>Nous demandons qu'une étude vibratoire soit effectuée dans certaines maisons qui longent les voies aux abords de la gare de L'Estaque. Lors du passage des trains de fret, les verres sur les tables tremblent et des objets tombent !</p> <p>Des maisons atteignent actuellement un niveau sonore de 70 dB !</p>	
	21/02/2024	Association	Collectif Coordination Mourepiane	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Les associations, CIQ, Collectif, Conseil et les habitants ont suivi avec attention la phase de concertation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Mourepiane à laquelle nombre d'élus ont participé et dès cette étape ces organismes et les habitants ont fait connaître leurs profondes réserves.</p> <p>A l'occasion de l'enquête publique, les cosignataires de cette contribution nous vous avons rencontré lors de vos permanences et vous avons déposé nos propres contributions. Tous avons émis un avis défavorable à ce projet.</p> <p>Devant l'impact de la réorganisation proposée du réseau ferré et la carence du dossier, nous avons décidé de réaffirmer solidairement les attentes de 8 associations implantées sur le territoire concerné.</p> <p>Vous trouverez ci-joint cette contribution et une copie d'écran indiquant à ce jour, 20 février, le nombre de signataires s'opposant au projet, soit 771. Ces documents ont été mis à disposition du commissaire enquêteur.</p> <p>Il nous a paru nécessaire de porter à votre connaissance l'opposition des organismes signataires, opposition qui traduit la profonde inquiétude des habitants impactés par le projet. La desserte ferroviaire du GPMM est une nécessité ; la fermeture de la gare du Canet induit la reconstitution de ses fonctions. Reste toutefois à déterminer l'option la plus pertinente pour insérer aux mieux ces infrastructures nécessaires sur le territoire ouest de Marseille. Et aujourd'hui nous vous disons que tel n'est pas le cas dans le projet présenté à l'enquête publique.</p> <p>Espérant que vous saurez entendre nos demandes, recevez Madame, Monsieur nos salutations distinguées.</p>	
	21/02/2024	Particulier	PARADON	Laurence	<p>Mesdames, messieurs,</p> <p>En tant qu'habitant de st Henri, je vous fait part de mon opposition au projet décrit dans l'enquête publique : gare du canet et transfert de fret sur mourepiane.</p> <p>Je demande la réécriture du projet en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe. <p>Je refuse en effet les locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel, les trains longs nuits et jours, rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) .</p> <p>Je réclame en tant qu'habitant un respect de la vie et de la qualité de vie que nous méritons comme vous, d'avoir.</p> <p>Ici, il n'est pas question de subir les pollutions engrangées par ces trafics nocifs pour notre santé.</p>

	21/02/2024	Association	Confédération Générale des CIQ		<p>La Confédération a reçu une note de la Fédération du 16ème, lui faisant part de ses inquiétudes à propos de "la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Mourepiane"</p> <p>La Fédération des CIQ du 16 -ème arrondissement, nous informe que l'activité actuelle du Port de Marseille est déjà fortement impactante sur la qualité de vie des habitants et des riverains et donc que toutes les solutions pour réduire ces impacts devraient être étudiées.</p> <p>A propos du report du trafic ferroviaire du Canet sur le faisceau d'Arenc et en cas d'impossibilité réglementaire, permettre l'usage du tunnel du Soulat uniquement dans le sens de la descente.</p> <p>Amplifier la concertation .</p> <p>Programmer un projet pour la mise en conformité du faisceau d'Arenc, seul espace des bassins EST éloignés des quartiers d'habitation.</p>
	21/02/2024	Particulier	VESTIEU	Catherine	<p>Bonjour,</p> <p>En tant qu'habitante traverse Bovis 13016, juste au dessus de la voie ferrée et de la gare de l'Estaque, je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé dont je demande la réécriture en choisissant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; - exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; - englober la construction de murs antibruit de la Calade jusqu'à La Nerthe - le refus de locomotives et bateaux de fret qui se déplacent avec du carburant diesel -le refus de trains longs nuits et jours - le refus des rotations de camions qui chargent et déchargent le fret (+ 30000) Et, je demande également, de faire une demande d'audit au grand port de Marseille lui demandant quelle sera la nature des produits transportés ? <p>Que ce ne soit pas des produits dangereux qui puissent avoir une connotation Seveso</p>
	21/02/2024	Particulier	LABATTUT		<p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je choisis la réécriture en choisissant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc 2) Exclure le tunnel de Soulat 3) Englober la construction de murs anti bruit de la Calade à Mourepiane.
	21/02/2024	Particulier	LABAS-LAFITE	Christophe	<p>Bonjour</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé je demande la réécriture en choisissant en priorité de</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reporter le trafic ferroviaire sur le faisceau d'Arenc ; • Exclure l'utilisation du tunnel du Soulat ; • Englober la construction de murs antibruit de la Calade à Mourepiane. <ul style="list-style-type: none"> · électrifier les quais et rendre le branchement obligatoire · Supprimer les moteurs thermiques de tous les véhicules (locomotives et engins de manœuvre) · créer une structure de suivi et de concertation (état, GPMM, associations de riverains, collectivités) · prévoir des mesures compensatoires plus larges que celles prévues dans le dossier · prévoir un accès direct des camions à l'A55 pour éviter les conflits d'usage avec le tramway sur les Boulevards du littoral et André Roussin · mettre en place un réseau de surveillance de la pollution aérienne et sonore
					<p>Ce projet, qui s'appelle maintenant "Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet", n'est que la réapparition du projet de "création d'un Terminal de Transport Combiné à Mourepiane" déjà refusé en 2015.</p> <p>A l'époque, le commissaire enquêteur avait pointé les aspects fantaisistes ou irréalisables du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les perspectives d'utilité et de développement avancées reposaient sur des hypothèses de volumes totalement faux, les opérateurs du Canet lui ayant clairement déclaré ne pas vouloir déménager dans l'emprise du GPMM, pour de multiples raisons. Depuis, beaucoup d'opérateurs ont quitté le Canet, et les perspectives de développement reposent sur des hypothèses futures que, dans l'actualité mondiale, rien ne conforte, au contraire. Il convient de vérifier la solidité de ces hypothèses. - L'actuel projet, comme le précédent, se gargarise avec la promotion du "fret ferroviaire", d'une "autoroute ferroviaire pour Marseille", qui consiste à emprunter une voie ferrée abandonnée depuis longtemps, la bifurcation de Mourepiane. C'est une voie unique, avec une pente de 2% (la norme SCNF est à 1%), qui opère une courbe serrée sous la colline des Ayyalades, dans le tunnel du Soulat, pour aboutir au port. Une curiosité ferroviaire... <p>Or l'actuel projet est la copie conforme du précédent, avec les mêmes bêtises. Il est envisagé d'y faire passer des trains de 850 mètres, et d'un poids considérable, ce qui n'a jamais été fait auparavant. Il faudra d'ailleurs une deuxième motrice diesel pour remonter les convois sur la pente, faute de puissance électrique, vu le poids des trains et la pente.</p> <p>Et en voie unique, qu'on ne peut dédoubler dans le tunnel, que fait-on en cas de problème ou d'accident sur cette bifurcation? Le port cesse de fonctionner? Drôle d'autoroute ferroviaire, qui finit en chemin vicinal.</p> <p>En cas de problème, on utilisera finalement la voie actuelle, qui mène à la gare d'Arenc, puis au port. On ne comprend pas pourquoi cette solution évidente, sûre, et déjà fonctionnelle, n'est pas choisie d'emblée.</p> <p>Le trajet du Soulat pose un autre problème : la vitesse. En montée comme en descente, le trajet par le Soulat imposera une vitesse réduite, y compris sur le segment entre la bifurcation et la gare de l'Estaque</p>

	21/02/2024	Particulier	SUZZONI	Donald	<p>Le trajet du Soulat pose un autre problème : la vitesse. En montée comme en descente, le trajet par le Soulat imposera une vitesse réduite, y compris sur le segment entre la bifurcation et la gare de l'Estaque, avant d'atteindre une vitesse commerciale. Les vitesses annoncées par le dossier ne sont absolument pas crédibles, ce point est à revoir.</p> <p>Cette vitesse réduite a deux conséquences :</p> <p>- Malgré les savants calculs et hypothèses du dossier, il est clair que ce choix de trajet entre en concurrence avec les TER, qui utilisent la même voie entre l'Estaque et Marseille. Or cette desserte TER est appelée à se densifier au fil des ans, avec la création de la gare de St André, le TER devant devenir la colonne vertébrale des transports métropolitains. Frêt ou voyageurs, qui aura la priorité? Aucune réponse lors des réunions "de concertation (!)", ce sont des dossiers différents...</p> <p>Ce problème ne se pose pas si les trains vont à la gare d'Arenc, ils le font déjà, et à vitesse commerciale, car il n'y a pas d'obstacle - L'autre conséquence de ce trajet se situe au passage à niveau de St André. La longueur des convois, et leur vitesse réduite pour franchir le Soulat, vont imposer des temps de fermeture de ce passage à niveau considérables. Or ce passage à niveau est l'accès historique entre St Louis et St André, utilisé par tous les riverains, et surtout par les transports en commun qui desservent St André. Une entrave à la circulation entraînerait la disparition des transports en commun, et mettrait le quartier en impasse, uniquement desservi par le Bd André Roussin. Hors de question pour les habitants, soutenus sur ce point par les élus locaux, ce serait la mort du quartier.</p> <p>Ce point avait déjà largement contribué à l'échec du projet précédent, d'autant que la suppression de ce passage à niveau, assortie d'un passage carrossable pour les TC, n'avait pas été prévu, donc financé. Depuis, la SNCF semble avoir trouvé une solution : dans le cadre de la LNGV vers Nice, et de la réorganisation préalable du réseau marseillais, il est prévu la réalisation de la gare de St André, et la réalisation d'un passage souterrain en remplacement du passage à niveau en cause, utilisable par les TC sans rupture de charge.</p> <p>Malheureusement, l'échéance annoncée est à l'horizon 2030, bien après l'actuel projet. Il doit être clair dès à présent que le trajet prévu par le Soulat dans le projet ne peut être accepté par la population, tant que le problème du passage à niveau n'est pas résolu. Donc ce trajet ne peut être effectif dans le délai annoncé par le dossier, il faut une alternative en attendant 2030, ce ne peut être que la gare d'Arenc.</p> <p>On ne comprend pas pourquoi les maîtres d'œuvre du projet refusent obstinément d'utiliser la gare d'Arenc pour ce trafic ferroviaire. Toutes les demandes d'étude de cette solution ont été ignorées, ou récusées comme infaisables sans arguments,</p> <p>alors même que le projet prévoit cette utilisation en phase initiale, puis de nouveau plus tard, après la mise en service du Soulat. De qui se moque-t-on ?</p> <p>Nous exigeons l'abandon de la bifurcation de Mourepiane et l'utilisation du tunnel du Soulat, au profit de la gare d'Arenc d'emblée, pour ce trafic de fret. Nous sommes convaincus que le GPMM se livre à un jeu de go d'appropriation du territoire et de ses aménités, sans besoin réel démontré, là où la population a d'autres besoins criants de transports. C'est d'autant plus facile que ce n'est pas le GPMM qui paie, mais les collectivités locales, donc nos impôts. Difficile d'accepter de financer par ce moyen la dégradation inutile de notre quotidien. Il y aurait encore beaucoup à dire sur ce projet farfelu, mais je me contenterai de l'essentiel.</p> <p>Merci de votre attention,</p>
	21/02/2024	Particulier	CFEI	Fabien	<p>Monsieur le Commissaire-enquêteur,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir recevoir par dépôt dématérialisé ci-après ma contribution.</p> <p>En généralité le dossier soumis à l'enquête ne semble pas appliquer la notion de « projet » dans tous les sens du code l'environnement.</p> <p>Ne permet pas d'apprécier de manière appropriée les incidences notables et notamment indirectes de ce projet.</p> <p>La demande du maître d'ouvrage s'avère par ces biais comme pouvant s'octroyer ensuite des incidences d'une importance sans peu de limites. Le pétitionnaire peut ainsi librement, comme je le lis, déclarer qu'il espère encore d'avantage après autorisation.</p> <p>Cependant même par ce biais les émissions de polluants sans pics s'éloignent d'avantage encore et au dessus des seuils admis pour la santé humaine et le bruit dépasse déjà son seuil. La lumière induite est présentée par une simple déclaration qui annule l'impact et le dispositif qui serait mis en œuvre n'est ainsi pas décrit puis objectivé. L'étude acoustique est réduite à l'effet d'une locomotive figée selon une prise de son devant une route couvrant le bruit induit. Sans la circulation du convoi sur six voies, sans les effets indirects qui seront les bruits les plus importants. L'absence du trafic maritime est une généralité.</p> <p>Le scénario de référence conjointement vient en aggravation du biais puisqu'il semble peu fiable et apparait comme une variable d'ajustement devant favoriser.</p> <p>Les mesures devant compenser mises en corrélation avec l'incidence sont par voie de conséquence sous estimées ou inexistantes comme notamment l'absence de celle acoustique sur le terre-plein de Mourepiane.</p> <p>Les camions s'avèrent par une lecture approfondie en augmentation L'itinéraire précis de ces poids lourds jusqu'à l'autoroute n'est pas précisé.</p> <p>Le dossier présenté ne permet pas objectivement de prendre connaissance de l'importance des impacts de cette installation située au plus proche des espaces habités.</p> <p>Sans tous les biais une véritable étude serait directement éloquente en première lecture sans la nécessité d'être éclairée par l'analyse des spécialistes des associations qui ont laissé leur contribution.</p> <p>L'ouvrage ferroviaire envisagé au diesel utilise le passage du tunnel de percement du Soulat. Ce qui décrédibilise la demande par le niveau de risque collectif qu'elle fait encourir à la santé humaine. Les raisons sont réputées connues. Le terrain est pollué au chrome VI et les enfants de l'école située au dessus du tunnel respireront toutes les locomotives à vapeur. Ce qui engage automatiquement et lourdement les responsabilités. Le règlement de sécurité ne semble pas être pris en compte dans et aux abords. Sauf erreur le même dossier qui propose l'utilisation de ce passage ferroviaire couvert de 797 mètres de long en milieu urbain n'envisage pas de plan de sécurité, de moyens de secours, de désenfumage complémentaire, de cheminement d'évacuation éventuel, de balisage de sécurité, d'accessibilité aux secours. En face du risque incendie ou d'explosions suivies d'un incendie et d'émissions de fumées ou de gaz toxiques.</p> <p>Des enfants arrivent à accéder sur le terrain jusque devant la tête de tunnel.</p> <p>Sauf erreur de ma part je vous précise que l'étude des dangers sans ses annexes date de plus de 5 ans, ce que le code de l'environnement ne semble pas prévoir non plus. Situation aggravée par le commencement des travaux d'ouvrages d'infrastructures de deux lignes nouvelles. Les effets des poussières générées actuellement par les travaux comme celles ensuite éventuellement induites par le projet vis-à-vis de l'ICPE Mediacovrac ne sont pas évoquées. Ce qui porte à conséquence pour une juste évaluation du dossier. En lien je vous informe de l'état dégradé de la voirie interne du port, qui a pu être</p>

	21/02/2024	Particulier	UECL	Marseille	<p>observée durant la visite en période de concertation. Ce qui semblerait aussi et sauf erreur ne pas permettre une conformité avec la prescription de l'arrêté préfectoral du 26 mai 2015 autorisant initialement Mediacovert à exploiter une installation de stockage de soude sur la commune de Marseille. Ce n'est ici qu'un échantillon représentatif de ce qui pose question à la population sur les sujets réglementaires en face du port.</p> <p>Les dossiers présentés de concertation et d'enquête qui seraient valables pour toutes les formes de demande d'autorisation administrative ne contiennent pas de plan à des échelles suffisantes. Pour pouvoir juger de l'installation, s'il y est intégré d'autres demandes et de la complétude obligatoire de ces autres demandes le cas échéant intégrées. Sauf erreur on ne trouve pas la liste du parcellaire concerné.</p> <p>Les sites concernés ne sont déjà plus aptes à absorber de nouvelles nuisances.</p> <p>Ce niveau de pollution et de bruit projeté en ajout fait appel au retour d'expérience sur la question des mutations urbaines en le considérant face à l'expérience italienne à Gênes depuis notamment les années 50, similaire, qui a dévasté sa côte par le cumul de l'aviation, de l'infrastructure ferroviaire et maritime par périodes successives. Il s'est constitué sans retour un décor à dominante industrielle rendu inhabité particulièrement lorsque la topographie est la pente apte à mieux recevoir le son. Comme c'est bien le cas au niveau de la butte de Mourepiane morphologiquement constituée en théâtre-semi circulaire. Il est facile de prévoir l'obstruction de la route départementale par des camions toujours plus nombreux et son évolution vers un élargissement comparable au gabarit de l'autoroute de Gênes sur pilotis. Comme d'envisager l'évolution régulière du bâti. Insidieusement les habitants seraient remplacés par des sociétés de transport, de travaux, de stockage à l'air libre. De voir tomber conjointement les arbres les uns après les autres.</p> <p>Cette perspective d'évolution prévisible s'oppose au PLUi qui spécifie des quartiers en balcon remarquables parmi les emblèmes de Marseille. Ce qui implicitement à l'intérieur de chaque projet devrait inciter à la préservation historique, architecturale et paysagère.</p> <p>L'impossibilité d'utiliser les jardins, les terrains de tout type atteints par le bruit et leur classement en EVP (Espace vert protégé) ou EVB (Espace boisé classé) provoquera conjointement une évolution urbaine par des constructions vernaculaires non déclarées.</p> <p>Après entrée du train en gare de Mourepiane il est permis de subodorer une cristallisation sans retour accompagnée d'une évolution par étapes dès le moyen terme du développement de l'infrastructure maritime et éventuellement celle du ferroviaire. Sur le long terme, une dernière étape serait une implantation sur le site de l'Estaque.</p> <p>A l'échelle des quartiers je ne peux que m'opposer à la concentration d'un cumul d'incidences dont celles indirectes qui ne sont pas mesurées. Sur une population en particulier dont la santé initialement est déjà lourdement altérée par l'activité portuaire.</p> <p>A l'échelle de la ville le dispositif accentue les inégalités au sein du territoire de Marseille et déstabilise le difficile équilibre de sa cohésion économique, sociale et territoriale Par une organisation spatiale structurant une spécialisation de plusieurs quartiers contigus comme réceptacle principal des infrastructures à caractère industriel. Les emplois de l'économie du tourisme qui seront perdus immédiatement et ceux qui en l'absence de développement ne se feront pas, ne sont pas considérés.</p> <p>Je vous propose que l'implantation de ce projet se fasse sur le faisceau d'Arenc. Pour protéger la santé des habitants, maintenir à minima une cohérence territoriale et une cohésion sociale à l'échelle de la ville. S'assurer de façon pérenne, sereine et responsable du développement économique du Grand Port Maritime de Marseille.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur l'expression de mes meilleurs sentiments.</p>
					<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Je tiens à exprimer mon opposition à ce projet tel qu'il est exposé et présenté au public. Ainsi, j'ai plus particulièrement analysé l'étude d'impact du projet dit de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » sur la pollution et la santé des habitants de la zone d'étude, dossier « AIR et SANTE » présenté en annexe 4 de l'enquête publique. Il s'avère que cette étude d'impact, quoique très fournie en nombre de pages, est en fait très incomplète, minorant ou oubliant des facteurs clés de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude en lien avec le projet : - la proportion de camions est sous-évaluée (étude E- Environnement) s'appuyant sur des mesures de trafic réalisées en janvier 2021 (en période Covid : télétravail et couvre-feu), puis « redressées » donc estimées selon une proportion de camions de 5% erronées dans nos quartiers du fait de la forte activité de transport par poids lourds associés notamment à l'activité portuaire (conteneurs, camion cargos) et aux activités de transports logistiques associées; - les mesures locales de polluants impactant la santé est très insuffisante voir absentes (PM2,5), seules des moyennes annuelles sont présentées s'appuyant sur des mesures sur des périodes trop limitées dans le temps, et des points de mesures trop limités dans l'espace; - Les pics de pollution moyennés sur 24 heures ne sont pas présentés ni pris en compte, alors qu'ils ont un impact très négatif pour la santé de tous les habitants de la zone d'étude. - les données des facteurs de pollution sont modélisées, s'appuyant sur des données anciennes et pour certaines hors zone d'étude ; - l'activité polluante du transport maritime actuelle est notamment oubliée, (état initial : manque de points de mesure sur le port et de mesure de la diversité des polluants dans la zone d'étude), et à venir sur les terminaux liés au projet (en lien avec une progression de annuelle de 1 à 3%/ tel qu'annoncé lors des réunions de concertation, soit une croissance prévisible du transport maritime de 10 à 30% dans 10 ans, et de 30 à 90% dans 30 ans soit en 2045, échéance de l'étude d'impact du projet) ignorant ainsi les demandes de l'autorité environnementales. Il est aussi important de prendre en compte l'aménagement récente des formes 10-9-8 à quai, qui ont un impact actuel très fort en terme de pollution atmosphérique (et aussi de nuisances sonores), ce qui est passé sous silence et non mesurés dans l'état initial de l'étude d'impact (air-santé, et environnement). - les activités dangereuses ou générant des nuisances, avec le transport de matières dangereuses en lien avec le projet ne sont pas étudiées. Notons que l'étude de danger ancienne (depuis plus de six ans) est présentée sans ses annexes, ce qui ne permet donc pas de les situer les dangers dans le périmètre d'étude. Notons que les sites de Mourepiane, Saint André et Consolat sont particulièrement sensibles. => Les conclusions favorables de l'étude d'impact sont donc entièrement faussées, => Or, les effets du report modal (trafic maritime-Camions-Fret-) sont en effet particulièrement susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement de nos quartiers, et devraient ainsi être pris en compte dans les études : - étude d'impact air-santé = taux de camions croissant, fret diesel, transport maritime non contraignant/électrification), - étude de nuisances acoustique = activité portuaire bruyante, topographie des sites avec mesures en hauteur du tissu urbain). - étude d'environnement/ modélisation erronée des quantités de camions, = Il est certain que, au moins jusqu'en 2035 avec les locomotives diesel, et l'absence de contraintes sur l'électrification de la flotte de transport maritime, le projet aura un impact très négatif sur la pollution atmosphérique déjà importante dans les différents quartiers de la zone d'étude (et sous-estimée dans l'étude). La pollution atmosphérique n'a pas de frontières ! D'autre part, le haut risque de cumul de pollution en lien avec des projets à venir (déplacement de la gare maritime de Joliette vers Cap Janet dans la zone d'étude), aurait un effet cumulatif délétère qui n'est pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage dans l'étude d'impact de l'environnement de ce projet. Or, pris ensemble, et cumulés, ils auront sans doute une incidence extrêmement néfaste sur la santé des habitants dans la</p>

	21/02/2024	Particulier	KATZ	Sophie	<p>décennie à venir et au-delà avec une croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation, ce qui n'est plus supportable, et hors la loi en terme environnemental. Nos quartiers subiraient en effet un cumul de nuisances inacceptable par les risques sanitaires notables et avérés pour la santé des habitants de la zone d'étude! Ainsi, je vous prie de relever dans vos conclusions, Monsieur le commissaire enquêteur des manquements importants de l'étude d'impact AIR-SANTE concernant le manque de mesures locales des polluants (y compris les moyennes sur 24 h), l'absence de prise en compte du trafic maritime en croissance, la sous-estimation du trafic de camions qui tendent ainsi notablement à sous-estimer les impacts du projet sur la santé des habitants de nos quartiers, Saint-Henri-Mourepiane, Saint-André, La Calade à Consolat, l'Estaque gare. Il sera également nécessaire de prendre en compte l'effet cumulé des projets juxtaposés par le GPMM dans nos quartiers limitrophes du port (tel que le déplacement de la gare de croisière de Cap Janet vers nos quartiers) : la croissance programmée de l'activité portuaire en pleine zone d'habitation a atteint un point de bascule, et semble hors la loi au regard des risques cumulés pour la santé des habitants. D'autre part, la réouverture du tunnel du Soulat est inacceptable pour les habitants des cités voisines déjà impactés par des conditions de vie très difficiles : elle entraînerait des nuisances acoustiques (vibrations dans les bâtiments d'habitations, scolaires et sociaux à l'origine de sa fermeture), et des pollutions, impactant notamment les cours de récréation des écoles Consolat, mais aussi le centre social les Musardises. Il est inadmissible que des populations déjà fragilisées, dont on sait que le niveau de santé est déjà bien plus dégradé que le reste de la population, paient encore et toujours le plus lourd tribut pour permettre le développement d'activités économiques. En terme de nuisances acoustiques, les riverains du port de Saint-André et Mourepiane à Saint-Henri subiraient notamment le vacarme de collisions de wagons, de décharges de conteneurs sur le sol et sur les wagons, sans oublier le bruit (et les polluants atmosphériques) émis par les locomotives diesel utilisées autant sur le GPMM que sur les voies de garage lors de leur mise en chauffe longue. Il faut rappeler que l'arrivée des bateaux et leur traitement se fait aussi la nuit ou le week-end. Ces habitants sont déjà impactés la nuit par les activités industrielles générées par les terminaux Medeurop et Intramar. Le projet augmenterait inéluctablement ces nuisances. Les mesures compensatoires de l'étude acoustique sont dérisoires au regard des nuisances. Enfin, je suis bien évidemment très favorable à la création du parc des Aygalades et à la décarbonation du transport de marchandises mais ces objectifs, qui vont dans le bon sens, ne doivent pas servir de prétexte pour un développement mal calibré et dans des quartiers d'habitat déjà fortement impactés par de multiples nuisances, notamment en terme de pollution atmosphérique. En effet, le développement du fret ferroviaire dans la zone d'étude n'est pas présenté dans le projet comme une alternative au fret routier mais comme une faible part du fret global, dont l'augmentation ne cesserait de croître avec celle des camions, alors même que nous sommes déjà à saturation en terme de trafic et de pollutions. En conclusion, le projet présenté aurait pour effet de provoquer une augmentation des nuisances acoustiques, de la pollution atmosphérique (ATMO Sud rappelle ainsi que les concentrations en CO2, soufre et dioxyde d'azote demeurent bien au-dessus des limites recommandées par l'OMS), et des dangers. S'il était mené à bien en l'état, il contribuerait certainement à une dégradation de la santé des habitants de nos quartiers déjà précaire et une augmentation des risques d'accidents. La France a déjà été condamnée plusieurs fois pour son absence d'action face à la pollution de l'air : il est ainsi inconcevable d'autoriser un projet qui contribuerait à augmenter ces taux de polluants ! Afin d'analyser les risques associés au projet dans la zone d'étude, des études complémentaires doivent donc être réalisées, dont le cahier des charges devra être communiqué aux associations d'habitants (CIQ, Cap au Nord) afin d'en vérifier les bonnes conditions de mise en œuvre. - Etude de pollution atmosphérique actuelle et à venir, en lien avec l'environnement actuel et futur (projet à l'étude et autres projets portuaires cumulés) incluant le trafic de camions mesuré (et non estimé), l'activité de transport maritime, la pollution par les locomotives diesel jusqu'en 2035, en complément de l'étude air santé, et de l'étude d'environnement; - Etudes acoustiques incluant l'activité maritime et de fret y compris les soirs et en fin de semaine, avec des données mesurées et non seulement modélisées, afin que soient prévus des dispositifs de murs anti-bruits fonctionnels sur le terre-plein de Mourepiane, l'Estaque gare, Saint-André et de la cité Consolat. - Etude de dangers actuelle, incluant le problème de pollution au chrome 6 dans le tunnel du Soulat.</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations</p>
	21/02/2024	Particulier	MOULIN	Stanislas	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>En phase avec les Conclusions de Collectif Coordination Mourepiane, Cap au Nord, FNE13, les CIQ du 16ème, en tant qu'habitant du 16ème, et riverains du port, Mourepiane, je m'oppose à ce projet qui est dégradant. Notre maire n'a pas lu les 1000 pages, impossible, pour écrire autant d'aberrations reconnues après lecture.</p> <p>Je souhaite que mes 5 enfants, mes 2 petits enfants, ma femme et moi puissions jouir d'un environnement humain tel que décrit la résolution 48/13 du Conseil des Nations Unies,</p> <p>Cordialement,</p>
	21/02/2024	Particulier	BERNASCONI	Jean-philippe	<p>Je vous prie de bien vouloir enregistrer mon opposition au projet d'installation du terminal ferroviaire de Mourepiane.</p> <p>Mon argumentaire portera sur 3 points:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les nuisances environnementales: un quartier sacrifié 2. Les mesures actuelles bien insuffisantes et lacunaires. 3. Un projet contestable qui met en avant le manque de garanties de la part des acteurs économiques. <p>Nuisances environnementales: un quartier sacrifié :</p> <p>En liminaire décrivons le quotidien des habitants du bassin de l'Estaque à Consolat.</p> <p>La présence du chantier de la forme 10 qui a généré de nombreuses nuisances sonores (décapages fréquents mesurés à 77db à 950m) avec une suspicion de pollution chimique aérienne suite au type d'opérations effectuées .</p> <p>À noter que le régime de vent propage cette pollution sur un bassin très peuplé, dans la deuxième ville de France à quelques kilomètres de l'hypercentre.</p> <p>Odeur pestilentielle liée au non respect des règles de réfrigération des déchets du port de Saumaty.</p> <p>Croissance anarchique du dépôt Transcausse générant nuisances insupportables en terme de bruits/pollutions et gestion de l'espace public.</p> <p>Traffic poids lourds en très forte augmentation (proche de la saturation) et ses conséquences :stationnements anarchiques des poids lourds, incivilités, déchets, nuisances sonores.</p> <p>Le bruit créé par les trajectoires d'arrivée sur l'aéroport de Marseille a été géré par la mise en place d'une trajectoire Rnp/Gnss permettant un évitement de la zone densément peuplée mais un retour en arrière est prévisible avec le retour à la trajectoire ante suite à la recrudescence d'événements de brouillage GPS (reprise de la trajectoire ILS).</p> <p>Actuellement l'activité du terminal Med Europe est génératrice d'un grand nombre de nuisances : les containers tombent régulièrement occasionnant un bruit assourdissant à toute heure du jour ET de la nuit.</p> <p>À noter les temps d'attente des navires au mouillage à proximité immédiate de la côte sauvage et de l'Estaque...</p> <p>Les moteurs des bateaux à quai tournent jour et nuit générant un bruit continu entêtant privant les habitants de repos et d'activité extérieure. Ces activités sont aussi génératrices d'une pollution importante pour les habitants des environs avec une suspicion d'augmentation importante de maladies respiratoires et de cancers des voies aériennes.</p> <p>Tout ceci à proximité immédiate d'écoles et de logements.</p> <p>Le terminal croisière est générateur d'une pollution atmosphérique intense encore une fois au sein même de la deuxième ville la plus peuplée en France. Cette pollution est atmosphérique mais aussi marine et terrestre.</p> <p>À noter que la mise en place de moyens d'atténuation des nuisances type « mur anti-bruit » n'a pas encore été évoqué malgré l'insistance des comités de riverains rompant ainsi encore plus le lien de confiance entre les acteurs du port autonomes et les administrés.</p> <p>Des mesures actuelles bien insuffisantes et lacunaires.</p> <p>Les mesures actuelles en terme de pollutions sonores, atmosphériques, terrestres, maritimes sont quasi inexistantes.</p>

				<p>Quasiment aucun organisme certifié n'est en mesure de dresser un constat inattaquable en termes de nuisances.</p> <p>Un organisme indépendant quadripartite (état, port autonome, riverains, entreprises) doit être à minima créé pour valider l'état actuel des nuisances et le respect des textes réglementaires.</p> <p>Ce type d'organisme (ACNUSA) existe dans le milieu aérien et est porteur de très grandes améliorations sur l'ensemble des aéroports du territoire.</p> <p>Ainsi un ensemble de points de mesures doit être mis en place avec un maillage extrêmement fin pour permettre une cartographie actuelle des nuisances. (création d'une VPE volume de protection environnementale).</p> <p>En cas de non respect des seuils fixés par l'administration ou par l'organisme, à l'instar des pratiques de l'aérien, l'organisme est en mesure de fixer des amendes pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'exercer dans l'enceinte du port.</p> <p>Un projet qui met en avant le manque de garanties de la part des acteurs économiques.</p> <p>À noter que l'ensemble des prédictions du document de présentation ne revêt un caractère contractuel: ce flou nourrit un doute évident en terme de respect des volumes de croissance et de mise en place de moyens.</p> <p>Aucune mise en place de couvre-feu pour cette activité dans un tissu urbain extrêmement dense: un minimum devrait être acté dès à présent (y compris pour les activités actuelles) entre 23h et 6h du matin.</p> <p>Un décret de l'administration doit instaurer des compensations financières dissuasives en cas de non respect de ce couvre feu.</p> <p>Un accord de respect de croissance contraignant doit être à minima signé entre les représentants de l'état, le port et les associations de riverains pour garantir les projections actuelles.</p> <p>Enfin la concertation doit revêtir un caractère obligatoire dans les décisions de développement de l'activité: il doit être impossible dans le futur l'installation en catimini(!!!) des nouveaux portiques géants (quasiment deux fois plus hauts que les anciens portiques) sur le bassin portuaire occasionnant une gêne manifeste en terme de préservation du paysage et de l'environnement.</p> <p>Les mesures préconisées dans le deuxième point doivent servir à minima de point de départ pour le respect des engagements et doivent encore revêtir un caractère contraignant.</p> <p>En conclusion ce projet souffre de plusieurs points extrêmement négatifs.</p> <p>Dans un territoire déjà soumis à de nombreuses pollutions, le lien de confiance est rompu.</p> <p>La mise place à minima de mesures précises doivent permettre de créer un maillage fin des nuisances et ainsi garantir le respect de l'évolution de celles ci (une diminution est bien entendue à souhaiter).</p> <p>Le non respect de l'évolution de ces pollutions doit contractuellement pouvoir conduire à la diminution de l'activité pour être en accord avec les différentes réglementations.</p> <p>Quant à la véracité économique du projet aux portes (dans?) de la seconde ville de France compte tenu des conséquences en terme de sécurité, sûreté, de respect des normes environnementales et des impacts sur les riverains, on est en droit de s'opposer avec vigueur au déploiement de la construction de ce nouvel hub intermodal.</p>
	21/02/2024	Collectivité	Ville de Marseille	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Le port de commerce et d'industrie de Marseille est un élément majeur de l'identité de notre Ville, de sa vitalité économique et un bassin d'emploi important au savoir-faire reconnu. Notre port est un legs précieux.</p> <p>La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Port de Marseille, objet de la présente enquête publique, revêt une importance stratégique pour le territoire.</p> <p>Ce projet vise à maintenir et sécuriser l'activité portuaire. Il participera par ailleurs à diminuer le trafic de poids lourds dans les quartiers Nord de la Ville de Marseille. Cet objectif doit s'insérer dans la stratégie de développement économique de la place portuaire et de décarbonation portée par la ville de Marseille.</p> <p>Soucieuse des demandes des Marseillais exprimées dans le cadre des concertations, la ville a conditionné ses engagements financiers à la mise en oeuvre d'un programme de réduction de nuisances le plus ambitieux et le plus efficient possible.</p> <p>Dans ce cadre, la ville de Marseille a voté en conseil municipal un budget de 10 millions d'euros visant au rattrapage du traitement des nuisances et des pollutions. La ville contribuera ainsi à l'électrification des quais du GPMM et 3 millions serviront à financer des protections sonores pour les riverains du projet.</p> <p>La Ville de Marseille a par ailleurs demandé que soit mis en place, en collaboration avec les autorités sanitaires compétentes, un suivi continu et impartial des impacts du projet sur la santé des habitants, de même qu'une évaluation de l'efficacité des mesures qui seront mis en oeuvre afin d'adapter le dispositif de protection si nécessaire. La Ville soulait ainsi la création d'un comité de suivi dédié à ces questions.</p> <p>La Ville de Marseille a enfin sollicité les partenaires afin qu'ils s'engagent, chacun à la hauteur de leurs compétences, à répondre aux aspirations légitimes des habitants des territoires nord en matière d'amélioration de leur cadre de vie, en mettant en oeuvre un programme ambitieux de requalification urbaine des noyaux villageois concernés, en soutenant la création de nouveaux équipements et services publics, en apportant des réponses concrètes aux habitants en matière d'infrastructures et de services de mobilité notamment en préservant l'accès aux TER. Le soutien de la Ville de Marseille à ce projet restera, jusqu'à son terme, expressément conditionné à l'amélioration progressive, mais effective, de la qualité de vie des riverains. La Ville de Marseille sera vigilante et veillera au respect des engagements qui ont été pris.</p> <p>Ces conditions supplémentaires, toujours exigées par la Ville de Marseille, visent à garantir une approche globale du projet, en prenant en compte les préoccupations des habitants, les enjeux socio-économiques du territoire et la préservation de l'environnement. L'acceptation des habitants est élément essentiel de la réussite d'un tel projet.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma haute considération</p>