



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

**MODALITES D'APPROFONDISSEMENT DE L'ETUDE
D'IMPACT AUTOUR DE L'ECOLE SAINT-LOUIS
CONSOLAT**

Note en réponse aux demandes de précisions et
recommandations du garant en date du 20/01/2023

Juillet 2023

Sommaire

| | |
|--|---|
| Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023 | 3 |
| 1. Modalités d'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat..... | 4 |

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023

« 7. Modalités d'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat »

1. Modalités d'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat

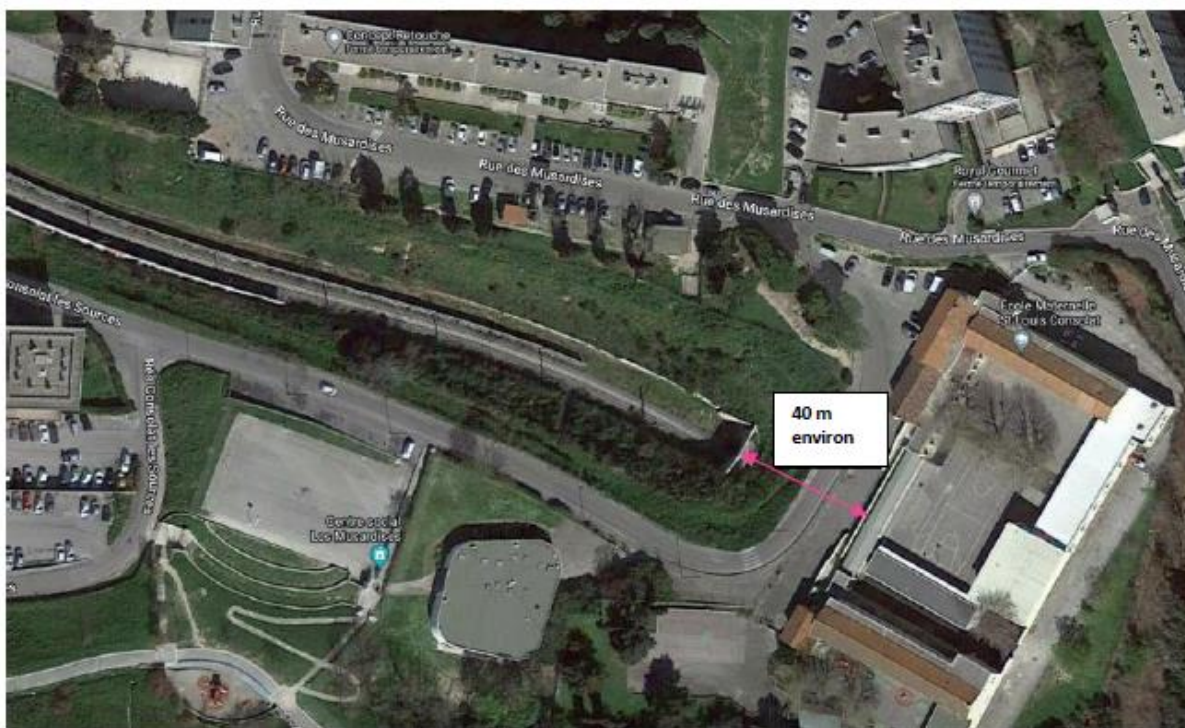


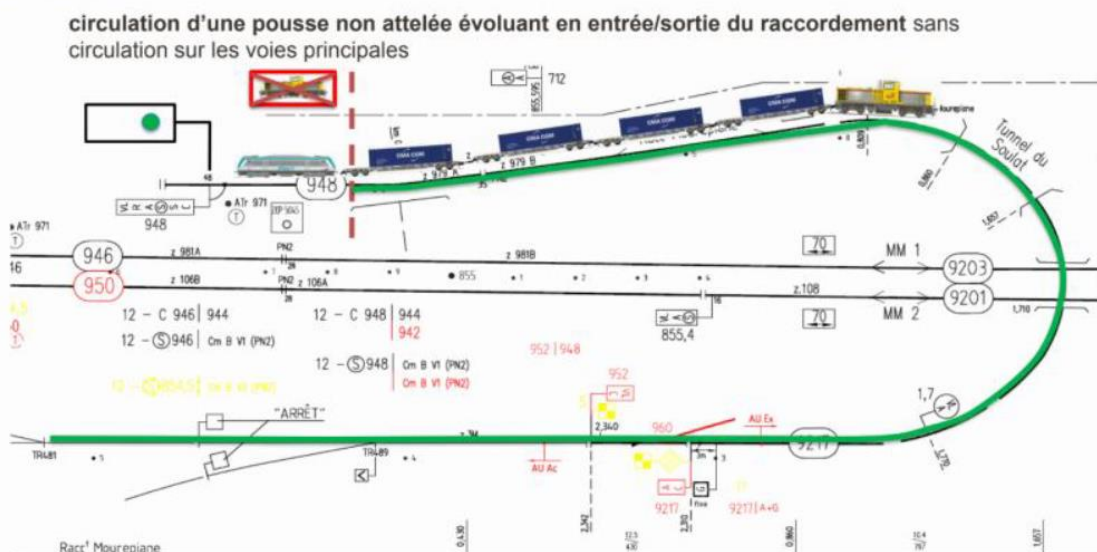
Figure 1 : image satellite de la zone d'étude & distance tête tunnel / école

Le projet prévoit la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Les circulations ferroviaires emprunteront le tunnel du Soulat à proximité duquel est localisée l'école primaire/maternelle de St Louis Consolat.

Pour les trains les plus lourds, l'assistance d'une deuxième locomotive peut s'avérer nécessaire pour aider le train à redémarrer s'il devait s'arrêter devant le signal autorisant l'accès vers la voie principale. Deux situations seront alors possibles :

- **Le signal est au vert** : Le convoi ne s'arrête pas. Le locotracteur de pouce s'arrêtera alors au km 200 puis retournera vers le port, au niveau du faisceau de Mourepiane.
- **Le signal est rouge** : Le convoi s'arrêtera au droit du signal de sortie. Le locotracteur de pouce sera donc arrêté en un point dépendant de la longueur du train fret qui, si celui-ci mesure 850 m, se situera au km 985, soit en sortie de tunnel, juste sous l'école (si le convoi est moins long, la pouce sera alors plus éloignée de l'école).

POUSSE NON ATTELÉE



Pour bien comprendre les émissions pouvant être générées sur ce secteur singulier, trois horizons sont à distinguer :

- De 2026 à 2030** : Si le signal est ouvert le train ne s'arrête pas, la motrice de pousse rebrousse chemin après l'insertion. Elle fait donc un passage devant l'école en montée puis un autre en descente. Si le signal est fermé le train s'arrête, il attend 20 minutes maximum donc 10 min en moyenne que l'itinéraire soit dégagé, la pousse aide au démarrage puis rebrousse chemin. Les départs des trains de fret seront programmés sur leurs sillons réservés, ils n'auront théoriquement donc pas à s'arrêter (premier cas ci-dessus). Toutefois, compte tenu des aléas ferroviaire SNCF Réseau estime que 1 train sur 8 pourrait devoir marquer l'arrêt. Sur cette période le trafic estimé représente 8 à 10 trains par jour soit 5 sorties au maximum par jour. On a donc une durée moyenne statistique de 6,25 min. A noter que majoritairement ces sorties se feront après la sortie de l'école après 17h car les chargeurs souhaitent pouvoir charger les marchandises sur les trains jusqu'en fin d'après-midi. L'enjeu est d'avoir une locomotive de pousse qui soit performante pour que ces quelques minutes d'émission aient un impact limité en dehors d'un rayon de 40 mètres. Les maitres d'ouvrage étudieront également si la pousse peut être mobilisée uniquement sur appel si le train est arrêté ce qui limiterait sensiblement les passages et les temps d'arrêt de cette locomotive.
- De 2031 à 2035** : La communication a été construite, le temps d'insertion est réduit à 8 minutes et les TER sont cadencés à 4 par heure. Les temps d'attente moyens sont moins longs : 10 min au maximum, soit 5 minutes en moyenne. Le taux statistique d'arrêt est le même 1/8 et le nombre de trains est également de 10 par jour donc 5 sorties. On a donc 5/8 passages, soit 0,625 passage par jour statistiquement et un temps d'arrêt moyen de $5 \times 0,625 = 3,12$ min.
- Après 2035**, les locomotives de pousses acceptées dans le port ne généreront plus d'émissions liées à la combustion du diesel.

La situation la plus défavorable se trouve donc entre 2026 et 2030 et dans une moindre mesure entre 2031 et 2035. Concernant la qualité de l'air au droit du tunnel du Soulat, il est à noter que la présence du locotracteur aura lieu principalement à partir de 17h, soit après la fermeture de l'école. Néanmoins, ces émissions intervenant à proximité d'une école qui constitue un lieu accueillant des personnes vulnérables, leur impact doit être pris en compte. Le port de Marseille Fos s'engage à

imposer en 2026 pour cette pousse une locomotive présentant de bonne performance de propreté sur le marché et d'imposer d'ici 2035 des locomotives à faibles émissions disponibles sur le marché.

Les maitres d'ouvrage étudient des modalités d'exploitation de la pousse qui permettraient de réduire la fréquence de son intervention pour que cette pousse ne soit présente au droit de l'école que le temps strictement nécessaire. Le résultat de ces analyses sera connu avant l'enquête publique. En parallèle, les maitres d'ouvrage vont engager une campagne de mesures des émissions atmosphériques générées par un locotracteur en fonctionnement afin de disposer de résultats de simulation allant au-delà des données disponibles sur les fiches techniques des constructeurs. L'opportunité d'un suivi de la qualité de l'air après la mise en service pour vérifier les écarts éventuels avec la simulation prévisionnelle sera à évaluer.