



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

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

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE

Mars 2023

Avant-propos

Ce rapport vise à informer le public des enseignements que les maîtres d'ouvrage du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet tirent de la concertation préalable.

Une **première partie** rappelle les caractéristiques du projet.

Une **deuxième partie** présente les modalités de la concertation préalable et les chiffres de la participation.

Une **troisième partie** synthétise les interrogations, avis et suggestions du public émises au cours de la concertation, et renvoie vers les réponses apportées par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau sur le site Internet du projet et lors des réunions de la concertation.

Enfin, les enseignements de la concertation tirés par les maîtres d'ouvrage et les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour y répondre, notamment à l'aune des demandes de précisions et/ou recommandations du garant, sont détaillés dans la **quatrième partie**.

Table des matières

Partie 1. Présentation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet	5
1.1. Rappel des grandes lignes du projet	5
1.2. Les porteurs du projet	6
1.3. Les raisons et le contexte du projet	6
1.4. Les aménagements du projet	8
La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane	8
La reconstitution d'un faisceau de réception de voies et de fonctionnalités de transport combiné sur les bassins Est du port de Marseille Fos	9
1.5. Le calendrier prévisionnel de définition du projet	9
Partie 2. L'organisation et le déroulement de la concertation préalable	10
2.1. Une concertation volontaire, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public	10
2.2. Les objectifs de la concertation	10
2.3. Le déroulement et les modalités de la concertation	11
Les modalités d'information	11
Les modalités d'expression et de participation	16
2.4. Les chiffres-clefs de la participation	22
Partie 3. Synthèse des contributions du public	23
3.1. La demande d'une vision globale et d'une coordination entre les différents projets du territoire	24
3.2. Des échanges autour de l'opportunité du projet	25
3.3. Les caractéristiques techniques du projet, sujet majeur des échanges	27
Modalités des circulations de fret ferroviaire à destination et en provenance du futur terminal combiné, en fonction des phases du projet	27
Caractéristiques du terminal portuaire et activités portuaires	30
3.4. De nombreuses interrogations concernant les effets du projet sur les circulations ferroviaires, routières et maritimes ainsi que sur le report modal	31
Circulations ferroviaires	31
Circulations routières	32
Circulations maritimes	33
Report modal	34
3.5. Des demandes et interrogations sur les enjeux environnementaux, sanitaires et de qualité du cadre de vie à l'échelle du territoire environnant	34
3.6. Les effets acoustiques et vibratoires du projet, sujet majeur pour les riverains du projet ..	38
Effets du projet – acoustique et vibrations	38
Etudes acoustiques et vibratoires	40

3.7.	Des interrogations et préoccupations sur la sécurité et les risques associés au projet	41
3.8.	L'intérêt pour les retombées socio-économiques du projet.....	43
3.9.	La qualité de la concertation soulignée et plébiscitée, et l'attente d'une poursuite du dialogue avec le territoire	44
Partie 4.	Les enseignements de la concertation et les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour y répondre	46
4.1.	Enseignements tirés de la concertation par les maitres d'ouvrage	46
4.2.	Mesures jugées nécessaires à mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation	47
4.3.	Les réponses des porteurs des projets aux demandes de précisions et/ou recommandations du garant	48
	Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse.....	48
	Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants.....	52
ANNEXES	57	
	Annexe 1 - Décision n° 2020/42/MODERNISATION PORT MARSEILLE/1 de la Commission nationale du débat public, désignant le garant de la concertation préalable	58
	Annexe 2 – Avis de concertation préalable.....	59
	Annexe 3 - Contributions écrites formulées par les participants au cours de la concertation et réponses apportées par les maitres d'ouvrage.....	60
	Annexe 4 – Contributions orales exprimées par les participants au cours des rencontres de la concertation	120

Partie 1. Présentation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

1.1. Rappel des grandes lignes du projet

Le projet s'inscrit dans le contexte de la fermeture programmée du site ferroviaire du Canet, à l'horizon 2024, impliquant une relocalisation des activités du site. Porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, il prévoit des aménagements visant l'amélioration et la fiabilisation du réseau ferroviaire des bassins Est du port de Marseille Fos et de leurs accès, afin de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare de fret du Canet et de permettre ainsi le maintien d'une logistique essentielle pour la ville de Marseille et pour les activités économiques situées dans les bassins Est du port de Marseille Fos. Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet s'intègre dans une ambition plus large visant à conjuguer durabilité environnementale et compétitivité internationale du port de Marseille Fos grâce au maintien d'une offre ferroviaire pour l'approvisionnement en marchandises de Marseille en évitant un report sur la route des flux de marchandises transitant aujourd'hui par la gare de fret du Canet. Le projet propose une solution à Marseille pour :

- Reconstituer une partie du chantier combiné du Canet, pour traiter le fret ferroviaire marseillais ;
- Reconstituer un accès pour les trains de longueur supérieure à 550 mètres à destination des bassins Est du port.

Cette reconstitution rationalise le fret ferroviaire entrant dans Marseille et permet par conséquent de réduire le grand nombre de camions actuels repartant du Canet vers l'Ouest du département en traversant le Nord de la ville. Pour éviter la création d'un nouveau site industriel, il est proposé d'adapter une installation déjà existante et déjà équipée. Le projet prévoit, dans ce cadre, les aménagements suivants d'ici à début 2026 :

- La remise en service du raccordement de Mourepiane, reconstituant l'accès au réseau ferré portuaire pour les trains de longueur supérieure à 550 mètres ;
- La création sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane d'un faisceau de réception ferroviaire pour recevoir les trains de fret de longueur supérieure à 550 mètres ;
- Le renforcement du faisceau de manœuvre de Saint-André, avec l'ajout d'une voie supplémentaire ;
- L'adaptation de la capacité du faisceau ferroviaire de chargement du terminal maritime Med Europe.



Illustration 1 - Localisation des chantiers ferroviaires

1.2. Les porteurs du projet

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrage, le port de Marseille Fos et SNCF Réseau.



Le port de Marseille Fos, aménageur et gestionnaire des espaces et des voies ferrées portuaires, assurera la maîtrise d'ouvrage de la modernisation du terminal de fret actuel ainsi que la création d'un faisceau de réception électrifié dans les emprises portuaires.



SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des aménagements sur les voies ferrées nationales permettant la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane.

1.3. Les raisons et le contexte du projet

Le projet fait suite à la fermeture de la gare de fret du Canet programmée pour 2024, dans le cadre de l'opération globale d'aménagement Euromed II, et à l'obligation réglementaire de reconstitution de fonctionnalités ferroviaires équivalentes sur un autre site.

Le site du Canet étant aujourd'hui indispensable pour la réception des trains de longueur supérieure à 550 mètres de marchandises à Marseille et pour le traitement des conteneurs continentaux et maritimes, sa fermeture appelle des solutions nouvelles. Faute de cela, à terme, le port de Marseille

Fos perdrait en attractivité et en compétitivité pour son activité de fret ferroviaire en conteneurs maritimes sur les bassins Est au profit du transport routier. La fermeture du Canet doit constituer une opportunité pour moderniser le fret ferroviaire en favorisant un report modal cohérent de la route vers le rail, dans le contexte d'ambitions fortes des pouvoirs publics pour le développement accéléré du fret ferroviaire en faveur de la transition écologique et de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France d'ici 2050.

Il s'agit en outre de répondre aux enjeux essentiels suivants :

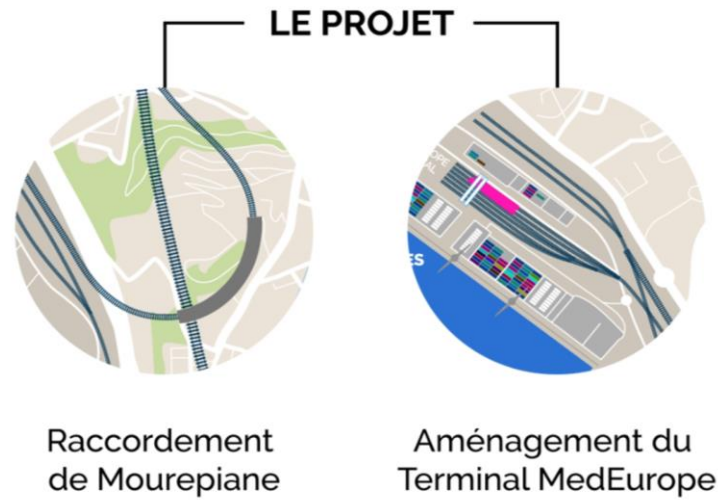
- Maintenir la continuité des services ferroviaires sans dégradation de leur performance après la fermeture de la gare de fret du Canet ;
- Éviter la création d'un nouveau site industriel en milieu urbain ;
- Ne plus faire entrer à Marseille les marchandises continentales devant ensuite repartir par camion vers le Nord et l'Ouest du département.

Le projet porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau propose une solution pour assurer la desserte ferroviaire des bassins Est du Port et en particulier reconstituer un accès pour les trains de longueur supérieure à 550 mètres, ainsi que pour maintenir un chantier de transport combiné terrestre à Marseille. Il permet d'améliorer le système ferroviaire actuel de réception des marchandises à Marseille, vétuste et obsolète sur le Canet, en lui substituant des accès plus directs, un terminal plus fonctionnel et plus compact, ainsi que des synergies plus efficaces entre le fret urbain et le fret portuaire.

Un projet au service :

- Du maintien de la **continuité des services ferroviaires** après la fermeture du site du Canet, **sans création d'un nouveau site industriel en milieu urbain** ;
- De la **modernisation de l'infrastructure ferroviaire** en faveur du **report modal** de la route vers le rail ;
- De la **réorganisation des flux de transport combiné du département**, pour traiter à Marseille uniquement les trafics maritimes et continentaux à destination de la ville et de l'est du département ;
- D'une **meilleure qualité de vie** des Marseillais.

1.4. Les aménagements du projet



La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane

Un premier volet, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, concerne la remise en service de l'accès ferroviaire au Nord du port, fermé à la circulation ferroviaire depuis les années 1990. La réouverture de cette voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane » permettra l'accès direct des trains de longueur supérieure à 550 mètres venant du nord du département, via Miramas, aux bassins Est du port de Marseille Fos. L'accès pourra ainsi se faire en évitant les manœuvres ferroviaires sur le Canet et les voies d'Arenc en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque. Les voies ferrées et protections acoustiques ont déjà été installées en 2015 mais le raccordement intégrera également l'électrification de la ligne, la reprise de la signalisation et l'ajout d'une voie de communication à la sortie du raccordement.

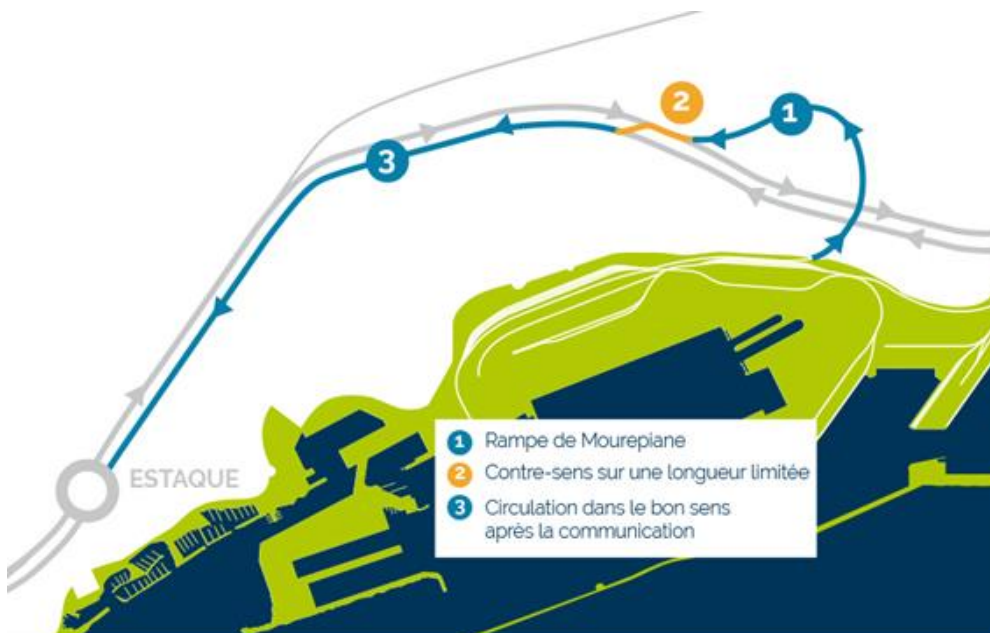
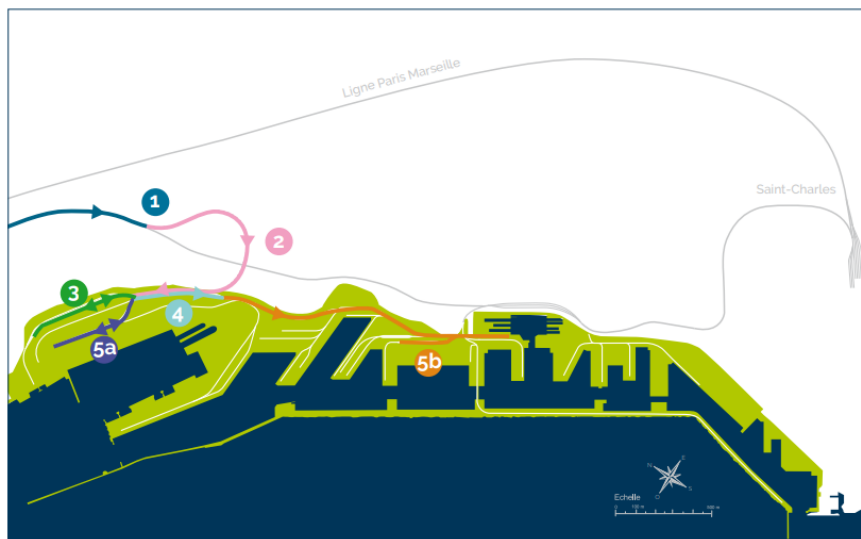


Illustration 2 - Fonctionnement du raccordement ferroviaire de Mourepiane après 2030

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

Un deuxième volet, sous maîtrise d'ouvrage port de Marseille Fos, concerne les fonctionnalités à reconstituer sur le port faisant suite à la fermeture du site du Canet, qui comprennent :

- D'une part la reconstitution d'un faisceau ferroviaire de réception/départ à Mourepiane, qui sera dimensionné pour accueillir des trains de 850 mètres sur 5 voies électrifiées ;
- D'autre part le renforcement du faisceau de manœuvre de Saint-André, avec l'ajout d'une voie supplémentaire ;
- Et enfin la construction de 2 voies de chargement supplémentaires sur le terminal maritime Med Europe, qui passera de 4 à 6 voies, pour permettre de recevoir le trafic de logistique urbaine conjointement au trafic maritime.

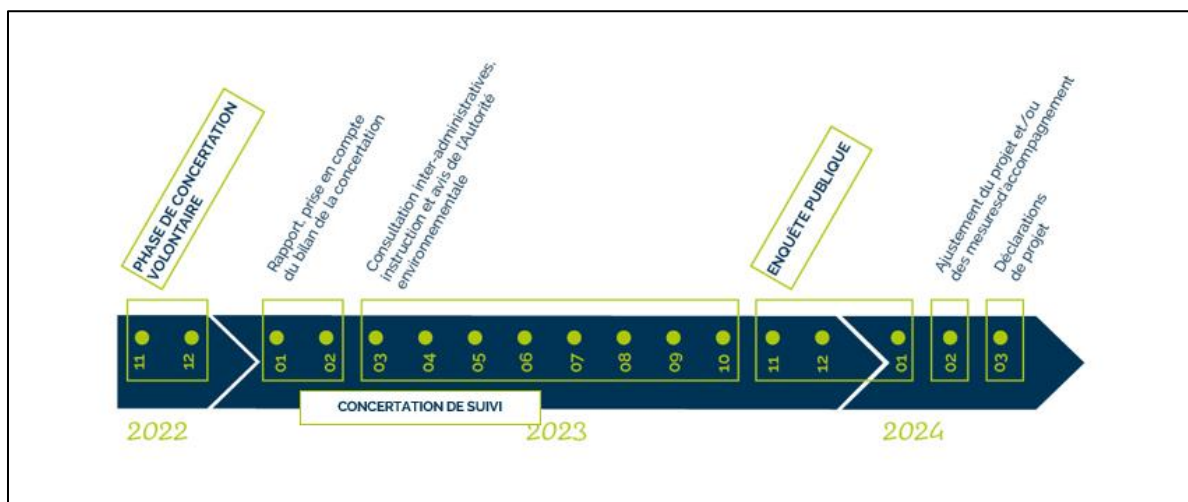


Légende :

- 1 – Voies ferrées passant par l'Estaque.
- 2 – Raccordement de Mourepiane
- 3 – Faisceau de réception / départ électrifié de Mourepiane
- 4 – Faisceau de manœuvre de Saint-André
- 5a – Med Europe Terminal
- 5b – Terminal Pinède Nord

Illustration 3 - Fonctionnement ferroviaire du secteur Mourepiane après la mise en service du projet

1.5. Le calendrier prévisionnel de définition du projet



Partie 2. L'organisation et le déroulement de la concertation préalable

Du mercredi 16 novembre 2022 au mardi 20 décembre 2022 inclus, le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public au cours de laquelle chacun était invité à s'informer et s'exprimer sur le projet. Les maîtres d'ouvrages ont souhaité que cette concertation volontaire soit ouverte à tous. Sont décrits ci-après, la stratégie et l'ensemble des outils mis en œuvre pour informer et faire participer le plus largement possible les publics ; de tout Marseille et de la Métropole mais en particulier et plus spécifiquement les habitants des quartiers du nord de la ville.

2.1. Une concertation volontaire, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle permet à chacun de s'informer, de poser des questions, de faire des suggestions, de débattre : pourquoi ce projet ? Comment sera-t-il réalisé ? Quels en sont les effets ? La concertation préalable est obligatoire ou facultative selon les caractéristiques du projet.

Le projet n'étant pas soumis à concertation obligatoire, les maîtres d'ouvrage ont décidé de s'inscrire dans une démarche de concertation volontaire en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement.

A la demande des maîtres d'ouvrage, un garant a été désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), en la personne de Mathias Bourrissoux, par décision du 4 mars 2020¹.

Ce garant, indépendant des maîtres d'ouvrage, a veillé – en toute neutralité à l'égard du projet – à la qualité de l'information et de la participation du public durant cette phase de concertation volontaire.

2.2. Les objectifs de la concertation

La démarche de concertation préalable est une étape clé du développement du projet. Elle constitue l'opportunité pour les maîtres d'ouvrage de recueillir les remarques, propositions et éclairages des acteurs locaux en particulier, afin de progresser dans la démarche d'intégration dans le territoire et l'environnement.

Le port de Marseille Fos et SNCF Réseau ont engagé ce processus de concertation avec l'intention :

- De faciliter la compréhension du projet, de ses enjeux, de ses incidences potentielles et des perspectives de développement auxquelles il peut contribuer ;
- D'être à l'écoute des remarques, propositions et éclairages de chacun, ainsi que des attentes et craintes que le projet peut susciter ;
- D'affiner la définition du projet et l'analyse de ses effets au regard des enjeux locaux et des dynamiques de développement du territoire.

¹ Décision n° 2020/42/MODERNISATION PORT MARSEILLE/1, consultable en annexe

2.3. Le déroulement et les modalités de la concertation

Une série de modalités d'information et d'échanges ont été mises en place pour permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer sur le projet au cours de la concertation.

Les modalités d'information

Un dispositif d'annonce et d'information a été déployé sur les secteurs du projet conformément aux articles L. 121-16, L. 121-16-1 et R. 121-19 du Code de l'environnement.

L'avis d'annonce de la concertation

Un avis d'annonce de la concertation² a été affiché dans les mairies de secteur des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, et des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements de Marseille, ainsi qu'au siège du Grand Port Maritime de Marseille, deux semaines avant l'ouverture de la concertation et jusqu'à sa clôture. L'affichage a été constaté par procès-verbal d'huissier de justice le 16 novembre 2022.

L'avis a également été publié dans deux journaux locaux :

- *La Provence* du 31 octobre 2022 ;
- *La Marseillaise* du 31 octobre 2022.

Il a par ailleurs été mis en ligne sur le site Internet de la concertation.



Illustration 4 - Avis de concertation préalable publiée dans La Marseillaise

² Voir annexe 2

Un communiqué de presse d'annonce de la concertation

Un communiqué de presse a été diffusé auprès d'une soixantaine de médias le 14 novembre 2022 dans le but d'annoncer le début de la concertation préalable. Les médias ayant relayé l'information étaient de nature diverse : chaînes de télévision, radios et presse écrite. Le communiqué de presse contenait un rappel des dates d'ouverture et de clôture de la concertation, une brève présentation du projet et de la nature des aménagements à réaliser, les modalités d'informations, les différents canaux d'expression du public, et un calendrier des rendez-vous de la concertation.

Illustration 5 - Aperçu du communiqué de presse diffusé en amont de la concertation



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lundi 14 novembre 2022
Marseille

OUVERTURE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES DU CANET

Du 16 novembre au 20 décembre, le public est invité à participer à la concertation.

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, s'inscrit dans le contexte de la fermeture programmée du site du Canet, en 2024, impliquant une relocalisation des activités du site.

Porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, il prévoit des aménagements visant l'amélioration et la fiabilisation du réseau ferroviaire des bassins phocéens du port de Marseille-Fos et de leur accès, afin de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare du Canet et de permettre ainsi le maintien d'une logistique essentielle pour la ville de Marseille et pour les activités économiques situées dans les bassins marseillais du port.

Le projet propose une solution à Marseille pour :

- Reconstituer une partie du chantier de transport combiné ferroviaire du Canet, pour traiter le fret ferroviaire marseillais ;
- Reconstituer un accès pour les trains complets à destination du port.

Cette reconstitution rationalise le fret ferroviaire entrant dans Marseille et évite donc le grand nombre de camions actuels repartant du Canet vers l'Ouest du département en traversant le Nord de la ville. Ainsi répartis entre Marseille et Cléusud, le projet prévoit le maintien du nombre de trains de fret entrant et sortant de Marseille et leur intégration au trafic ferroviaire.

Pour éviter la création d'un nouveau site industriel, la reconstitution est proposée par adaptation d'une installation déjà existante et déjà équipée. Le projet prévoit dans ce cadre les aménagements suivants, d'ici à début 2026 :

- La remise en service du raccordement de Mourepiane ;
- La création sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane d'un faisceau de réception ferroviaire pour recevoir les trains complets de fret ;
- Le renforcement du faisceau de manœuvre de Saint-André, avec l'ajout d'une voie supplémentaire ;
- L'adaptation de la capacité du faisceau ferroviaire de chargement du terminal maritime Med Europe.



Une campagne Facebook d'annonce de la concertation

Une campagne Facebook géolocalisée a permis de diffuser une publicité d'annonce de la concertation ciblée à destination des internautes des 2^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de la ville de Marseille. Cette campagne a démarré quelques jours avant l'ouverture de la concertation préalable et a duré deux semaines, du 14 au 27 novembre 2022. Le bilan de cette opération est de 49 637 impressions (fréquence d'affichage de l'annonce à l'écran), 446 clics sur le lien, 42 réactions, 2 commentaires et 16 partages.

Illustration 6 - Aperçu de l'annonce de la concertation diffusée sur Facebook



Une campagne d'affichage de proximité

Une campagne d'affichage de proximité a été réalisée en amont de l'ouverture de la concertation, avec la mise en place d'une affiche annonçant le calendrier de la concertation dans 200 lieux sur le secteur du projet. Les lieux d'affichage correspondaient à des commerces et lieux publics dans les secteurs du Canet, Saint-André, Mourepiane, Consolat, La Calade, Saint-Louis et Arenc.

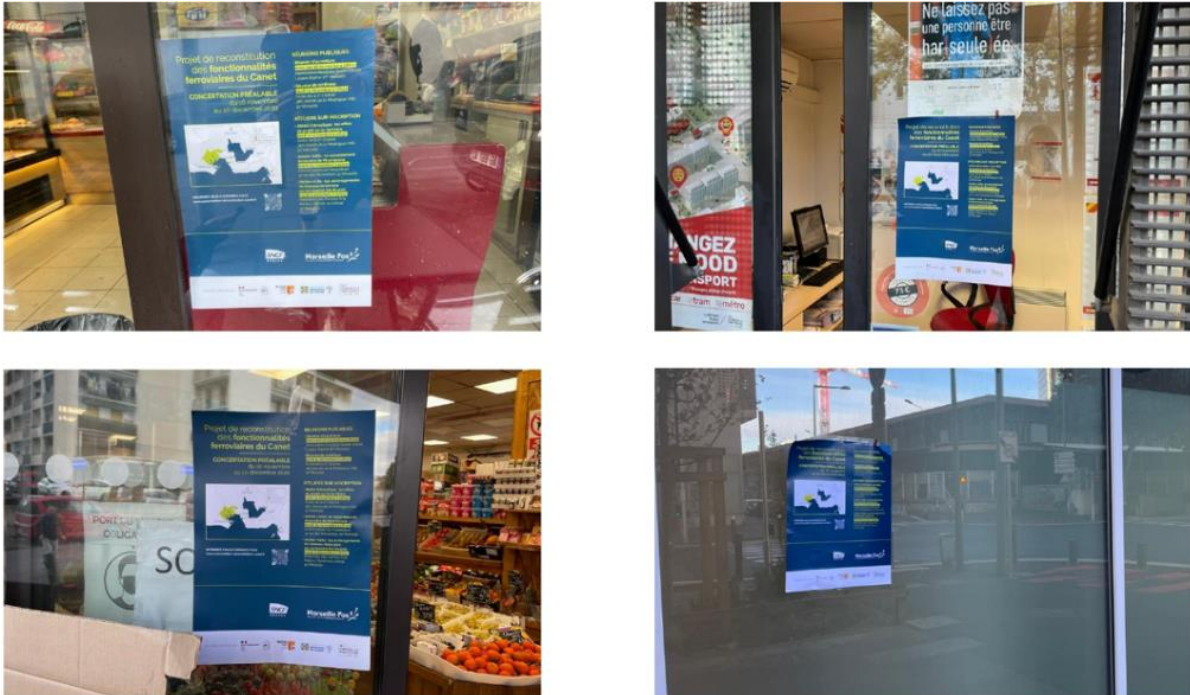


Illustration 7 - Affiches mises en place dans des commerces de proximité

Le site Internet dédié à la concertation

Ouvert le 31 octobre 2022, le site Internet www.concertation-reconstitution-canet.fr a été conçu pour être un portail d'information sur le projet et sur la démarche de concertation, un outil de mobilisation des publics pour les différentes rencontres, un outil de participation et contribution du public, et un outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

Outre les informations sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet et la concertation préalable, le site rassemble tous les documents utiles à la concertation, produits avant ou pendant celle-ci. Le calendrier, les présentations et les comptes rendus des rendez-vous de la concertation y ont été mis en ligne au fil de la concertation.

Du 31 octobre, date d'ouverture du site internet, au 20 décembre, date de clôture de la concertation préalable, le site Internet a enregistré 579 utilisateurs différents, pour une durée d'engagement moyenne de 2 minutes et 46 secondes. La majorité des utilisateurs du site Internet proviennent de la ville de Marseille (284 utilisateurs), un certain nombre d'entre eux ont également été recensés dans les villes de Paris (86) et de Lyon (42).

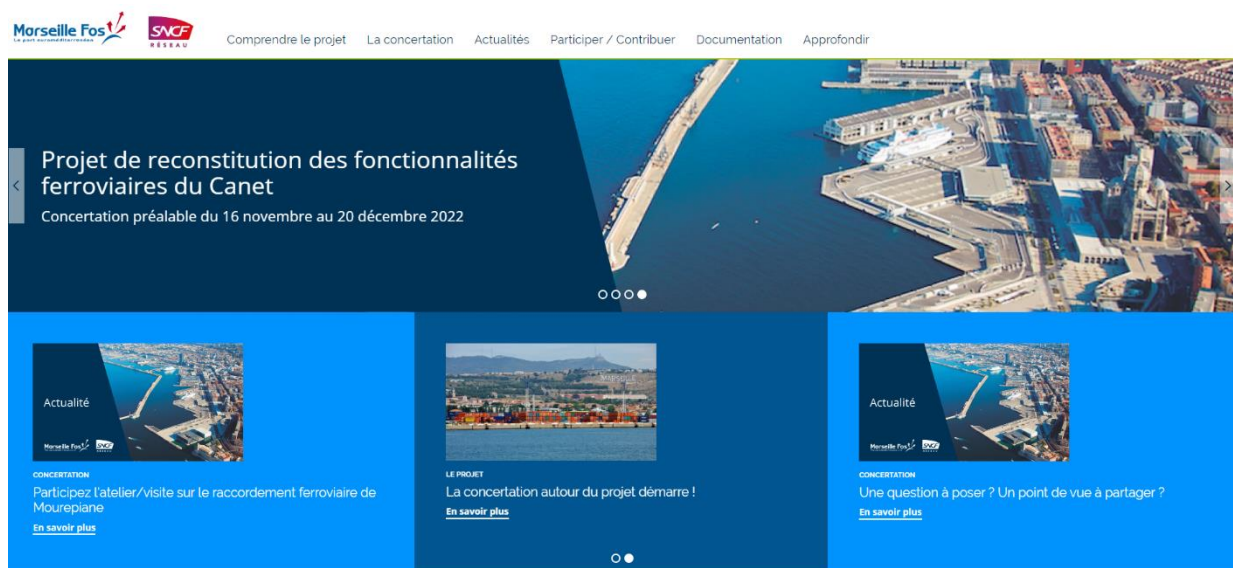


Illustration 8 Page d'accueil du site Internet de la concertation

Le dossier de concertation et sa synthèse

Document support de la concertation présentant l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le projet, le dossier de concertation de 56 pages a été mis à disposition du public en ligne, sur le site Internet de la concertation, et en version papier lors des rendez-vous de la concertation. Le dossier et sa synthèse ont été imprimés respectivement en 350 tirages et 400 tirages ; en parallèle, les deux documents ont été téléchargés à près de 340 reprises depuis le site Internet.



Illustration 9 Dossier de concertation et sa synthèse

L'exposition du projet

3 panneaux d'exposition dédiés au projet ont été présentés lors de chaque temps de concertation. Ces panneaux ont permis de proposer au public des informations clés sur le projet, son contexte et la démarche de concertation préalable.

La vidéo de présentation du projet

Une courte vidéo de présentation du projet a été mis en ligne sur le site Internet de la concertation et était diffusée à l'occasion des réunions publiques et ateliers organisés au cours de la concertation préalable.



Illustration 10 - Capture d'écran de la vidéo de présentation du projet

Les échanges avec les acteurs locaux et parties prenantes en amont de l'ouverture de la concertation

Les maîtres d'ouvrage sont allés à la rencontre des acteurs et parties prenantes du territoire du projet (instances participatives locales avec notamment les comités d'intérêt de quartier (CIQ) du secteur du projet, des associations de protection de l'environnement, des amicales de locataires, etc...) en amont de la concertation pour les informer de son lancement et écouter leurs attentes et préoccupations sur cette étape clé du projet.

Les invitations aux rendez-vous de la concertation

Plusieurs invitations aux rendez-vous de la concertation ont été envoyées au cours de la concertation, pour encourager la participation et informer de temps d'échanges dédiés à des sujets spécifiques.

Une invitation à la réunion d'ouverture a été envoyée à une liste de plus de 170 acteurs ciblés ; des élus, acteurs économiques, acteurs associatifs, représentants syndicaux, etc.

Une invitation à la réunion thématique dédiée à la gestion des matières dangereuses, qui a été ajoutée au programme des rendez-vous au cours de la concertation, a été envoyée à une soixantaine de personnes ; les participants aux temps d'échanges qui ont précédés cette rencontre.

Des actualités ont par ailleurs été publiées sur le site Internet tout au long de la concertation, invitant à participer aux différentes rencontres.

Les modalités d'expression et de participation

Au-delà de l'information sur le projet, des modalités ont été mises en œuvre pour permettre au public de demander des informations complémentaires, donner un avis, faire des suggestions.

L'espace d'expression du site Internet

Un espace sur le site Internet de la concertation a été dédié à l'expression des participants, leur permettant de déposer un avis, une contribution, ou poser des questions pendant toute la durée de la concertation.

25/11/22

Question de Jean-pierre L.

La région Sud vient de signer un accord avec la première ministre autour de huit points dont l'un concerne l'électrification des quais du GPMM. Celle-ci concerne des activités industrielles implantées sur le port. Il nous semble donc opportun de profiter du financement joint à cette action retenue pour électrifier toutes les voies ferrées existantes au sein du port ce qui supprimerait toutes les nuisances liées à l'utilisation actuelle et future de locomotives diesel.

Masquer la réponse

Bonjour et merci pour votre contribution,

La voie ferrée principale des bassins Est (celle qui dessert l'ensemble des faisceaux ferroviaires et installations terminales embranchées) intercepte des voies routières interne au port. Cette intersection est gérée par des passages à niveau qu'il n'est pas possible de supprimer pour des problèmes géométriques.

Ces voiries accueillent des convois exceptionnels dont le gabarit en hauteur peut dans certains cas être incompatible avec la caténaire (câble de cuivre au-dessus des voies ferrées acheminant le courant d'alimentation des trains à traction électrique). C'est pourquoi l'électrification des voies ferrées des bassins est n'est pas possible.

Des recherches sont en cours pour être en mesure, à moyen terme, de remplacer les locotracteurs thermiques par de engins à batterie ou à hydrogène (pile à combustible), ce qui permettrait d'avoir une traction électrique sans caténaire.

Illustration 11 - Exemple d'une contribution associée à la réponse apportée par les maitres d'ouvrage sur l'espace d'expression du site Internet

Les rendez-vous de la concertation

Les comptes rendus des rencontres sont disponibles sur le site internet de la concertation, dans la rubrique [Documentation](#).

La concertation a donné lieu sur une période de 5 semaines, à 6 évènements :

Réunion publique de lancement	Mercredi 16 novembre 2022 à 18h00
Atelier : Les effets du projet sur le territoire	Lundi 21 novembre 2022 à 17h30
Atelier-visitte : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	Mardi 29 novembre 2022 à 16h30
Atelier-visitte : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	Mardi 6 décembre 2022 à 16h30

Réunion publique thématique : Gestion des matières dangereuses	Mardi 13 décembre 2022 à 12h45
Réunion publique de synthèse	Jeudi 15 décembre 2022 à 18h00

- **Réunion publique de lancement**

La réunion publique de lancement de la concertation s’est tenue le mercredi 16 novembre 2022, au sein des locaux de l’Association musicale Sainte Cécile (1 place Raphaël) dans le 16^{ème} arrondissement de Marseille. Ouverte à tous, elle a permis de présenter les porteurs du projet, le contexte, les ambitions et les principales caractéristiques du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, ainsi que le garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public, et les modalités de la concertation préalable. Elle a par ailleurs permis de répondre aux premières questions du public et de recueillir de premiers avis à travers les temps d’échange qui ont ponctué chacune des séquences de la réunion.

La réunion a réuni environ 110 participants.



Illustration 12 - Réunion publique de lancement de la concertation, 16/11/2022, Marseille 16^{ème}

- **Ateliers de concertation**

Afin d’approfondir certaines questions en lien avec le projet, 3 ateliers ont été proposés au public, 1 atelier thématique ainsi que 2 ateliers-visit.

Atelier : Les effets du projet sur le territoire

Organisé à l’Ecole de la 2^{ème} chance (360 chemin Madrague), dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, le lundi 21 novembre, ce rendez-vous était dédié à la thématique des effets du projet.

L’atelier était organisé autour de séquences de présentations, d’échanges et de réflexion, avec :

- Un premier temps consacré à la présentation du projet, des modalités de concertation et des thématiques de l’atelier, suivi d’un temps d’échanges avec les participants.

- Un deuxième et un troisième temps de présentation, consacrés aux thématiques de l'atelier, suivis chacun d'un temps d'échanges avec les participants. Les présentations des maîtres d'ouvrage ont porté sur les sujets des enjeux environnementaux, du report modal, des circulations (ferroviaire, routière et maritime), ainsi que sur l'acoustique et les vibrations ; en complément, Maria CRIADO de l'Agence Régionale de Santé Provence-Alpes Côte d'Azur a effectué une présentation sur les enjeux sanitaires.
- Un temps de travail en sous-groupe sur les thématiques de l'atelier, suivi d'une mise en commun.

L'atelier a rassemblé une vingtaine de participants.



Illustration 13 - Atelier : les effets du projet sur le territoire, 21/11/2022, Marseille 15^{ème}

Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane

Cet atelier s'est tenu au centre social des Musardises (32 rue des Musardises) au sein de la Cité Consolat dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, le mardi 29 novembre.

Après un accueil des participants devant le centre social des Musardises, la rencontre a débuté par une visite commentée le long de la portion du raccordement ferroviaire de Mourepiane sur le secteur Consolat. Cette conférence guidée a permis de documenter les effets du projet depuis le terrain.

Elle s'est ensuite poursuivie par un atelier en salle. Les participants ont d'abord été invités à se répartir en sous-groupes pour échanger leurs points de vue (avis, questions, identification de points d'amélioration, etc.) avec leurs voisins de table, dans le prolongement de la visite commentée, à partir de la grille de travail reproduite ci-dessous.

<p>Suite à la visite, avez-vous des questions de compréhension/demandes de précision ?</p> <p>Y-a-t-il des points sur les caractéristiques du projet de réouverture du raccordement que vous souhaitez mettre en discussion ?</p>	
<p>Suite à la visite et compte-tenu de votre vécu, quels pourraient être les points d'amélioration et les points sensibles à étudier concernant la réouverture du raccordement de Mourepiane, pour limiter les effets sur votre quotidien ?</p>	

Ce temps de travail s'est suivi d'une mise en commun des contributions de chacun des groupes. L'atelier s'est ensuite poursuivi avec une présentation des maitres d'ouvrage sur les caractéristiques techniques et de fonctionnement du raccordement de Mourepiane (l'acoustique et les effets vibratoires, la structure du rail, les modalités d'exploitation transitoire du faisceau d'Arenc en 2024-2025, la performance et la sûreté du raccordement). Magali MOINIER, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes Côte d'Azur, est par ailleurs intervenue pour évoquer le sujet de la gestion de la pollution au Chrome 6 du tunnel du Soulat. Des temps d'échanges ont permis aux participants de poser des questions et de formuler des avis et remarques sur les éléments présentés.

L'atelier-visite a réuni une vingtaine de participants.



Illustration 14 - Atelier-visite : raccordement ferroviaire de Mourepiane, 29/11/2022, Marseille 15^{ème}

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

L'atelier-visite s'est déroulé à l'intérieur des emprises du port de Marseille-Fos, dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, le mardi 6 décembre. L'accueil des participants et intervenants s'est fait à la porte 4.

La rencontre a débuté par une visite commentée le long des différents aménagements envisagés sur le faisceau ferroviaire du port dans le cadre du projet, autour de 4 points d'arrêts : terre-plein de Saint-André, croisement entre le raccordement de Mourepiane et l'entrée du faisceau de chargement sur

Med-Europe Terminal, extrémité du faisceau de réception / départ de Mourepiane, entrée de Med Europe Terminal. Cette conférence guidée a permis de documenter les effets du projet depuis le terrain.

Elle s'est ensuite poursuivie par un atelier en salle (au Réfectoire des formes 8 et 9). Les participants ont d'abord été invités à se répartir en sous-groupes pour échanger leurs points de vue (avis, questions, identification de points d'amélioration, etc.) avec leurs voisins de table, dans le prolongement de la visite commentée, à partir de la grille de travail reproduite ci-dessous.

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

Ce temps de travail s'est suivi d'une mise en commun des contributions de chacun des groupes. L'atelier s'est ensuite poursuivi avec un temps de présentation au cours duquel les maitres d'ouvrage sont notamment revenus plus en détails sur les caractéristiques des aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est, sur l'opportunité du projet, les raisons du choix de la solution retenue et les évolutions par rapport au projet de 2015. Hugues HOUZE DE L'AULNOIT, représentant de Med Europe Terminal, est intervenu pour présenter les mesures de réduction des impacts envisagées sur le terminal. Ces séquences de présentation étaient ponctuées de temps d'échanges avec les participants.

L'atelier-visite a réuni une vingtaine de participants.



Illustration 15 - Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port, 06/12/2022, Marseille 15^{ème}

- **Réunion publique thématique : Gestion des matières dangereuses**

La réunion thématique a eu lieu en visioconférence (Teams) le mardi 13 décembre 2022. Cette réunion a été ajoutée au programme des rendez-vous au cours de la concertation, pour répondre aux questions et préoccupations exprimées par les participants sur le sujet de la gestion des matières dangereuses dans le cadre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet : quels types de matières dangereuses sont présentes sur le port ? où sont-elles traitées ? quel est le cadre réglementaire du traitement des marchandises dangereuses sur le port ? etc...

La réunion s'est organisée autour d'une présentation assurée par Florence PEROUAS, Capitaine de Port, direction Capitainerie du port de Marseille Fos, en charge du département dédié au suivi des matières dangereuses dans le port de Marseille Fos, ponctuée de temps d'échanges avec les participants.

La réunion a réuni une vingtaine de participants.

- **Réunion publique de synthèse**

La réunion publique de synthèse de la concertation s'est tenue à l'Ecole de la 2^{ème} chance (360 chemin Madrague), dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, le jeudi 15 décembre 2022. Elle a permis de revenir et d'échanger sur la consistance du projet et sur les modalités mises en œuvre dans le cadre de la concertation et de faire le point sur la participation et les contributions du public ainsi que sur les échanges autour du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet au cours des semaines écoulées. Elle a réuni une soixantaine de participants.

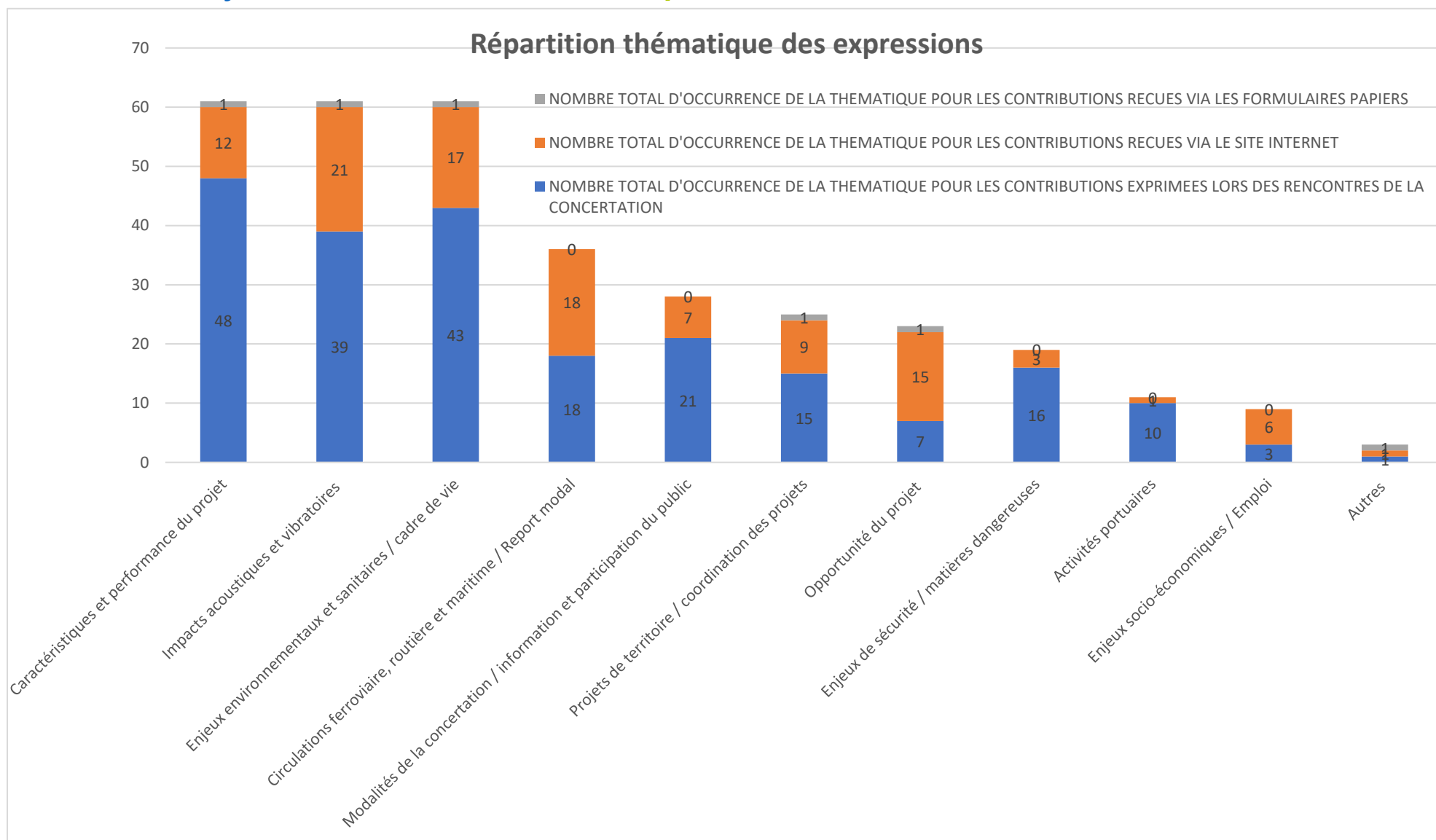


Illustration 16 - Réunion publique de Synthèse, 15/12/2022, Marseille 15^{ème} arrondissement

2.4. Les chiffres-clefs de la participation

- Environ **250 participants** aux **6 rendez-vous de la concertation**
- **233 expressions du public au total**, à travers les différentes modalités de participation du public : site internet (44 expressions écrites) ; formulaire papier (6 expressions écrites) ; rencontres de la concertation (183 expressions)
- Près de **579 utilisateurs** et **plus de 6 700 connexions** enregistrés sur le site internet entre la mise en ligne du site et la clôture de la concertation préalable (période du 31/10/2022 au 20/12/2022)
- Près de **340 téléchargements du dossier de concertation et de sa synthèse** sur le site internet de la concertation.

Partie 3. Synthèse des contributions du public



3.1. La demande d'une vision globale et d'une coordination entre les différents projets du territoire

Une partie des contributions émises au cours de la concertation (plus d'une vingtaine de contributions) souligne l'importance d'inscrire le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet dans une **vision globale des projets sur le territoire** et de **prendre en compte dans leur ensemble le contexte et les mutations du territoire**, en cours et à venir, dans le cadre de la réflexion et des échanges autour du projet.

Certains des participants ont mis en avant le **contexte d'une concentration des activités et des projets sur le territoire**, dans lequel prend place le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, soulignant les **impacts de cette concentration sur le cadre et la qualité de vie des habitants**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Cap au Nord tient (...) à souligner la dégradation des conditions de vie des habitants des quartiers Nord suite aux déplacements et à la concentration d'activités à fortes nuisances depuis une dizaine d'années (Transcausse, la zone franche, le développement du trafic aérien, l'invasion des containers et de leurs chantiers de réparation, la démultiplication des poids lourds, la réouverture de la forme 10, la gare internationale du Cap Janet, la chaleur des data centers, les bateaux de croisière, TPA...) ».

« Un participant estime que sur leur territoire, il va y avoir une concentration de problèmes futurs à traiter, particulièrement en termes de circulation, entre la circulation routière, le TER, le tramway, etc. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 5, 9 et 22.

Dans ce contexte, plusieurs participants ont appelé les parties prenantes du territoire – Etat, collectivités, maitres d'ouvrage des projets – à penser un **projet de territoire**, en assurant une **coordination des différents projets** d'aménagements et une meilleure **prise en compte de leurs interactions**, afin de travailler à une amélioration d'ensemble du territoire.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quand sera-t-il présenté une vision macro (schéma directeur ?) comprenant l'ensemble des points suivants : LNPCA, reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, extension nord de la ligne de tramway T3 (phase2) ; pour une meilleure compréhension de l'imbrication de ces projets par les populations impactées. »

« (...) tous ces projets ont en commun d'être concentrés dans le même périmètre des quartiers Nord. Les nouveaux flux circulatoires générés par ces projets ne peuvent pas être analysés séparément. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 8, 9 et 22.

Certains des participants ont interrogés la **compatibilité entre les projets**, notamment entre le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côté d'Azur (LN PCA), et le projet d'extension de la ligne de tramway T3.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Dans le plan stratégique 2020-2024, il est écrit que le port de Marseille-Fos veut massifier le ferroutage, ajouté au trafic des TER, quand est-ce que les trains de fret vont pouvoir circuler ? »

« Ils se demandent quel sera l'impact des trains fret remontant par le tunnel du Soulat sur le trafic ferroviaire de voyageurs. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 5, 22 et 29.](#)

Plusieurs participants ont en outre pointé du doigt **le découpage et le cloisonnement entre les concertations relatives aux différents projets** mis en œuvre sur le territoire.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il regrette qu'il n'y ait pas eu une concertation où il était possible de parler à la fois du projet de LNPCA et du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Il souligne que les projets sont saucissonnés et les concertations cloisonnées. »

« Le CIQ de l'Estaque Gare a dénoncé, lors de la réunion d'ouverture de la concertation, le saucissonnage des projets. D'abord une concertation puis une enquête d'utilité publique sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), ensuite une concertation et une enquête publique sur la création par l'entreprise LAFARGE d'un demi-échangeur sur l'autoroute A55, aujourd'hui une concertation sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet et une concertation sur la phase 2 de l'extension Nord et Sud de la ligne de tramway T3, à venir mi-décembre 2022, une autre concertation sur la refonte des lignes de bus de la RTM »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 5.](#)

3.2. Des échanges autour de l'opportunité du projet

Parmi les participants de la concertation qui se sont exprimés sur l'opportunité du projet, **une partie a formulé un soutien au projet**, associé à deux types d'arguments : en premier lieu, **la contribution positive du projet au renforcement du fret ferroviaire en faveur du report modal de la route vers le rail** ; en second lieu, **la contribution du projet au développement économique du port et plus largement du territoire.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Durant des années, Marseille avait énormément de trains sur la cité Phocéenne. Depuis, malheureusement, beaucoup ont été abandonnés. Aujourd'hui, il est URGENT, de remettre en service les transports ferroviaires, tels qu'ils étaient avant. (...) Marseille a un gros moyen d'offrir l'avenir, dans la baisse des pollutions. Un avenir, fort, propre, et du travail nombreux. Alors de Marseille à Fos, retournez au trafic ferroviaire. »

« Je suis favorable à ce projet qui permettra de donner un avenir au transport de marchandises par le fer sur Marseille en favorisant le report modal. Ces quartiers souffrent du manque d'emplois sur la ville et des solutions de déplacements. Le port, son activité, les entreprises qui y travaillent, le besoin de solutions pour faire reculer le tout routier, les projets de trains du quotidien, etc... pour une fois, un projet offre de vraies solutions, il ne faut pas rater cette opportunité ! »

« Sur la zone de Marseille, il nous paraît qu'en tant qu'entreprise de traction ferroviaire, nous avons besoin d'un outil performant pour traiter les volumes de conteneurs et de caisses mobiles, pour le transport intermodal maritime et continental, que ce soit pour desservir des zones en national et également à l'international. La reconstitution des capacités du terminal du Canet sur Mourepiane nous semble à ce titre essentielle pour permettre de gérer notamment les UTI continentales qui desservent la zone de Marseille. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [34](#) et [37](#).

Certains participants ont nuancé ces points de vue en soulignant l'importance d'assurer un **équilibre entre le développement des activités économiques et le report modal d'un côté, et la préservation du cadre de vie** des riverains de l'autre.

Extrait d'avis/questions des participants :

« 2022, à l'heure du changement climatique aggravé par les activités anthropiques il est plus que temps d'en effet penser à développer (mais pour remplacer pas en plus) enfin concrètement le report modal. (...) Mais ce report doit pouvoir se mener exemplaire et pas en s'asseyant sur les droits des citoyens. Le développement du report modal doit pour être irréprochable faire tout le contraire du développement routier français et traiter les nuisances qu'il peut générer aux riverains de voies ferrées. »

« En 2022, comment est-il encore possible que l'on puisse imaginer de tels projets absurdes au total détriment du bien-être de la population locale, de la sécurité et de la renommée européenne de MARSEILLE ? Depuis EUROMED 2, les magnifiques paysages de nos quartiers nord sont détruits par l'agrandissement croissant de nouvelles zones de stockages de containers. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [9](#), [10](#), [12](#), [13](#), [24](#), [43](#) et [44](#).

L'opportunité du projet a été questionnée par plusieurs participants, qui se sont interrogés sur les **solutions alternatives envisageables** et sur les **raisons ayant conduit au choix de la solution** présentée en concertation. Certains ont notamment remis en question l'opportunité de la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane, proposant des solutions alternatives et en particulier de privilégier l'accès au port depuis Arenc. Les échanges autour de l'opportunité du projet ont en outre permis de mettre en débat l'« option zéro », c'est-à-dire celle de non réalisation du projet, ainsi que les **évolutions par rapport au projet présenté par le port de Marseille Fos en 2015**, qui ambitionnait de développer un chantier de fret mer – rail – route au sein des bassins Est du port.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Le ferroutage, oui mais à n'importe quel prix : le faisceau d'Arenc doit-être utilisé en priorité et non à la création d'une plateforme à Saint-André et à Mourepiane. (...) Le terminal multimodal doit être créé autour du faisceau d'Arenc ! »

« Il demande pourquoi les trains longs qui étaient auparavant dédoublés au Canet ne le seraient pas à Miramas, ce qui permettrait d'amener directement les trains sur le faisceau d'Arenc »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [8](#), [9](#), [17](#), [21](#), [27](#), [43](#), [44](#), [45](#) et [46](#).

3.3. Les caractéristiques techniques du projet, sujet majeur des échanges

Plus d'une soixantaine de contributions a porté sur les **caractéristiques techniques du projet** de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, soulignant la richesse des échanges relatifs à la substance du projet.

Modalités des circulations de fret ferroviaire à destination et en provenance du futur terminal combiné, en fonction des phases du projet

Les **modalités d'insertion des trains fret sur le réseau ferré national**, ainsi que la **compatibilité entre les circulations de trains de fret et de trains voyageurs**, ont suscités des questions.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il demande des précisions techniques sur la coordination entre les trafics ferroviaires de voyageurs et les trafics ferroviaires de fret (...) »

« Un participant demande si les études (d'exploitation du raccordement de Mourepiane) ont pris en compte l'augmentation des trains voyageurs. »

« Un participant demande si les aléas de circulation des trains voyageurs ont été pris en compte (pour les études d'exploitation du raccordement de Mourepiane). »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 14, 17, 22 et 43.

Une dizaine de questions et avis a porté sur les **caractéristiques des circulations sur le raccordement ferroviaire de Mourepiane** et notamment sur les **modalités de sortie du port par le raccordement** (fonctionnement général, temps d'insertion, etc...), certains participants remettant en question les explications techniques apportées par les maitres d'ouvrage.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il estime que jusqu'à 2030, les conditions de circulation des trains fret en sortie du port seront dégradées. »

« Il reste convaincu que cela ne fonctionnera pas (...) il indique qu'au moindre problème, il pourrait y avoir des perturbations du trafic de trains voyageurs (...) pour lui, il s'agit de conditions de circulations dégradées. »

« Il indique que les chiffres présentés (sur la performance du raccordement de Mourepiane concernant les trains de fret en sortie de port) ne fonctionnent pas (...) »

« Il estime qu'aucune marge d'erreur n'a été prise en compte pour aboutir à ces résultats. »

« Elle revient sur le fait qu'à la sortie du tunnel du Soulat, les trains de fret seront obligés de passer sur les voies TER (...) »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 14 et 43.

Plusieurs participants ont interrogé les maitres d'ouvrage sur **la compatibilité des gabarits des tunnels entre Arenc et Saint-André avec le circuit ferroviaire prévu dans le cadre du projet**, se demandant si les trois tunnels existants seront adaptés en termes de gabarits à la circulation prévue des trains.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils soulignent que les trois tunnels situés entre Arenc et Saint-André ne sont pas au même gabarit. Ils demandent aux maitres d'ouvrage de leur expliquer pourquoi il n'est pas possible de faire remonter les trains par le faisceau d'Arenc plutôt que par le raccordement ferroviaire de Mourepiane, et demandent si cela est due aux différences de gabarits des trois tunnels. »

« Concernant la configuration où l'on ferait remonter des trains par Arenc, il se demande si les trois tunnels seront adaptés (en termes de gabarit) à la circulation des trains. »

« Il demande en outre des précisions sur les gabarits des tunnels depuis l'arrivée par Arenc. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans les comptes rendus des ateliers visite du 29 novembre 2022 et du 6 décembre 2022.](#)

Le rôle du **faisceau d'Arenc, notamment en phase transitoire** (de la fermeture de la gare du Canet à la mise en service du raccordement de Mourepiane) pour recevoir des trains de fret sur les bassins Est, ainsi que les **aménagements à venir ou envisagés** sur le faisceau, ont fait l'objet de diverses questions et avis. Plusieurs participants ont interrogé les maitres d'ouvrage sur **la possibilité de faire entrer uniquement des trains courts sur les bassins Est du port jusqu'à 2030**, date à laquelle le faisceau d'Arenc pourrait être aménagé pour traiter des trains de fret longs.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Les participants notent que les maitres d'ouvrage leur ont indiqué que suite à la fermeture de la gare du Canet, il n'y avait pas d'autres choix que de rouvrir le raccordement ferroviaire de Mourepiane pour continuer à recevoir du fret ferroviaire sur la zone portuaire. Ils s'interrogent sur le rôle et les aménagements envisagés du faisceau d'Arenc dans ce contexte, et demandent des compléments d'information à ce sujet, voire l'organisation d'une visite (...). Ils souhaitent en effet comprendre ce qui va se mettre en place sur le faisceau pendant la phase transitoire annoncée par les maitres d'ouvrage et dans le cadre du projet LNPCA (concernant le trafic fret mais également le trafic voyageur). »

« Ils rappellent que lors de l'atelier précédent, SNCF Réseau leur a expliqué qu'à terme, les trains fret en sortie du terminal portuaire pourraient ne plus être acheminés par le raccordement de Mourepiane en montée et via une pousse diesel, mais via le faisceau d'Arenc (...). Ils demandent des précisions de la part des maitres d'ouvrage. »

« Il estime que traiter uniquement des trains courts durant cette phase provisoire réglerait le problème. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 8, 9, 17, 22, 24, 43 et 45.](#)

Certains participants se sont interrogés sur **la possibilité de découpler les trains longs avant leur arrivée à Marseille**, plutôt qu'à Marseille même comme le prévoit le projet.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Une personne du public interpelle la maîtrise d'ouvrage en demandant pourquoi est-ce que l'on serait obligé de découpler ces trains à Marseille. »

« Afin d'éviter de rouvrir le tunnel du Soulat et le raccordement ferroviaire de Mourepiane, serait-il envisageable de découpler les trains longs avant Marseille ? »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 17, 21, 22, 23 et 38.

Plusieurs participants ont par ailleurs souhaité obtenir des précisions quant à **la nature des aménagements du faisceau ferroviaire situé sur l'emprise portuaire**. Le rôle et les modalités de fonctionnement de ce faisceau, ainsi que **les manœuvres effectuées par les trains de fret à l'intérieur de l'emprise portuaire**, ont également fait l'objet de demande de précisions.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il demande si le projet intègrera bien l'électrification de six voies de 850 mètres. »

« Il revient sur les travaux du faisceau de Saint-André. Il cite un passage du dossier de concertation, qui indique que « le faisceau de Saint-André est un faisceau qui aura été remis à neuf et rallonger en 2023 et dont la longueur permettra de réceptionner des trains de 850 mètres ». Il demande si ces travaux seront réalisés avant l'enquête publique. »

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

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

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

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 17 et 22.

Certains des participants ont souhaité que des précisions leur soient apportées sur la **notion de trains complets**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« À plusieurs reprises dans le dossier de concertation, à plusieurs reprises également lors de la première réunion publique et lors du premier atelier thématique, les maîtres d'ouvrage emploient le terme 'train complet' (Train adressé par un même expéditeur à un même destinataire). Ce terme n'est pas assez précis pour permettre au public d'apporter sur le dossier un avis motivé. »

« Ils voudraient pouvoir connaître le poids d'un train complet, afin de savoir s'il dépasse ou non les 1260 tonnes. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 8, 17 et 22.

Des questions ont par ailleurs été posées aux maitres d'ouvrage sur le **type de motrices qui serait utilisé pour faire circuler les trains de fret dans le cadre du projet**, qu'il s'agisse de locomotives de traction ou de pousse.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il demande quelle motrice va être utilisée pour pousser et tracter les trains de fret sur le nouveau tracé ferroviaire avec le raccordement de Mourepiane et entre Arenc et Mourepiane. »

« Ils demandent si l'infrastructure ferroviaire pourra disposer de caténaires fournissant une intensité suffisante dans le cas où l'on disposerait de locomotives de pousse électrique. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 11, 14 et 21.](#)

Caractéristiques du terminal portuaire et activités portuaires

Les caractéristiques du terminal portuaire, et plus largement le sujet des activités portuaires, ont également fait l'objet d'échanges et de contributions de la part des participants.

Les maitres d'ouvrage ont été interrogés sur les **perspectives d'utilisation de Med Europe Terminal**, ainsi que sur sa **capacité maximale de traitement en UTI**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quelle sera la capacité maximale de traitement, ainsi que le volume souhaité par le port de Marseille Fos en UTI de la nouvelle infrastructure décrite au dossier sur Med Europe Terminal ? »

« Il demande quelle est la perspective d'utilisation du nouveau terminal. »

« Il aimerait également avoir accès en amont de l'enquête publique aux données sur la capacité du nouveau projet en termes de traitement de conteneurs sur les bassins Est. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9 et 17.](#)

La **manutention des remorques** au sein de l'emprise portuaire et l'**organisation du chargement et déchargement des remorques**, a également fait l'objet de questions.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils demandent comment s'organisera le chargement et le déchargement des remorques. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 6 décembre 2022.](#)

Plusieurs participants ont par ailleurs interrogé les maitres d'ouvrage concernant les **modalités de sortie des poids lourds depuis Med Europe Terminal**. Ils ont demandé des précisions sur le **fonctionnement de la porte 4**, principale entrée/sortie empruntée par les poids lourds se rendant à Med Europe Terminal, et ont voulu savoir s'il existait **des alternatives à l'utilisation de celle-ci**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il demande quelle porte les camions sortant du terminal Med Europe vont emprunter. »

« Ils demandent l'accès direct pour les camions à l'autoroute depuis le port. »

« Les participants s'inquiètent de l'impact routier du projet à la sortie de la porte 4, et perçoivent la situation actuelle comme très compliquée (...). Ils souhaitent que l'impact routier à la sortie de la porte 4 soit traité. »

« Les participants se disent préoccupés par le trafic de camions sur la porte 4, Ils demandent si le port envisage d'ouvrir plus largement la porte 5. »

« Quelle porte sera utilisée pour la sortie des PL de Med- Europe Terminal ? Porte 4 ou porte 5 ? »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 27 et 44.](#)

3.4. De nombreuses interrogations concernant les effets du projet sur les circulations ferroviaires, routières et maritimes ainsi que sur le report modal

Parmi les grandes thématiques qui ont émergé s'agissant des effets du projet, plus d'une trentaine de contributions traduisent les nombreuses interrogations des participants concernant les effets du projet sur **les circulations ferroviaires, routières et maritimes** ; ainsi que sur la thématique du **report modal**. Ces sujets ont fait l'objet de diverses demandes de précisions, aussi bien sur les éléments de diagnostic de la situation actuelle que sur la nature et le volume des trafics induits par le projet.

Circulations ferroviaires

Une dizaine de contributions portent sur les effets du projet sur les circulations ferroviaires.

Plusieurs participants ont interrogé les maitres d'ouvrage sur les **proportions de trains longs et de trains courts arrivant aujourd'hui au Canet, sur Arenc et pénétrant sur les bassins Est**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« (...) nous demandons aux maîtres d'ouvrage, tous trains de fret confondus, quel pourcentage de trains longs et de trains courts pénètrent actuellement sur le bassin Est en provenance de Miramas, qu'ils soient à destination de la gare du Canet ou à destination directe du MET via le faisceau d'Arenc et en incluant les trains de fret traités uniquement sur le faisceau d'Arenc (vrac...). »

« Combien de trains longs arrivent actuellement au Canet par jour ? Combien de trains courts au Canet et à Arenc ? Combien de trains longs et courts arrivent à Arenc sans passer par l'Estaque ? »

« Elle demande des statistiques sur le nombre de trains longs et de trains courts qui rentrent sur le port de Marseille. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 8, 9, 17 et 22.](#)

Certains ont souhaité obtenir des précisions quant à **la répartition des flux de fret entre les bassins Est et le pôle de Clésud à Grand-Miramas**, aujourd'hui et après la mise en service du projet.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quel volume en fret et donc en camions représente celui de l'Est du département qui doit arriver sur Arenc ? »

« Il serait intéressant de connaître actuellement pour le bassin Est, le pourcentage des conteneurs maritimes qui transitent par le train et le pourcentage des conteneurs maritimes qui transitent par camions, en entrée et en sortie, du port ou de la gare du Canet. Pour les conteneurs maritimes qui

transitent par camions, quel pourcentage viennent/vont de/vers Marseille ou ses environs et quel pourcentage viennent/vont de/vers beaucoup plus loin. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 14.

Plusieurs participants ont interrogé les maitres d'ouvrage quant à l'**impact du projet sur la circulation des trains de fret ainsi que sur les modalités de circulation de ces trains** (volume, fréquences et plage horaire des passages) entre la gare de l'Estaque et le raccordement de Mourepiane, avec la mise en service du projet.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quelle volumétrie de fret transitera par les passages à niveau de Saint-André et Saint Henri ? Et sur quelle plage horaire ? Et quelle fréquence ? »

« Combien y aura-t-il de trains par jour qui entreront et sortiront des bassins Est ? Et sur quelle amplitude ? »

« Elle souhaite également savoir quelle sera l'évolution du nombre de trains à la suite de la mise en service du projet. »

« Pour ce qui est des circulations ferroviaires, routières et maritimes, ils retiennent qu'il y aura une augmentation des trois types de trafic, et demandent des statistiques d'évolution. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 1, 8 et 23.

En outre, au cours de la visite organisée le long du raccordement ferroviaire de Mourepiane, des participants ont interrogé SNCF Réseau sur la possibilité d'ouvrir son réseau ferré à d'autres opérateurs ; plusieurs participants se sont inquiétés du fait que ces opérateurs potentiels puissent ne pas être soumis aux normes et réglementations avancées par SNCF Réseau en termes d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Circulations routières

Le sujet des circulations routières, dans la situation actuelle et après la mise en service du projet, a fait l'objet d'une quinzaine de contributions et expressions des participants.

Les échanges et contributions recueillies ont notamment porté sur l'**évolution des trafics routiers** en lien avec les activités du port et à la faveur du report modal annoncé dans le cadre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

Les participants se sont ainsi notamment interrogés sur l'évolution induite du **volume de fret poids lourds transitant par Marseille**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« (...) Elle aimerait savoir ce que représente en volume les flux de fret à destination de l'est du département et ce que représente le volume induit de camions qui partiront donc du port vers l'est du département. »

« Elle demande par ailleurs quel sera le pourcentage de camions en moins si le projet voit le jour tel qu'il est présenté aujourd'hui. »

« Ils demandent quel sera le trafic routier induit sur le port suite à la création de la plateforme multimodale sur Saint-André Mourepiane. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9 et 17.](#)

Si la **projection d'une diminution du trafic de poids lourds** sur une partie du territoire marseillais à la suite de la fermeture de la gare du Canet a été **accueillie positivement**, certains participants ont néanmoins **contesté le mode de calcul conduisant à cette diminution** généralisée. Une série de contributions traduit **la crainte des participants quant à l'augmentation du trafic de poids lourds dans leurs secteurs**, aux abords des bassins Est. Certains plaident pour des **objectifs plus ambitieux en matière de report modal** de la route vers le rail de la part du port de Marseille Fos, en faveur d'une réduction drastique de la part du transport routier de marchandises et du transport routier lié aux activités du port.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Les participants du groupe retiennent qu'il y aura au moins autant de camions en 2045 que maintenant (...) »

« Il explique qu'après étude du dossier de présentation du projet, aux vues de la hausse annoncée du nombre de boîtes traitées sur le port et malgré le report modal d'une partie du trafic de fret vers le ferroviaire, il ne comprend pas comment une baisse du trafic de poids lourds est envisageable sur leur secteur. »

« Il remet en question la baisse du trafic de poids lourds annoncée sur le port après la mise en service du projet, notamment du fait du développement des activités sur le port de certaines entreprises, et plus particulièrement du groupe Lafarge. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 9.](#)

Des questions et avis ont en outre émergé concernant **les itinéraires empruntés par les poids lourds dans la ville de Marseille.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quel circuit routier utilisent les PL à travers la ville de Marseille ? »

« Les véhicules polluants vont être interdits de circuler en ville dont les 15e et 16e arrondissements ne font pas partie. Ces véhicules vont donc aboutir dans nos quartiers : toujours plus de pollution pour ces deux arrondissements ! »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9 et 44.](#)

Circulations maritimes

Un participant s'est interrogé sur le pourcentage de conteneurs maritimes qui seront traités à moyen terme sur les bassins Est en provenance / à destination de Marseille et ses environs.

Extrait d'avis/questions des participants :

« En point 5 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, il a (approximativement) été notifié 'pourcentage du fret maritime à terme'. Merci d'indiquer votre estimation, à moyen terme (3 à 7 ans), sachant que si j'ai bien compris, les emplois de la gare du Canet vont être réaffectés en effectifs du GPMM, et que certaines rumeurs font état de 6 nouvelles grues de chargement/déchargement. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 17, 22, 23 et 40.](#)

Report modal

Une dizaine de contributions abordent le sujet du report modal, interrogeant notamment la **crédibilité des objectifs en termes de report modal** sur lesquels reposent le projet et les hypothèses de trafics annoncées.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Si l'on ne contraint pas les opérateurs à utiliser le rail comme mode de transport sur les longues distances, l'ambition de passer d'une part modale de 9% pour le fret ferroviaire en 2019 à 18% en 2030 et jusqu'à 25% à l'horizon 2050 risque de ne pas être atteinte. »

« Il indique que le report modal ne se décrète pas et qu'ils ne peuvent pas assurer qu'il s'opèrera. »

« Un participant pointe du doigt le fait que les estimations d'évolution du trafic de trains fret et de report modal ne sont par définition que des hypothèses. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 10, 12, 14, 17, 20, 22 et 23.

Certains participants se sont interrogés sur **les leviers d'action des maitres d'ouvrage pour inciter les opérateurs de transport au report modal de la route vers le rail.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quels engagements des chargeurs permettent de s'assurer à ce jour du transfert vers le ferroviaire des déplacements routiers actuels ? Quelles sont les incitations formulées par le GPMM, autre que l'offre d'un large choix multimodal, pour conduire les transporteurs à choisir le ferroviaire ? »

« Comment le GPMM compte conduire les chargeurs et autres transporteurs à opter pour le transport ferroviaire ? Si le coût économique du transport par fer est plus cher que celui par route, on ne pourra pas obtenir la 'baisse' espérée de camions sur nos quartiers. »

« Il demande quelles sont les mesures d'accompagnement effectives qui vont être mises en place pour que le gens qui transportent des conteneurs aient recours au mode ferroviaire. »

« Il demande quelle garantie le port peut apporter sur le fait qu'ils pourront imposer aux transporteurs et aux chargeurs l'utilisation du mode ferroviaire. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 10, 12, 17, 20, 21, 22, 23, 27 et 46.

3.5. Des demandes et interrogations sur les enjeux environnementaux, sanitaires et de qualité du cadre de vie à l'échelle du territoire environnant

Les **enjeux environnementaux, sanitaires** ainsi que la **qualité du cadre de vie** dans les quartiers du Nord de Marseille, ont occupé une part importante des échanges avec plus d'une soixantaine de contributions, liées en partie à des sujets connexes au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet et à des problématiques globales dans lesquelles s'intègre le projet.

Une dizaine de contributions portent sur **les risques sanitaires liées aux circulations et aux activités du port** (au sens large). Un **besoin de décarbonation des activités portuaires** a été soulevé par plusieurs participants, qui ont demandé la mise en œuvre de solutions pour répondre à cette préoccupation. Ce besoin a été soulevé **au sujet du transport maritime**, les participants souhaitant notamment une électrification des quais du port ainsi que des formes 8, 9 et 10. Il a également été soulevé **pour le transport ferroviaire**, certains participants formulant la demande d'une solution d'électrification des trains à l'intérieur des emprises portuaires. Il a en outre été soulevé **pour le transport routier**, certains participants souhaitant pouvoir imposer l'utilisation de poids lourds à moteur propre aux opérateurs présents sur les bassins Est.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle souligne le fait que l'été, certains habitants de Saint-André n'osent plus sortir de chez eux car l'air est irrespirable. »

« Les participants du groupe indiquent que l'association Cap au Nord a installé onze capteurs et affirment que les données récoltées sont bien plus pessimistes que celles récoltées par le capteur mis en place par AtmoSud. Ils indiquent que sur l'année, environ deux tiers des jours sont marqués par un dépassement considérable des normes de rejet de particules fines et gaz toxiques. Ils indiquent qu'une thèse a été lancée depuis un an sur les effets des pollutions émises par les industriels implantés sur le port de Marseille Fos et que d'autres études seront lancées. »

« Ils demandent l'électrification des formes 8, 9 et 10, notamment pour diminuer les pollutions émises par les bateaux en réparation. Ils souhaitent des avancées plus significatives pour la décarbonation des navires. »

« La région Sud vient de signer un accord avec la première ministre autour de huit points dont l'un concerne l'électrification des quais du GPMM. Celle-ci concerne des activités industrielles implantées sur le port. Il nous semble donc opportun de profiter du financement joint à cette action retenue pour électrifier toutes les voies ferrées existantes au sein du port ce qui supprimerait toutes les nuisances liées à l'utilisation actuelle et future de locomotives diesel. »

« Ils demandent encore une fois l'utilisation de camions à moteur propre. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 4, 11, 27 et 45.](#)

Des préoccupations ont par ailleurs été exprimées quant à **l'impact et le traitement des fumées** qui seront **émises par la locomotive de pousse à l'intérieur du tunnel du Soulat**, dans le cadre du projet.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Concernant les locomotives de pousse diesel, ils se demandent où iront les gaz polluants émis par ces engins et quelles seront les mesures mises en place pour que ces gaz ne posent pas de difficultés dans les quartiers riverains au projet. »

« Ils formulent la demande d'un allongement du tunnel du Soulat, par un procédé moderne, de façon à éviter la pollution de l'école Saint-Louis Consolat (la fin du tunnel se situant directement en-dessous de l'école). »

« Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit équipé de conduits capables de traiter les fumées émises à l'intérieur du tunnel (notamment par une locomotive de pousse diesel qui se retrouverait bloquée dans le tunnel). »

En lien avec ce sujet, une **réflexion sur le type de motrices utilisées** a été menée dans le cadre des échanges. Plusieurs propositions ont émergé de la part des participants, certains souhaitant que les locomotives de pousse puissent fonctionner avec un diesel plus performant et plus respectueux de l'environnement, d'autres plaidant pour l'utilisation de locomotives de pousse électriques.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils souhaitent imposer le fonctionnement des locomotives aux énergies propres. »

« Elle demande à qui il faudrait demander un diesel très performant pour les locomotives de pousse. Elle voudrait savoir quel diesel les maitres d'ouvrage leur promettent pour les locomotives de pousse. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 11.

Les échanges ont par ailleurs abordé le sujet de la **situation épidémiologique locale** et des **effets cumulés des différents projets à une échelle territoriale élargie**. Certains participants ont formulé la demande de la réalisation d'études épidémiologiques ciblées sur les secteurs riverains de la zone portuaire et s'appuyant sur des données médicales locales.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il estime que l'indicateur de mortalité n'est pas pertinent, étant donné qu'il ne prend pas en compte toutes les évolutions de la médecine, qui en l'espace de 30 ans ont permis de faire diminuer la mortalité sur les cancers notamment. Il pointe du doigt le fait que les gens qui développent un cancer, qui nécessitera des années de suivi, ne sont pas pris en compte dans cette étude d'impact. »

« Une personne du public demande si Santé Publique France pourrait interroger les médecins locaux. Il indique que les problèmes de thyroïdes, de cancers et de diabète augmentent significativement dans le secteur depuis deux ans. »

« Ils souhaitent que des études épidémiologiques locales soient réalisées à partir des données médicales locales (à partir des connaissances détenues par le corps médical local), ils jugent que la démarche serait plus judicieuse qu'une démarche à approche nationale. »

« Ils souhaitent que l'Agence Régionale de Santé (ARS) réalise une étude spécifique pour les territoires riverains à la zone portuaire concernant les maladies pulmonaires. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 24, 29 et 45.

Certains participants ont demandé un **renforcement des mesures de la qualité de l'air** sur le secteur.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle souhaiterait qu'une nouvelle étude avec les données actuelles soit menée en urgence étant donné le développement des activités génératrices de pollution dans le secteur. »

« Ils souhaitent un renforcement des points de mesure de la qualité de l'air, ainsi que la mise en place de formes de capteurs qui soient capables d'identifier les origines des pollutions. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 4.

Dans le cadre de la réouverture projetée du raccordement ferroviaire de Mourepiane, certains participants ont souhaité aborder le sujet de **la pollution du tunnel du Soulat au chrome 6 et de son traitement**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle évoque en outre les problématiques et inquiétudes liées au tunnel du Soulat, qui avait été fermé une quarantaine d'années auparavant pour cause de vibrations sous le lycée Nord et les maisons. Elle explique qu'il s'agit d'un tunnel en voie unique de 800 mètres de long, sans issue de secours, actuellement pollué au chrome 6 du fait d'écoulements provenant d'une usine située au-dessus du tunnel. »

« Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit contrôlé, notamment à cause de la présence de Chrome 6. Ils demandent que le préfet soit mobilisé sur ce sujet. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

L'impact de la réouverture du raccordement sur l'école maternelle et primaire à Consolat a également fait l'objet d'échanges.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Lydia FRENTZEL, conseillère d'arrondissement des 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, met en avant le sujet de l'impact de la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane sur l'école maternelle et primaire à Consolat, qui a été abordé par les participants au cours des réunions de concertation. »

« Il pointe du doigt le fait qu'au moment où la pollution générée par cette pousse diesel sera la plus extrême, on sera juste en dessous de l'école. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

Parmi les mesures de réduction/d'accompagnement demandées par les participants au-delà du projet, certains ont demandés la dépollution de la butte cité Consolat.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils demandent que la butte créée par le chantier de 2015 soit dépolluée. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

Certains participants ont émis le souhait qu'un **parc soit aménagé sur les emprises de la zone ActiSud.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils souhaitent l'aménagement d'un parc à la place de la zone logistique ActiSud, dont ils soulignent qu'elle génère un important trafic de camions impactant grandement le cadre de vie des riverains. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

3.6. Les effets acoustiques et vibratoires du projet, sujet majeur pour les riverains du projet

La question des **effets acoustiques et vibratoires et de leur gestion**, a été l'un des sujets majeurs de la concertation préalable, à laquelle les maitres d'ouvrage ont consacré plusieurs temps d'échanges et de présentation au cours des rencontres organisées sur le territoire. Plus d'une soixantaine de contributions traitent du sujet et expriment les interrogations, réflexions et revendications des participants sur cette thématique.

Effets du projet – acoustique et vibrations

Les participants ont questionné l'impact des manœuvres et du passage des trains sur le cadre de vie des riverains.

Plusieurs participants ont pointé du doigt le fait que **certaines habitations du quartier de Saint-André se trouvent à proximité immédiate des voies ferrées** rendant impossible l'aménagement de dispositifs d'atténuation des nuisances.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle indique que les habitations à Saint-André sont pour certaines situées à 1m50 des rails et qu'il sera donc impossible de réaliser des aménagements d'atténuation des nuisances acoustiques et vibratoires. Elle estime que toutes les maisons du quartier vont être dévaluées. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 13.

Plus d'une quinzaine de contributions correspondent à des demandes de participants sur les **possibilités d'installation de protections phoniques pour protéger les habitations** à proximité des activités et en contact direct des voies ferrées. Les participants ont en particulier formulé des demandes de protections phoniques pour les secteurs de Saint-Henri, l'Estaque, Mourepiane 2 Vilogia, Consolat Unicil, et de la Calade. En outre, certains ont interrogé **l'efficacité des murs anti-bruit**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il indique également qu'il souhaiterait que des protections phoniques soient installées sur le secteur de l'Estaque, très impacté par l'activité de fret ferroviaire. »

« Le participant demande comment il va falloir faire pour que les quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque bénéficient d'un traitement acoustique. »

« Ils souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit, qu'un travail soit fait sur l'isolation des bâtiments. »

« Ils indiquent qu'il y a urgence, entre Saint André et le tunnel qui va vers le parc des Lanciers, à équiper ce secteur de murs anti-bruit. Ils indiquent que les mesures à mettre en place doivent également pouvoir traiter les vibrations. »

« (...) mais le rapport de 2015 signale que les murs antibruit ne peuvent être efficaces que jusqu'au 2e étage des habitations (...) »

« Ils demandent des murs anti-bruit pour Mourepiane 2 Vilogia, pointant du doigt le fait que toute la zone du pont vers Saint-André n'est pas couverte par des murs anti-bruit. Également, ils demandent l'aménagement de murs anti-bruit pour le haut de Consolat Unicil. »

« Les participants souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit à la sortie du tunnel du Soulat sur la voie descendante. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 2, 13, 32, 34, 37, 39, 40, 41, 42 et 44.

Certains participants ont interrogé les maitres d'ouvrage sur **les effets acoustiques et vibratoires liés aux constituants ferroviaires différents sur le bas du raccordement et le faisceau de réception de Mourepiane.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Pourquoi parfois la SNCF utilisera des traverses en béton et en d'autres lieux des traverses en bois ? Quelles différences en terme acoustique et vibratoire ? »

« Un participant demande si des ballasts renforcés ont été posés sur toute la ligne sur laquelle circulent des trains de fret. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 9.

Plusieurs participants ont demandé **le traitement des rails ainsi que des traverses** sur les portions encore non équipées dans le but de réduire les nuisances liées au passage des trains.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils souhaitent que sur le raccordement de Mourepiane, du côté de la sortie du tunnel du Soulat allant vers la Calade, il y ait un traitement sur les rails et sur les traverses pour réduire les nuisances liées au passage des trains (comme c'est le cas sur la portion du raccordement qui passe dans la cité Consolat). »

« Nos exigences : (...) réfection des voies ferrées pour réduire les vibrations émises par le roulement des trains sur les rails. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 2 et 32.

Certains participants ont voulu s'assurer qu'il n'y aurait pas de **trafic nocturne de train fret.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Sur quels créneaux horaires circuleront les trains de fret ? Il a été indiqué qu'il n'y aurait pas de circulation de nuit lors de la première réunion d'information. De quels horaires parle-t-on alors ? »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9, 21 et 45.

Plusieurs contributions ont porté sur l'enjeu de la **prise en compte du bruit émis par les locomotives de pousse diesel**, notamment lors du préchauffage.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Sommes-nous assurés qu'il n'y aura pas de pré-chauffe de traction diesel au petit matin ? »

« Un participant évoque le sujet du fret privé, et plus précisément la problématique des locomotives qui chauffent la nuit, générant des nuisances importantes. Il demande si, dans le cadre du projet, les locomotives de pousse auront également une période de chauffe, et plus généralement quel sera le bruit émis par ces locomotives. Il craint que les populations environnantes de Saint-André aient encore à souffrir d'un bruit épouvantable. »

« Il indique que les locomotives diesel doivent souvent fonctionner au ralenti lorsqu'elles ne sont pas en train de pousser ou de tracter. Il indique qu'au ralenti, ces locomotives émettent des basses fréquences qui pénètrent les bétons, ce qui va induire des vibrations. (...) Il rappelle que les nuisances acoustiques générées par ces locomotives diesel sont inconcevables pour les riverains. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne numéro 9.

Plusieurs participants ont souhaité obtenir des précisions concernant **les modalités d'application et de contrôle de la réglementation en vigueur pour les opérateurs de transport ferroviaire sur les semelles de frein composites.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils demandent comment le port de Marseille Fos va pouvoir imposer aux opérateurs l'utilisation de semelles de frein composites, et s'il sera envisageable d'avoir des prescriptions particulières pour les trains qui rentrent et qui sortent du terminal de Mourepiane. »

« Elle demande qui sera chargé de contrôler que les wagons soient bien équipés de semelles composites. »

« Il demande si SNCF Réseau dispose d'un service qui pourra vérifier que les trains soient correctement équipés. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 2, 13, 31, 34, 37, 39, 40 et 42.

Plusieurs participants ont dénoncé les divers **bruits émis par les activités portuaires** tout en réclamant un **traitement de ces impacts acoustiques.**

Extrait d'avis/questions des participants :

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

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

« Ils pointent du doigt la vitesse des camions et plus particulièrement des camions vides sur la voie royale, qui au passage des dos d'âne émettent des quantités de bruit importantes. Ils demandent quelles sont les réglementations de la circulation en vigueur sur la voie royale, quelles sont les modalités de surveillance mise en place et quelles sont les pénalisations en cas de contrevenant. »

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

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 13, 44 et 45.

Etudes acoustiques et vibratoires

Les participants ont fait part de leur volonté que soient réalisées **des études acoustiques et vibratoires détaillées et intégrant tous les territoires impactés par le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.** Plusieurs contributions traduisent le souhait des participants que **soient intégrés aux études acoustiques les quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Quand auront lieu les mesures vibratoires déjà maintes fois réclamées sur St André ? »

« Ils se posent des questions sur les impacts vibratoires du projet de réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Ils souhaitent que les études menées soient sérieuses. »

« Une personne du public s'étonne du fait que l'étude acoustique s'arrête au quartier de Saint-André. »

« Pour ce qui est de l'acoustique et des vibrations, ils notent le manque d'études en la matière sur Saint Henri et l'Estaque, ils souhaitent donc que des études soient réalisées sur ces quartiers. »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [13](#), [21](#), [27](#), [29](#), [31](#), [39](#), [40](#), [41](#), [42](#), [44](#) et [45](#).

Les participants ont demandé que soient effectuées **des mesures vibratoires aux abords du tunnel du Soulat ainsi qu'à Saint-André.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Une participante demande si des mesures de vibration seront réalisées sous l'école située au niveau de l'entrée du tunnel du Soulat à Consolat, pour caractériser les nuisances à cet endroit. »

« Une participante rappelle que le lycée était également très impacté par les vibrations dues aux circulations ferroviaires dans le tunnel du Soulat. »

« Le projet repose essentiellement sur la réouverture du tunnel du Soulat, nous constatons qu'actuellement aucune étude, bien qu'elle soit envisagée, n'a été effectuée en ce qui concerne les vibrations au passage des trains que pourront subir le collège Arthur Rimbaud, le lycée St-Exupéry, la résidence les Alizées, et celle située en face du bd Balthazar Blanc, ainsi que de nombreuses maisons individuelles et l'école de la Musardine située juste au-dessus de la sortie du tunnel (...) »

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [2](#), [13](#) et [44](#).

Certains participants ont également formulé la demande que soit réalisée **une étude globale sur les nuisances générées par les activités industrielles du port.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils demandent une étude globale de toutes les nuisances générées par les activités industrielles du port. Ils indiquent qu'en termes de qualité de l'air et d'acoustique, si l'on additionne toutes les activités du port, on dépasse les différentes normes réglementaires. »

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

Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro [27](#) et [45](#).

3.7. Des interrogations et préoccupations sur la sécurité et les risques associés au projet

Une vingtaine de contributions reflètent les interrogations et préoccupations sur la sécurité et les risques associés au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

La **gestion des matières dangereuses sur le secteur du projet** a concentré la majeure partie des échanges sur le sujet (une quinzaine de contributions). Il a notamment été question **des réglementations auxquelles sont soumis les opérateurs, des moyens de contrôle et d'alerte à disposition des opérateurs, de la typologie des matières dangereuses transitant dans les bassins Est, ainsi que des modalités de transit des matières dangereuses par le raccordement de Mourepiane.**

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle indique qu'en 2015, avec le projet du Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM), le quartier de Saint-André devenait zone SEVESO, elle s'étonne donc que la maîtrise d'ouvrage leur annonce qu'il n'y a pas de trafic de matières dangereuses à proximité du quartier Saint-André. Elle appelle la maîtrise d'ouvrage à prendre le sujet des matières dangereuses très au sérieux. »

« Il demande si des matières dangereuses pourraient transiter par le raccordement de Mourepiane. »

« Il demande quels sont les moyens d'alerte du port de Marseille-Fos pour prévenir les populations en cas de fuites de produits nocifs (gazeux ou liquides) (...). Il revient sur le stockage des conteneurs et estime que si un conteneur reste plusieurs jours sur le port il s'agit alors d'un stockage, et qu'il faudrait alors prévoir de le mettre sur un bassin de rétention, pour prévenir d'éventuels incidents (fuites, etc.) ; il souhaiterait savoir si ces dispositifs sont prévus. »

« Il aimerait avoir des précisions sur les volumes de matières dangereuses qui sont embarquées aujourd'hui et qui seront embarquées après la mise en service du projet sur les bassins Est. »

« Il demande si la partie du port correspondant aux bassins Est est classée SEVESO. Dans le cas où les bassins Est seraient classés SEVESO, il demande si les quartiers environnants seront classés SEVESO, et si les trains qui transporteront ces matières dangereuses seront également à risque SEVESO. »

« Elle souhaite connaître la liste et le tonnage des matières dangereuses qui seront entreposées sur le port. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de la réunion thématique du 13 décembre 2022.](#)

La **sécurité dans le tunnel du Soulat** a également suscité des interrogations et préoccupations, dans la perspective de la remise en route du trafic dans le tunnel, annoncée dans le cadre du projet. Des précisions ont notamment été demandées sur les garanties de sécurité mises en œuvre pour répondre aux incidents ou situations problématiques sous le tunnel.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il demande s'il y a des aménagements de sécurité prévus à l'intérieur du tunnel. »

« Il estime que ces études auraient dû être menées depuis déjà longtemps. Il estime que ces études (les études de sécurité à l'intérieur du tunnel du Soulat sont plus essentielles que les études relatives à la circulation des trains. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne 43.](#)

La **sécurité aux abords des voies ferrées** a également été abordée par les participants, qui ont formulé la demande d'un maintien et d'un meilleur entretien des clôtures, ainsi que d'un débroussaillage plus régulier aux abords des voies.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Un participant demande que la maintenance associée à la pose de ces clôtures soit prise en compte par SNCF Réseau. »

« Il indique qu'il y a d'autres endroit où les espaces verts autour des voies ferrées ne sont pas entretenus par SNCF Réseau. Il fait référence à la gare de l'Estaque. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

3.8. L'intérêt pour les retombées socio-économiques du projet

L'enjeu des **retombées socio-économiques du projet** a fait l'objet d'une dizaine de contributions et expressions des participants.

Certains acteurs, notamment des acteurs du monde économique, ont mis en avant les **effets positifs du projet sur l'emploi et pour le maintien de l'activité et de la compétitivité du port**. Ils estiment pour certains **que la nouvelle offre apportée par le projet viendra combler un manque** permettant de mieux desservir Marseille et l'Est du Département et de maintenir dans les bassins Est une activité et des débouchés commerciaux essentiels.

Extrait d'avis/questions des participants :

« La fermeture de la gare du Canet (...) est une opportunité pour le territoire. La reconstitution de ses fonctionnalités sur le terminal de Mourepiane est 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. »

« La fermeture programmée de la gare de fret du Canet, implique une relocalisation des fonctionnalités ferroviaires du site ainsi que les capacités de manutention, indispensable au traitement des trafics actuels à destination de l'agglomération de Marseille et de l'Est de Marseille. Toute interruption serait catastrophique pour les trafics de T3M sur l'agglomération Marseillaise. Ce terminal dans la ville de Marseille et son nouvel accès plus direct sont indispensables pour continuer à desservir au plus près les clients urbains de T3M/Open Modal suite à la fermeture du Canet. »

« La possibilité de gérer le marché continental comme celui maritime, tout en réduisant le temps de manœuvre, est certainement un gain économique qui peut permettre l'essor du transport intermodal. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 14 et 40.](#)

La question du **devenir des travailleurs de la gare du Canet** après sa fermeture en 2024 a été soulevée par un participant.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Que deviennent les travailleurs (près de 150 personnes) de la gare du Canet ? »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 9 et 29.](#)

3.9. La qualité de la concertation soulignée et plébiscitée, et l'attente d'une poursuite du dialogue avec le territoire

Près d'une trentaine de contributions portent sur le sujet de **la concertation**. Dans l'ensemble, une majorité de participants ont souhaité souligner **la qualité de la concertation** et souhaitent que **le dialogue avec les différentes parties prenantes du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet se poursuive**.

Une dizaine de contributions portent sur **l'objet de la concertation et les marges de manœuvre du projet présenté en concertation**, sujettes à discussion.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle se demande à quel moment il est possible pour les participants à la concertation d'interroger le projet tel qu'il leur est proposé, c'est-à-dire notamment d'interroger le choix d'une solution plutôt qu'une autre. »

« Elle indique avoir le sentiment que le projet est définitif et acté, et que cette concertation servira uniquement « à poser des petits pansements » sur les problèmes et nuisances auxquels les riverains seront confrontés. »

« (...) Il rappelle également que la première enquête publique a donné un avis défavorable. Il a le sentiment qu'en fin de compte, le projet est déjà « ficelé » (...) »

« Il se demande également si le port de Marseille Fos est prêt à signer les engagements pris lors de ces réunions de concertation. »

Au cours de la concertation, certains participants ont demandé des **clarifications complémentaires concernant certaines informations techniques**, ou encore des modifications concernant **la forme** sous laquelle certains éléments ou certaines informations leurs étaient présentés.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils ont trouvé certaines cartographies déficientes en termes d'explication du projet, ils souhaiteraient donc qu'une nouvelle approche cartographique soit développée de façon à présenter de manière plus précise les impacts du projet sur le territoire. »

« Ils dénoncent le fait que les informations leur soient données de façon morcelée. »

« Il juge la présentation des premiers résultats de l'étude acoustique incompréhensible, il regrette l'absence d'un pointeur pour pouvoir suivre de manière plus efficace les explications. »

Plusieurs participants ont souhaité **remercier les maîtres d'ouvrage pour leur disponibilité, leur engagement ainsi que leur pédagogie** lors de cette concertation.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Elle remercie les maîtres d'ouvrage pour leurs efforts pour répondre aux questions ainsi que pour les réponses apportées. »

« Elle souligne le caractère constructif des échanges de la concertation et remercie l'équipe qui a mené ces échanges. »

« Il salue la qualité de la conduite de la concertation. »

« Elle tient à remercier les porteurs du projet pour le travail de concertation mené tant sur la forme que sur le fond. »

Les participants ont interrogé les maitres d'ouvrage sur **les étapes à venir faisant suite à la concertation préalable**. Ils ont souhaité savoir quelles seraient **les modalités de poursuite des échanges jusqu'à l'enquête publique**, mais également **quand leur seraient présentées les résultats des études toujours en cours**.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Lors du dernier atelier/visite autour du raccordement ferroviaire de Mourepiane, il a été évoqué la possibilité de 'prolonger' la concertation au-delà de sa date légale de clôture fixée au 20 décembre 2022. Comment concrètement cette 'prolongation' peut-elle être mise en place ? (...) »

« Ils demandent la mise en place d'une clause de revoyure par écrit avec le port de Marseille Fos dans le cas où le projet serait mis en place, de façon à pouvoir continuer à dialoguer avec le port de Marseille Fos et assurer un suivi du projet après sa mise en service. »

« Il demande quand le planning fixant les prochains rendez-vous de janvier / février sera disponible pour les riverains. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, aux lignes numéro 2, 4, 19, 22, 23, 29, 31, 32, 34, 37, 39, 40, 41 et 42.](#)

Un participant a formulé la proposition de l'expérimentation d'un mode de concertation permanent, concernant les projets du port et SNCF Réseau sur le secteur des bassins Est, avec la mise en place d'une maison du / des projet(s), qui serait une vitrine de la discussion avec les riverains.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Il propose par ailleurs l'expérimentation d'un mode de concertation permanent, concernant les projets du port et de la SNCF, avec la mise en place d'une maison du / des projet(s), qui soit une vitrine de la discussion avec les riverains ».

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage en annexe 3, à la ligne 27.](#)

En outre, certains ont formulé la demande de mise en place d'une clause de revoyure du projet par écrit avec le port de Marseille Fos, pour assurer un suivi du projet après sa mise en service.

Extrait d'avis/questions des participants :

« Ils demandent la mise en place d'une clause de revoyure par écrit avec le port de Marseille Fos dans le cas où le projet serait mis en place, de façon à pouvoir continuer à dialoguer avec le port de Marseille Fos et assurer un suivi du projet après sa mise en service. »

[Retrouvez les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans le compte rendu de l'atelier visite du 29 novembre 2022.](#)

Partie 4. Les enseignements de la concertation et les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour y répondre

4.1. Enseignements tirés de la concertation par les maitres d'ouvrage

Compte-tenu d'une part, des observations et suggestions émises tout au long de la concertation préalable, et des apports des maîtres d'ouvrage au fil des échanges, restitués dans le présent rapport et ses annexes ainsi que, d'autre part, du regard porté par le garant dans son propre bilan de la concertation publié le 20 janvier 2023, les porteurs du projet tirent les enseignements suivants, qui fondent les suites qu'ils entendent donner au projet.

- **Les enseignements sur les contenus et le dispositif d'information et participation**

Les maitres d'ouvrage relèvent que la qualité de la concertation a été soulignée par les participants. Ils considèrent que les **échanges variés et de qualité** qui se sont tenus durant la concertation, ont permis d'expliquer le projet, d'approfondir ses enjeux d'intégration territoriale et d'enrichir son élaboration. Les modalités d'expression proposées pendant la concertation ont offert un cadre propice à l'interaction et à l'expression des participants. Elles ont permis de donner la parole à des publics variés ; riverains, habitants des secteurs alentours, acteurs associatifs, acteurs économiques, élus, etc...

Les maitres d'ouvrage relèvent la volonté du public et des parties prenantes que le dialogue autour du projet, et les efforts d'information et participation entrepris, se poursuivent au-delà de la concertation préalable. A cet effet, ils retiennent le besoin de **mettre en place une concertation de suivi** dès l'amont de l'enquête publique. Ils retiennent plusieurs **éléments déjà abordés durant les rencontres** mais qui restent à **approfondir ou mieux expliciter** sur :

- Le partage de **l'analyse comparative complète des autres sites envisagés** pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet ;
- La **modélisation des trafics routiers** après la mise en service du projet ;
- La présentation de de façon plus détaillée des **données d'entrée et des résultats des études d'exploitation** réalisées ;
- L'évaluation plus fine des **opérations de découpage des trains longs** à l'extérieur de Marseille et vers le terminal de Mourepiane via le faisceau d'Arcenc ;
- Les actions à mettre en place pour **soutenir et accompagner le report modal** ;
- Les actions à mettre en place pour **réduire les effets des locomotives** intervenant sur le port (bruit et émissions, préchauffage des locomotives, etc.).

Également, la concertation préalable a permis d'entamer les échanges avec les riverains du projet sur les **mesures d'accompagnement et mesures compensatoires**. Les maitres d'ouvrages se sont engagés à poursuivre ces échanges autour de la restitution des résultats des études en cours. Un travail collectif sera ainsi possible sur :

- La définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation) ;

- La maintenance des espaces verts et clôtures autour du raccordement ;
- L'analyse d'autres compensations éventuelles hors du périmètre strict du projet ;
- L'analyse des matériaux de la butte de la Cité Consolat.

Les maitres d'ouvrage notent que des sujets dépassant le cadre du projet ont émergé au cours de la concertation, impliquant d'autres besoins d'information du public, sur des **préoccupations plus globales** :

- L'information du public sur le sujet de la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat qui est suivie par les services de l'Etat et en cours de résolution. Les maitres d'ouvrage sont confiants quant à la technique trouvée pour résoudre ce problème et ne remettront le tunnel en service que lorsque cela sera possible en garantissant ainsi la sécurité des personnels et des riverains.
- La présentation au dialogue Ville-Port des résultats des projets européens sur la contribution des émissions des navires à la pollution globale dans les villes portuaires (SCIPPER-PAREA), ainsi que le suivi de la saisine de Santé Publique France par l'Agence Régionale de Santé afin d'étudier la faisabilité d'une étude d'impact sanitaire liée spécifiquement aux émissions des navires à Marseille.
- La présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos, en premier lieu au sein des instances du port de Marseille Fos avant une restitution publique.

4.2. Mesures jugées nécessaires à mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation

En application des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du Code de l'environnement, les maitres d'ouvrage, décident, à l'issue de la concertation, de poursuivre le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

Les maitres d'ouvrage prennent également l'engagement de poursuivre l'information et le dialogue avec le public (riverains, élus, associations, ...) sur le projet jusqu'à l'enquête publique, et au-delà durant la phase chantier, en se référant notamment au Bilan du garant.

Les modalités de cette concertation de suivi seront précisées dans les prochaines semaines, **dans le prolongement fidèle des recommandations du garant**, à travers, notamment des actions suivantes :

- **Echanges, rencontres et visites ciblées** si nécessaire avec les riverains concernés
- Maintien du **site internet** de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage
- **Réunions publiques** (présentation du bilan du garant et des engagements des maîtres d'ouvrage, études acoustiques, etc.).

4.3. Les réponses des porteurs des projets aux demandes de précisions et/ou recommandations du garant

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

Demande de précisions et recommandations En date du 20/01/2022	Réponse des maîtres d'ouvrage En date du 03/03/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
1 / Apport de précisions sur les éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et à l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arenc de trains courts	Pour appuyer les éléments d'argumentation apportés durant la concertation, les maîtres d'ouvrages caractériseront au moins un tel scénario d'exploitation, puis commanderont des analyses comparatives de coûts théoriques à des bureaux d'études.	Juin 2023	. Dossier d'enquête publique . Mise en ligne sur le site internet de la concertation
2 / Présentation des données issues de l'analyse comparative et multicritère des trois sites hors Marseille susceptibles d'accueillir un chantier ferroviaire	De manière plus détaillée que durant la concertation, les Maîtres d'ouvrage présenteront l'analyse comparative des autres sites envisagés pour la reconstitution des fonctionnalités du Canet.	Juin 2023	. Mise en ligne sur le site internet de la concertation Dossier d'enquête publique
3 / Quantification des impacts d'un report de l'activité sur Clésud notamment en matière de décarbonation	Les maîtres d'ouvrages commanderont les études de coûts carbone pour ce scénario à des bureaux d'études et apporteront ces éléments pour l'enquête publique et sur le site de la concertation.	Juin 2023	. Dossier d'enquête publique . Mise en ligne sur le site internet de la concertation.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

4 / Réalisation d'un tableau d'analyse comparative des alternatives proposées en concertation préalable	Les Maîtres d'ouvrage présenteront une analyse comparative multi critères des alternatives proposées dans la concertation.	Juin 2023	. Dossier d'enquête publique - Mise en ligne sur le site internet de la concertation.
5 / Modalités relatives à la prise de décision et échéancier pour l'inscription prioritaire des aménagements du faisceau d'Arenc	Les Maitres d'ouvrages solliciteront les Partenaires financiers potentiels de ces fonctionnalités pour définir ces modalités.	Juin 2023	Mode de communication reste à définir
6 / Mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail	Les maitres d'ouvrages présenteront les mesures engagées par les 2 établissements publics chacun sur son périmètre pour accompagner et favoriser le report modal de la route vers le fer. Les services de l'Etat et des collectivités locales seront également sollicités pour décrire leur politique et leurs mesures.	Juin 2023	. Mise en ligne sur le site internet de la concertation . Intégration dans le dossier d'enquête publique
7 / Mesures prises pour encourager la décarbonation des activités ainsi que l'innovation technologique et modalités concrètes de mise en application sur le territoire portuaire et le raccordement	Les maitres d'ouvrages présenteront les mesures engagées pour encourager la décarbonation de leurs activités.	Juin 2023	Mise en ligne sur le site internet de la concertation Intégration dans le dossier d'enquête publique
8 / Modalités d'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat	Les maîtres d'ouvrages détailleront les études acoustiques et vibratoires et commanderont une étude de diffusion des pollutions au débouché du tunnel à proximité de	Juin 2023	. Intégration dans le dossier d'enquête publique

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

	l'école Saint Louis Consolat pour objectiver les niveaux de pollution induit par le projet sur ce site sensible.		
9 / Informations sur les montants et parts de financements, les investissements publics/privés et la rentabilité économique du projet	Les maîtres d'ouvrages informeront le public sur la répartition des coûts entre public et privé et sur la rentabilité du projet. Cette étude socio-économique sera introduite dans le dossier d'enquête publique.	Juin 2023	. Intégration dans le dossier d'enquête publique
10 / Précisions sur le choix de l'opérateur, la procédure contractuelle retenue, les clauses de marché	Le GPMM informera le public dans le dossier d'enquête publique sur le choix de l'opérateur du terminal ferroviaire et sur les clauses du marché.	Juin 2023	. Intégration dans le dossier d'enquête publique
11 / Précisions sur les retombées économiques pour le territoire local, notamment en matière d'emploi, en précisant le choix des données permettant	Les maîtres d'ouvrages informeront le public sur les retombées économiques du projet sur le territoire. Cette étude socio-économique sera introduite dans le dossier d'enquête publique.	Juin 2023	. Dans le volet économique de l'étude d'impact
12 / Résultats des études de conformité du Tunnel du Soulat et précisions sur les réglementations à respecter au regard des caractéristiques projetées de la circulation à échéance du projet : nature des trains, tonnage, dangerosité des marchandises...	En sus de tout ce qui a déjà été présenté durant la concertation, les maîtres d'ouvrages apporteront quelques informations complémentaires au public sur la conformité du tunnel du Soulat et sur la nature des trains. Le GPMM fournira des informations sur les matières dangereuses recensées sur les bassins Est et sur les	Juin 2023	Dossier d'enquête publique

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

	précautions prises pour limiter leur dangerosité.		
13 / Partage d'informations complémentaires concernant les compatibilités des trafic fret et voyageurs et mise en œuvre d'une simulation dynamique	Les maîtres d'ouvrage présenteront de façon plus détaillée et accessible les données d'entrée et les résultats des études d'exploitation réalisées par les bureaux d'études spécialisés.	Juin 2023	. Information mise en ligne sur le site internet de la concertation Dossier d'enquête publique
14 / Partage des données relatives aux perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est	Le GPMM produira les perspectives de développement du terminal Mourepiane et des bassins Est dessinées dans le projet stratégique à 5 ans. Au-delà, le GPMM explicitera les hypothèses de développement de trafic retenues pour les études environnementales et socio-économiques.	Juin 2023	. Intégration dans le dossier d'enquête publique
15 / Approfondissement des études circulatoires et adaptation des données pour la réalisation de l'étude d'impact	Le GPMM présentera les données et projections de trafic de façon la plus complète et pédagogique possible.	Juin 2023	. Intégration dans le dossier d'enquête publique
16 / Présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime	Le GPMM présentera aux instances de concertation existant par ailleurs (Dialogue Ville-Port, Conseil de développement), les résultats de l'étude sur les émissions atmosphériques du transport maritime disponibles avant l'enquête publique.	Juin 2023	. Présentation des résultats aux instances de concertation existantes, dont le Conseil de Développement, Dialogue Ville-Port, etc.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants

Demande de précisions et recommandations En date du 20/01/2022	Réponse des maîtres d'ouvrage En date du 03/03/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
1 / Proposition de saisine de la CNDP pour désignation d'un garant pour la concertation de suivi	Les maîtres d'ouvrages s'engagent à mettre en œuvre une concertation de suivi dans le prolongement fidèle des recommandations du garant. Son accompagnement lors de la précédente concertation ayant permis de mettre en place des échanges de qualité et une feuille de route jusqu'à l'enquête publique, ils considèrent être aujourd'hui en capacité de poursuivre la démarche sans solliciter à nouveau la désignation d'un garant.		Présentation du dispositif proposé lors de la réunion de reddition des comptes de la concertation, échange avec les participants et avec le garant. Un bilan de cette concertation de suivi sera établi par les maîtres d'ouvrage et joint au dossier d'enquête publique.
2 / Modalités de mise en œuvre d'un dispositif de concertation adapté aux enjeux et disposant d'un échéancier jusqu'au lancement de la procédure d'enquête publique	Les maîtres d'ouvrage poursuivront le dialogue initié avec le territoire et l'information du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, à travers une concertation de suivi qui permettra notamment d'informer sur l'avancement et les éventuelles évolutions du projet, et de restituer les résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires.	Définition des modalités en cours, en vue de leur présentation lors de la réunion de reddition des comptes	- Présentation des modalités et du dispositif de concertation de suivi lors de la réunion de reddition des comptes

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

<p>3 / Modalités permettant d'informer les publics des résultats des études d'impact et en partager les enseignements</p>	<p>Les maîtres d'ouvrage reviendront vers le public et les parties prenantes en amont de l'enquête publique pour présenter les éléments issus des études menées dans le cadre du projet, en particulier sur les sujets qui ont fait l'objet d'interrogations et demandes de précision de la part des participants lors de la concertation préalable.</p>	<p>A partir de la réunion de reddition des comptes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réunion publique - Fiches synthétiques publiées sur le site internet de la concertation, qui sera maintenu
<p>4 / Stratégie et outils permettant d'informer et faire participer plus largement les publics</p>	<p>Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire connaître la concertation de suivi en premier lieu auprès des territoires directement concernés afin d'offrir la possibilité aux publics qui n'ont pu le faire lors de la concertation de 2022, de connaître et comprendre le projet et de contribuer à l'amélioration de son intégration.</p>	<p>A partir de la réunion de reddition des comptes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rencontres de proximité (rencontre avec les syndicats notamment) - Campagne d'information sur les réseaux sociaux - Maintien du site internet de la concertation
<p>5 / Modalités retenues pour travailler sur les mesures d'accompagnement et compensatoires</p>	<p>Dans le prolongement de la restitution des résultats des études en cours, les maîtres d'ouvrage travailleront avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires, et notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation) ; - La maintenance des espaces verts et clôtures autour du raccordement ; 	<p>Déjà initié</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Echanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

	<ul style="list-style-type: none"> - L'analyse d'autres compensations éventuelles hors du périmètre stricte du projet ; - Les modalités de suivi des effets mesures d'accompagnement et compensatoires. 		
6 / Organisation et échéancier retenus pour la mise en œuvre des engagements pris en concertation	Les maîtres d'ouvrage s'engagent à présenter organisation et échéancier de mise en œuvre des engagements pris en concertation lors de la réunion de reddition des comptes de la concertation.	Définition de l'organisation et de l'échéancier en cours, en vue de leur présentation lors de la réunion de reddition des comptes	<ul style="list-style-type: none"> - Réunion de reddition des comptes de la concertation.
7 / Modalités d'information et de participation mises en œuvre pour toucher les habitants des quartiers Nord	<p>La concertation préalable a permis de toucher les habitants, acteurs associatifs, élus, etc... des différents quartiers du nord de Marseille dans le périmètre du projet, à travers ses diverses modalités d'information et de participation.</p> <p>Les réunions et ateliers de concertation ont ainsi mobilisés des habitants de Saint-André, Saint-Henri, Estaque, Consolat, Bassens, etc...</p> <p>Les maitres d'ouvrage poursuivront leurs efforts d'information auprès de ces habitants, en s'attachant à inclure encore davantage les quartiers qui ont été moins représentés au cours des échanges.</p>	A partir de la réunion de reddition des comptes	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite des échanges et de l'information auprès des CIQ du secteur du projet - Information ciblée auprès des associations locales, des amicales de locataires

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

8 / Modalités d'information et de participation mises en œuvre à destination de tout Marseille et sa Métropole	Durant la concertation de suivi en amont de l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer le public métropolitain sur la poursuite de l'information et des échanges.	A partir de la réunion de reddition des comptes	- Une communication sur les réseaux sociaux ainsi que dans la presse quotidienne sera prévue.
9 / Modalités de mise en œuvre et d'animation d'une démarche de partenariat avec les publics jeunes, scolaires notamment	Les maitres d'ouvrage s'attacheront à mobiliser et diffuser de l'information à destination des publics jeunes en utilisant notamment les réseaux sociaux.	A partir de la réunion de reddition des comptes	- Communication sur les réseaux sociaux
10 / Modalités mises en œuvre pour faire contribuer les instances participatives locales	Les acteurs du Dialogue Ville-Port, les CIQ et autres instances participatives locales seront tenues informés des modalités de la concertation de suivi <i>in itinere</i> et invités à contribuer.	A partir de la réunion de reddition des comptes	- Invitation à la réunion de reddition des comptes de la concertation - Invitation à participer aux rencontres et à contribuer
11 / Stratégie de mobilisation d'intervenants et personnes ressources dans le cadre de la concertation de suivi	Les maitres d'ouvrage s'attacheront à mobiliser des personnes ressources, telles que les opérateurs, dans le cadre de la concertation de suivi.	A partir de la réunion de reddition des comptes	- Témoignages/contributions mis en ligne sur le site internet de la concertation, qui sera maintenu
12 / Modalités retenues pour documenter les problématiques depuis le terrain (Visites, conférences guidées...)	De telles visites de terrain pourront être organisées avec les riverains en fonction des besoins qui pourraient émerger		- Echanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés
13 / Organisation et animation d'une réunion de présentation du bilan du garant, ainsi que des premiers enseignements de la concertation	Les maitres d'ouvrage organiseront une réunion publique de reddition des comptes le mi-mars 2023 Cette réunion consacrera un temps dédié à la présentation de son bilan par le garant.	Reddition des comptes	- Réunion publique de reddition des comptes

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

	<p>Cette réunion sera par ailleurs l'occasion pour les maitres d'ouvrage de présenter :</p> <ul style="list-style-type: none">- les mesures qu'ils jugent nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'ils tirent de la concertation ;- le programme de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique, en précisant les étapes et les modalités.		
--	--	--	--

ANNEXES

Annexe 1 - Décision n° 2020/42/MODERNISATION PORT MARSEILLE/1 de la Commission nationale du débat public, désignant le garant de la concertation préalable

11 mars 2020

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 114 sur 134

Commission nationale du débat public

Décision n° 2020/42/MODERNISATION PORT MARSEILLE/1 du 4 mars 2020 relative au projet de modernisation du terminal de transport de fret ferroviaire et d'amélioration de la desserte des bassins Est du grand port maritime de Marseille

NOR : CNPX2007076S

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-17 et suivants ;

Vu le courrier et le dossier annexé reçus le 26 février 2020 de Hervé MARTEL, président du directoire du grand port maritime de Marseille, demandant, en copilotage avec SNCF Réseau, la désignation d'un garant dans le cadre du projet de modernisation du terminal de transport de fret ferroviaire et d'amélioration de la desserte ferroviaire des bassins est du grand port maritime de Marseille ;

Considérant que :

– ce projet comporte des enjeux socio-économiques locaux et d'aménagement du territoire importants ;

Décide :

Art. 1^{er}. – M. Mathias BOURRISSOUX est désigné garant de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal de transport de fret ferroviaire et d'amélioration de la desserte ferroviaire des bassins est du grand port maritime de Marseille.

Art. 2. – La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 mars 2020.

La présidente,
C. JOUANNO

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

En application de l'article R. 121-19 du code de l'environnement

Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

Objet de la concertation préalable

Le projet prévoit la remise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane, l'aménagement d'un faisceau de réception ferroviaire sur le port de Marseille-Fos, la construction d'une voie supplémentaire de manœuvre sur le faisceau de Saint-André et l'adaptation de la capacité du terminal maritime MedEurope.

Le projet est porté conjointement par le Port de Marseille-Fos et SNCF Réseau. Les deux maîtres d'ouvrage souhaitent saisir l'opportunité de la procédure de concertation préalable pour créer un espace d'échanges et de collaborations avec les parties prenantes du territoire.

De par sa nature, son dimensionnement et sa localisation, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Une étude d'impact unique et une enquête publique conjointe aux deux maîtres d'ouvrage seront alors réalisées.

Organisation de la concertation préalable

La concertation préalable est organisée à l'initiative du Port de Marseille-Fos et de SNCF Réseau en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement et selon les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 du même code.

Elle est organisée sous l'égide de Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant désigné conformément à la décision n° 2020/42/MODERNISATION PORT MARSEILLE/1 par la Commission nationale du débat public.

Durée de la concertation préalable

La concertation préalable se tiendra du **mercredi 16 novembre 2022 au mardi 20 décembre 2022 inclus**.

Modalités de la concertation préalable

Pour l'information du public :

- **Une publication** de l'avis de concertation préalable le 31/10/2022 dans les journaux La Provence et La Marseillaise
- **Un site internet** dédié à la concertation a été créé : www.concertation-reconstitution-canet.fr
- **Un dossier de concertation** sur le projet, ses enjeux, son contexte, le rôle et les objectifs des maîtres d'ouvrage, disponible sur le site internet dédié à la concertation et mis à disposition lors des rendez-vous de la concertation, ainsi qu'au siège du Port de Marseille-Fos (23 place de la Joliette, 13002 Marseille)
- **Une synthèse du dossier de concertation** disponible également sur le site internet dédié et mis à disposition lors des rendez-vous de la concertation, ainsi qu'au siège du Port de Marseille-Fos (23 place de la Joliette, 13002 Marseille)
- **Une vidéo de présentation du projet**, disponible sur le site internet dédié et diffusée lors des rendez-vous de la concertation
- **Une exposition** est prévue lors des rendez-vous de la concertation
- **Une affiche** annonçant les dates et modalités de la concertation, diffusée dans les commerces du périmètre de la concertation
- **Des avis sur les réseaux sociaux** seront diffusés au cours de la concertation pour une large information du public.

Pour l'expression du public (renseignements complémentaires à venir sur les modalités de participation sur le site www.concertation-reconstitution-canet.fr) :

2 réunions publiques sont prévues :

- Réunion publique d'ouverture, mercredi 16 novembre 2022 à 18h00, à l'Association musicale Sainte-Cécile (1 place Raphel, 13016 Marseille)
- Réunion de synthèse, jeudi 15 décembre à 18h30, à l'Ecole de la 2^{ème} chance (360 chemin de la Madrague-Ville, 13015 Marseille)

1 atelier thématique sur inscription via le site internet, dédié à la question des effets du projet, lundi 21 novembre à 17h30, à l'Ecole de la 2^{ème} chance (360 chemin de la Madrague-Ville – 13015 Marseille)

2 ateliers-visite sur le terrain, sur inscription via le site internet, dans les secteurs du projet :

- Atelier-visite consacré au raccordement ferroviaire de Mourepiane, mardi 29 novembre à 16h30, au Centre social Les Musardises (32 rue des Musardises – 13015 Marseille)
- Atelier-visite consacré aux aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port, mardi 6 décembre à 16h30, au Réfectoire des Formes 8/9 (Porte 4, Chemin du Littoral, 13015 Marseille)

Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur le site internet www.concertation-reconstitution-canet.fr, ainsi que sur papier dans les urnes mises à disposition lors des rendez-vous de la concertation

Des questions peuvent être adressées au garant par voie dématérialisée, à l'adresse e-mail suivante : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

Bilan du garant

À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, le garant transmettra son bilan au Port de Marseille-Fos et à SNCF Réseau, qui le publieront sans délai sur le site internet dédié de la concertation conformément à l'article R.121-23 du code de l'environnement. Ce bilan sera également publié sur le site internet de la Commission nationale du débat public et sera joint au dossier d'enquête publique du projet.

Le choix / la décision du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable

Le Port de Marseille-Fos et SNCF Réseau publieront sur le site internet dédié à la concertation, dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan du garant, les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation conformément à l'article R.121-24 du code de l'environnement.

Les Maîtres d'ouvrage



Grand Port Maritime de Marseille
23, Place de la Joliette – CS81965 – 13226 Marseille



SNCF Réseau
5, rue de Crimée - 13003 Marseille

Annexe 3 - Contributions écrites formulées par les participants au cours de la concertation et réponses apportées par les maitres d'ouvrage

Numéro	Origine de la contribution	Date de réception de la contribution	Contenu de la contribution	Réponse apportée par les maitres d'ouvrage
1	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Quelle volumétrie de fret transitera par les passages à niveaux de St André et St Henri ? et sur quelle plage horaire ? et quelle fréquence ?	<p>Bonjour et merci pour votre contribution.</p> <p>En 2026, à la mise en service du projet, les prévisions pour le trafic ferroviaire fret est de 8 trains quotidiens (4 aller/retour) sur la ligne entre L'Estaque et le site d'Arenc (et donc sur les passages à niveau 1 et 2.</p> <p>En moyenne chaque jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 trains à destination d'Arenc pour le traitement du vrac (Panzani, Trimet, Storione, train auto), - 5 trains emprunteront le raccordement de Mourepiane pour desservir le Port. <p>Les horaires de ces trains devraient rester dans les tranches horaires actuelles, soient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des arrivées en matinée entre 6h00 et 9h00 avec passage du premier train vers 5h30 à l'Estaque, - Des départs en soirée entre 18h30 et 20h00 avec passage du dernier train vers 20h30 à l'Estaque. <p>Entre 2026 et le début des années 2030 (horizon de suppression des passages à niveau), suivant les projections de report modal de la route au fer, il est envisagé une augmentation du trafic ferroviaire fret de 2 trains quotidiens toujours dans les horaires ci-dessus.</p>
2	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Quand auront lieu les mesures vibratoires déjà maintes fois réclamées sur St André ?	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Dans le cadre de la phase d'études du projet, différentes études environnementales sont en cours de réalisation, notamment une analyse permettant de caractériser les niveaux de vibration (acoustique et bruit transmis par le sol) émis par la circulation des trains fret aux abords des habitations situées sur les secteurs du projet à proximité des voies ferrées (Saint-André, Consolat, Lycée Nord).</p> <p>Cette étude examine les trois effets vibratoires potentiels suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effets pouvant entraîner des dommages sur la structure des bâtiments ; - Effets pouvant être perçus par les riverains, sans causer de dommages aux structures ; - Effets sur les équipements sensibles. <p>L'objectif est d'identifier, simuler et quantifier les impacts vibratoires potentiels dans le cadre du projet.</p> <p>Port de Marseille Fos et SNCF Réseau reviendront vers le public et les parties prenantes avant l'enquête publique avec les résultats de cette étude. Les modalités de poursuite de l'information et des échanges en amont de l'enquête publique seront précisées aux termes de la concertation préalable.</p> <p>En fonction des résultats de l'étude, des mesures de réduction à la source seront recherchées. Des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				acoustiques et vibratoires. Port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter. D'autres mesures ont d'ores et déjà été prises pour la remise à niveau du raccordement ferroviaire avec des matériaux performants en termes de limitation des vibrations.
3	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Comment se fait-il que les Marseillais soient l'objet d'une taxe spécifique (impôt) concernant ce projet ?	Nous n'avons pas connaissance d'une taxe spécifique (impôt) concernant ce projet.
4	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Bilan carbone du fret maritime sur Mourepiane et St André - actuel (état des lieux sur l'ensemble de l'année 2022) - à moyen terme (prévisions de volumétrie des navires).	Le port ne dispose pas d'outil à ce jour pour calculer précisément le bilan carbone du fret maritime sur Mourepiane et Saint André. Ce bilan devrait consolider le bilan des navires, du terminal maritime, des trains et des poids lourds et pour chaque mode et définir un périmètre de calcul adapté pour chaque mode. En revanche, dans le cadre du projet et de son évaluation environnementale, le port va définir une situation initiale avec un périmètre, une situation de référence sans projet et une situation avec projet. Il va comparer la situation projet à la situation initiale et à la situation de projet pour le moyen terme et pour le long terme. Cette analyse sera portée à la connaissance du public dans le dossier d'enquête publique.
5	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Pourquoi sur l'enquête publique LNPCA avant la clôture le ministre des Transports a signé l'arrêté de la LNPCA ? à 16h alors que l'enquête terminait à 17h ? Toutes les contributions sont parties à la poubelle ?? Pour le 14ème, le 15ème et le 16ème ?	Bonjour et merci pour votre contribution. L'enquête publique sur le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022. Toutes les contributions déposées pendant cette période (sur le registre numérique, sur les registres papiers disponibles dans les lieux d'enquête et dans le cadre des permanences) ont été prises en compte par les commissaires enquêteurs chargés de conduire l'enquête publique, de veiller au respect de la procédure et à la bonne information du public. La commission d'enquête a remis, le 22 avril 2022, son rapport et ses conclusions motivées sur le projet. Les 19 commissaires enquêteurs ont donné un avis favorable, assorti de 9 réserves sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et de 16 recommandations. Les maîtres d'ouvrage ont remis, le 7 juillet 2022, au préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, leur mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête. Ce n'est qu'au terme de cette procédure d'enquête d'utilité publique que les préfets des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont signé, le 13 octobre 2022, l'arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes. Concernant la signature à laquelle vous faites référence, celle-ci portait sur le protocole de financement du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Le ministre délégué chargé des Transports de l'époque, Jean-Baptiste DJEBBARI, était effectivement à Marseille le 28 février 2022, pour signer ce protocole, indépendamment de l'arrêté de déclaration

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				d'utilité publique du projet signé le 13 octobre 2022 par les préfets des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.
6	Formulaire papier	16/11/2022 (réunion ouverture)	Pour le changement	Avis sans question
7	Site internet	19/11/2022	Bonjour. Durant des années, Marseille avait énormément de trains sur la cité Phocéenne. Depuis, malheureusement, beaucoup ont été abandonnés. Aujourd'hui, il est URGENT, de remettre en service les transports ferroviaires, tels qu'ils étaient avant. Le pétrole, la quantité dangereuses et polluantes des camions, etc., sont nécessaires a revenir au transport du train. Tout est possible : ferraille, containers, blés, huiles, il y en a des tonnes. Marseille a un gros moyen d'offrir l'avenir, dans la baisse des pollutions. Un avenir, fort, propre, et du travail nombreux. Alors de Marseille à Fos, retournez au trafic ferroviaire. Merci pour ma lecture. Cordialement	Avis sans question
8	Site internet	23/11/2022	<p>Bonjour,</p> <p>À plusieurs reprises dans le dossier de concertation, à plusieurs reprises également lors de la première réunion publique et lors du premier atelier thématique, les maîtres d'ouvrage emploie le terme 'train complet' (Train adressé par un même expéditeur à un même destinataire). Ce terme n'est pas assez précis pour permettre au public d'apporter sur le dossier un avis motivé.</p> <p>Actuellement, sur le bassin Est du port de Marseille-Fos, seule la gare du Canet est apte à recevoir et à découper des trains longs. Les 'coupures' étant ensuite acheminés via le faisceau d'Arenc sur le Med Europe Terminal. Des trains courts entrant sur le bassin Est peuvent aussi aujourd'hui, soit accéder à la gare du Canet pour y être déchargés, soit accéder directement au Med Europe Terminal via le faisceau d'Arenc sans transiter par la gare du Canet, le faisceau d'Arenc étant apte à recevoir des trains courts.</p> <p>Afin donc de pouvoir motiver notre avis sur ce dossier, nous demandons aux maîtres d'ouvrage, tous trains de fret confondus, quel pourcentage de trains longs et de trains courts pénètrent actuellement sur le bassin Est en provenance de Miramas, qu'ils soient à destination de la gare du Canet ou à destination directe du MET via le faisceau</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>La notion de trains complets :</p> <p>Un train complet est un train de marchandises adressé par un même expéditeur à un même destinataire, acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire. Ce terme est utilisé pour désigner une catégorie de transport massif justifiant de conditions de production spécifiques.</p> <p>Ce type d'acheminement présente d'une part, les avantages de la rapidité et de la fiabilité de l'acheminement, qui évite les aléas du passage par les triages et d'autre part, les avantages économiques (cout de revient du transport).</p> <p>La longueur des trains fret multimodaux (qui sont l'objet du projet porté à la concertation) est variable mais quasiment toujours supérieur à 700 mètres.</p> <p>L'accès au port compatible pour des trains multimodaux "complets" grâce au raccordement s'oppose au fonctionnement actuel imposant de "découper" au Canet ces trains (qui sont de longueur supérieure à 550 m) avant qu'ils n'accèdent au port via le faisceau d'Arenc.</p> <p>Le fonctionnement ferroviaire actuel pour l'accès au port du trafic multimodal ferroviaire : La gare du Canet est aujourd'hui le site de transport combiné principal de l'agglomération marseillaise permettant d'opérer le trafic continental de conteneurs. Elle permet également de réceptionner les trains complets multimodaux contenant des conteneurs à destination du trafic maritime.</p> <p>Elle est organisée autour d'un faisceau de voies capable de recevoir et d'expédier des trains de 750 mètres de longueur. Autour de ce faisceau, des raccordements ferrés aux industries voisines et deux chantiers de transport combiné permettent de charger ou de décharger les trains. Grâce à son raccordement au faisceau de voies d'Arenc, une partie des trains reçus au Canet est</p>

d'Arenc et en incluant les trains de fret traités uniquement sur le faisceau d'Arenc (vrac...).

Une des options alternatives à la reconstitution des fonctionnalités du Canet est exposée page 21 du dossier de concertation : 'Le faisceau d'Arenc pourrait être adapté pour accueillir un faisceau de réception de trains complets (trains longs, courts ?). Cette alternative serait compatible avec le programme de réaménagement des voies voyageurs de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mais pas avant 2030. De plus, page 27 du dossier de concertation, il est écrit dans l'encart en haut à droite : 'Dans le but d'améliorer la fiabilité et la fluidité des manœuvres ferroviaires dans le port, il est envisagé ultérieurement de compléter le raccordement de Mourepiane par un autre projet (qui fera l'objet de procédures d'autorisation spécifiques) consistant en l'allongement des voies du faisceau fret d'Arenc à l'horizon 2030/2031, permettant également de répartir le trafic des trains complets (longs, courts ?) sur deux accès ferroviaires. Ce volet est porté à l'information du public mais n'a pas bénéficié de décision formelle à ce stade et n'est donc pas intégré dans l'objet de la concertation'. Ce n'est pas acceptable !!!

Cela étant dit, le CIQ de l'Estaque Gare dénonce, comme il l'a exprimé lors de la réunion publique de lancement de la concertation le 'saucissonnage' des projets (LNPCA, reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet). Un exemple de l'interdépendance des projets est donné page 15 du dossier d'enquête publique sur la LNPCA (Projet des phases 1 et 2 - Marseille Corridor Ouest) : 'Le projet comprend l'aménagement d'aiguilles en gare de l'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne PLM par les convois fret venant de Miramas'. Problème déjà donc reconnu de gestion ferroviaire entre les trains voyageurs dont la fréquence va fortement progresser et les trains fret.

Deux ateliers visites sont prévues les mardi 19 novembre et 6 décembre, le CIQ de l'Estaque Gare demande qu'une visite supplémentaire soit organisée sur le site du faisceau d'Arenc afin que nous soient expliqués les aménagements envisagés sur ce site, avant 2030 et après 2030.

Bien cordialement,

acheminée sur les bassins Est du port de Marseille Fos pour assurer le trafic maritime. Ceci après "découpage" des trains.

Le site du Canet étant aujourd'hui indispensable pour la réception des trains multimodaux complets de marchandises sur Marseille et pour le traitement des conteneurs continentaux et maritimes, sa fermeture appelle des solutions nouvelles.

Description des trains de fret circulant sur les voies littorales entre L'Estaque et Arenc/Le Canet : Actuellement (et depuis plusieurs années avec peu de variabilité) circulent (deux sens confondus) environ 10 trains fret en moyenne dont :

- En réception finale sur le faisceau d'Arenc ou à destination du Med Europe Terminal sur le port, 3 passages quotidiens en moyenne de trains "vrac" (TRIMET, Storione, Panzani) de 500 à 550m de long : soit 30% des passages.
- En réception sur le Canet, 7 passages quotidiens en moyenne de trains multimodaux d'une longueur supérieure à 700m : soit 70% des passages.

Aménagements du faisceau d'Arenc :

Les aménagements du faisceau d'Arenc pour recevoir des trains fret multimodaux de longueur supérieure à 700 mètres ne sera possible qu'après la réalisation de la restructuration complète du site dans le cadre de la phase1 du projet LN PCA. AU vu des couts et des délais de réalisation, cela ne peut pas être une alternative au projet proposé. Par contre, à moyen terme (horizon de début des années 2030), cet aménagement est envisagé par toutes les parties prenantes du transport ferroviaire fret.

Il n'est pas possible de concerter aujourd'hui sur une ambition d'évolution de l'infrastructure faisant partie d'un schéma directeur tant qu'un projet n'est pas d'une part, formalisé et validé dans les instances compétentes et d'autre part, réalisable à court terme.

Cette hypothèse de développement est donc portée à l'information du public comme élément de contexte, mais n'est pas intégré dans le périmètre de la concertation en cours.

Cependant, le maitre d'ouvrage et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau assure la coordination, la compatibilité et la bonne gestion des interfaces entre les projets successifs apportant chacun leurs nouvelles fonctionnalités. Tout ceci, dans l'objectif de la meilleure qualité de service et de l'efficacité du système ferroviaire. Et en fonction des financements disponibles et des décisions administratives et environnementales de chaque projet.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			Patrick ROBERT Président du CIQ de l'Estaque Gare	
9	Site internet	25/11/2022	<p>Questions dans le cadre de la concertation publique Sur la reconstitution de fonctionnalités ferroviaires</p> <p>Lors des deux réunions de concertation il n'a pas été possible d'interroger le contenu du dossier. Les participants ayant été incités à poser les questions par écrit, l'association Cap au Nord a recensé une première série de questions.</p> <p>1. Avoir connaissance du texte de référence obligeant à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du fret 2. Page 17 du document « Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet », il est affirmé « Ces quartiers regroupent 31 000 habitants soit 3,6 % de la population marseillaise laissant penser que seule cette fraction d'habitants serait impactée par ce projet. Il n'en est rien pour plusieurs raisons principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le développement des activités industrielles et commerciales du GPMM devrait être de l'ordre de 50% à l'horizon 2040 ce qui engendrera plus d'activités et donc plus de conséquences environnementales négatives : bruits divers, vibrations, pollutions atmosphériques, encombrement des voies routières (en 2030, au moins autant de camions en lien avec le GPMM circuleront qu'actuellement : voir graphiques projetés lors de l'atelier du 21 novembre) ; • Le paragraphe cité précédemment omet, en effet, d'autres quartiers soumis à de possibles troubles : Les Crottes, Saint-Louis, Les Arnavaux (présence du MIN avec entrée de la L2), Les Aygalades (présence d'une zone d'activités industrielles dont certaines en lien avec celles du GPMM), Saint-Antoine (actuellement malgré une interdiction, des camions transportant des conteneurs empruntent le boulevard Barnier entre l'autoroute A7 et l'enceinte du GPMM ou de plateformes logistiques de transporteurs liés aux activités du GPMM comme celles de Transcausse, DACHSER et AP-HM), Le Canet. Ces noyaux villageois sont cités comme possiblement touchés par ce projet comme soulignés en différentes pages (par exemple, voir graphiques page 13). Ce projet expose de fait près de 80 000 habitants soit pas loin de 10% de la population marseillaise ; • Page 13 est déclaré « augmentation du trafic PL, le 	<p>1. La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de manière pérenne, entendue comme la reconstitution des capacités d'exploitation actuelles du Canet sur d'autres infrastructures, constitue un prérequis indispensable à la fermeture du Canet</p> <p>Le DRR (Document de Référence du Réseau) présente l'ensemble des renseignements techniques, commerciaux et contractuels indispensables à l'utilisation du réseau ferroviaire géré par SNCF Réseau. Le site du Canet y est inscrit comme installation de service.</p> <p>La fermeture du Canet requiert la validation de l'ART (Autorité de Régulation des Transports) dans le cadre de la modification du DRR par SNCF Réseau – PSEF. L'ART peut déclencher, de sa propre initiative ou sur demande d'une entreprise ferroviaire utilisatrice, une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré ou des installations de service.</p> <p>Par ailleurs, les entreprises ferroviaires peuvent émettre un recours juridique assignant SNCF Réseau au tribunal compétent.</p> <p>SNCF Réseau – PSEF se doit, pour les opérateurs, de présenter des solutions satisfaisantes et pérennes de reconstitution des capacités de traitement des UTI du Canet sur d'autres installations ferroviaires.</p> <p>2. Les 50% évoqués semblent surévaluées pour 2040. Le développement économique envisagé par le GPMM pour les marchandises diverses sur les bassins Est à une échéance de 17 ans serait de l'ordre de 25 %.</p> <p>Sur le nombre de camions, le projet avec le report d'une partie du fret sur CLESUD/TOP, et l'accroissement du report modal permettra de contenir l'augmentation tendancielle du trafic par rapport à la situation actuelle.</p> <p>Les études se font selon plusieurs périmètres (opérationnel, rapproché, éloigné), cf. p 31 du dossier de concertation. Certains quartiers cités (les Crottes, St Louis, Les Arnavaux) sont inclus dans le périmètre éloigné et sont donc pris en considération dans la modélisation des effets du projet. A noter que certaines activités citées ne sont pas en lien direct avec le GPMM (DACHSER par exemple).</p> <p>L'augmentation du trafic PL sur les voies du port est liée à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du site du Canet. Le report modal envisagé permettra de contenir les effets du trafic poids lourds par rapport à une évolution tendancielle du nombre de camions.</p> <p>Le projet cité de ½ échangeur sur l'A55 au bénéfice de la société Lafarge est un projet autre qui n'est pas induit par les aménagements ferroviaires et qui fait l'objet d'une procédure distincte. Néanmoins, les nouveaux trafics induits par ce projet extérieurs pourront être introduits dans les projections de trafic routier prises en compte pour appréhender les effets du projet.</p> <p>3. La capacité maximale de la nouvelle infrastructure prévue sur Med Europe serait d'environ 60 000 conteneurs ferroviaires /an.</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

		<p>transport combiné induit des flux de PL supplémentaire sur le port » d'où une augmentation de diverses pollutions sonores et atmosphériques ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parallèlement, la société Lafarge exploitant une carrière à l'Estaque a demandé la création d'un demi-échangeur au niveau du lieu-dit « Pont des chasseurs, Jas de Rhodes », demande qui conduit à une enquête publique (fin novembre 2022-décembre 2022). La demande de cette société est, entre autres, motivée par un développement de l'exportation d'une partie de sa production sous forme de vrac à partir du GPMM ce qui ne peut qu'entraîner un surplus du trafic routier par camions et à une circulation plus importante de vrac sur le port. C'est ainsi que le bruit montant impactera l'ensemble des habitations situées au-dessus du Port ou des voies ferrées et donc d'une population habitant entre les quartiers des Crottes et de l'Estaque au sud et du Canet et de Saint-Antoine plus au Nord. <p>3. La nouvelle infrastructure décrite au dossier sur Med Europe terminal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • quelle est sa capacité maximale de traitement en UTI ? • quel est le volume souhaité par le GPMM, tel que retenu dans son plan stratégique 2020/24 ? <p>4. Qui sera le gestionnaire de la structure Med- Europe Terminal</p> <p>5. Que deviennent les travailleurs (près de 150 personnes) de la gare du Canet ?</p> <p>6. Sur les trains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combien de trains longs arrivent actuellement au Canet par jour ? • Combien de trains courts au Canet et à Arenc ? • Combien de trains longs et courts arrivent à Arenc sans passer par l'Estaque ? <p>7. Afin d'éviter de rouvrir le tunnel du Soulat et le raccordement ferroviaire de Mourepiane :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Serait-il envisageable de découpler les trains longs avant Marseille ? • Autre option dégradée après 2030 selon l'encadré de la page 27, continuer à opérer le découplage sur le faisceau d'Arenc <p>Nous souhaitons que cette (ces) option(s) soient expertisée(s)</p> <p>8. Après lecture tenu de l'encadré de la page 27 et dans</p>	<p>L'ambition du GPMM tel que retenue dans son plan stratégique 2020/2024 (avant la mise en service du projet), consiste à moderniser les installations ferroviaires de Med Europe avec une exploitation d'un faisceau à 4 voies sous portique.</p> <p>Cette installation permettra d'intégrer dans le terminal les 20 000 conteneurs continentaux transféré du Canet suite à sa fermeture programmée mi 2024, tout en confortant le trafic actuel de conteneurs maritimes ferroviaire du terminal à hauteur de 15 000 unités.</p> <p>C'est à la mise en service du projet, avec l'extension de 4 à 6 voies sous portique, que la capacité du terminal sera portée de 40 000 à 60 000 conteneurs.</p> <p>4. Le gestionnaire du terminal restera la société INTRAMAR SA, filiale de CMA/CGM</p> <p>5. Cette question est relative à un sujet qui n'est pas sous la responsabilité des deux maitres d'ouvrage du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires. Des éléments de réponse pourront être apportés par les services compétents lors de la concertation de suivi ou lors de l'enquête publique.</p> <p>6. Actuellement (et depuis plusieurs années avec peu de variabilité) circulent (deux sens confondus) environ 10 trains fret en moyenne dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En réception finale sur le faisceau d'Arenc ou à destination du Med Europe Terminal sur le port, 3 passages quotidiens en moyenne de trains "vrac" (TRIMET, Storione, Panzani) de 500 à 550m de long : soit 30% des passages. - En réception sur le Canet, 7 passages quotidiens en moyenne de trains multimodaux d'une longueur supérieure à 700m: soit 70% des passages. <p>7. Le fait de découper les trains hors de Marseille aurait pour effet de doubler le nombre de trains qui circulent dans l'agglomération. De plus, cela impacterait négativement la compétitivité économique du mode de transport ferroviaire, ce qui amènerait à une hausse du trafic routier dans l'agglomération. L'endroit où les trains sont découpés doit être proche des chantiers de manutention de façon à limiter les nuisances liées à la traction des coupons, qui s'opère avec des engins thermiques.</p> <p>A compter de la fermeture de la gare du Canet et jusqu'à la mise en service du raccordement de Mourepiane, une étape transitoire est nécessaire pour maintenir la desserte ferroviaire du port. Elle prévoit la mise en place par SNCF Réseau d'une solution dérogatoire de réception des trains complets sur le faisceau d'Arenc en modifiant exceptionnellement et temporairement les modalités d'organisation et d'exploitation. Ces modifications auront pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire. Elles ne pourront donc perdurer dans le temps au risque de voir l'ensemble de la ligne perdre en qualité notamment au regard des ambitions d'évolutions du trafic TER.</p> <p>Durant cette phase transitoire, si le traitement des trains longs venait à perturber le trafic voyageur, la dérogation prendrait fin et seuls les trains courts pourraient être traités jusqu'à la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane.</p>
--	--	---	--

	<p>l'hypothèse où le raccordement de Mourepiane est réalisé : Quel serait l'impact sur la circulation des trains de fret ? Faire arriver sur Med Europe Terminal les trains par le raccordement de Mourepiane et le retour par Arenc pour éviter la côte du tunnel du Soulat ?</p> <p>9. Le dossier s'appuie sur l'hypothèse d'un accroissement du ferroutage. Le Projet Stratégique du GPMM note un « enjeu clé d'assurer l'approvisionnement et d'accompagner le développement économique de la métropole sans augmenter le flux de camions en cœur de ville. » page 55 et « plusieurs aspects cruciaux devront être réunis : ...Une volonté des chargeurs de favoriser le report modal et donc de maintenir une part modale ferroviaire très élevée pour les pré/post-acheminements, afin de limiter au maximum l'impact en flux camions généré par ces trafics ». Qu'en est-il de cette volonté ? En plusieurs pages est rappelé l'objectif premier de ce projet : le report du fret routier vers le ferroviaire. Très louable ! Néanmoins, les verbes employés au sein de ce document (comme « souhaitent », voir page 3) laissent penser que ce projet repose sur la bonne volonté des transporteurs ou / et des chargeurs. Dans le cadre économique compétitif actuel, ces derniers choisiront le ferroviaire que si celui-ci est attractif financièrement (coûts directs, durée du transport, etc.). Questions : quels engagements des chargeurs permettent de s'assurer à ce jour du transfert vers le ferroviaire des déplacements routiers actuels ? Quelles sont les incitations formulées par le GPMM, autre que l'offre d'un large choix multimodal, pour conduire les transporteurs à choisir le ferroviaire ?</p> <p>10. Quel volume en fret et donc en camions représente celui de l'Est du département qui doit arriver sur Arenc? Pour combien de PL ? Et quel circuit routier utilisent les PL à travers la ville de Marseille ?</p> <p>11. Est-il envisageable de cartographier les éléments recueillis lors de l'enquête origine/destination des PL ?</p> <p>12. Les voies ferrées servant à desservir, entre autres, le terminal Clésud, traversent les quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque. Ces derniers sont donc aussi impactés. Or, rien dans le projet présenté à ce jour par la SNCF ne permet de déceler des aménagements pour pallier les conséquences d'une</p>	<p>8. L'objectif de la réalisation de voies longues sur le faisceau d'Arenc (opération qui ferait l'objet d'une procédure spécifique) serait d'apporter une complémentarité et un gain d'exploitation au raccordement de Mourepiane en y faisant passer une partie des trains « sortant » du GPMM pour éviter par exemple, pour les trains dépassant un poids de 1260T, l'utilisation d'un locotracteur en pousse dans la rampe de Mourepiane.</p> <p>A l'arrivée, le port disposerait d'un accès très direct vers MET sans limite de poids ou de gabarit par le tunnel du Soulat.</p> <p>A la sortie le port disposerait de 2 sorties complémentaires : l'une avec une limite de tonnage par le raccordement de Mourepiane, l'autre avec une limite de gabarit (demande de transport exceptionnel) par les tunnels de Consolat, Calade et Arenc.</p> <p>9. Effectivement, le choix des chargeurs entre différents modes de transport dépend essentiellement de considérations économiques, de robustesse et de fiabilité du mode de transport choisi.</p> <p>Les chargeurs sont prêts à augmenter l'utilisation du mode ferré si ce dernier répond aux critères définis ci-dessus (économique, de performance.). Ils y sont poussés par leur politique environnementale et par l'augmentation du prix du gasoil.</p> <p>Il revient aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires concernés (le réseau ferroviaire national-RFN pour SNCF-R et le réseau ferroviaire portuaire-RFP pour le GPMM) à réaliser les aménagements permettant de fournir aux transporteurs les meilleures conditions d'acheminement des trains pour le rendre attractif.</p> <p>Comme rappelé par ailleurs, les études préliminaires montrent que le projet permettra d'économiser de l'ordre de 40€ par conteneurs sur les manœuvres ferroviaires d'accès au port par rapport au système actuel. Cela représente une économie de 7% sur un trajet de 600km ce qui est significatif pour rendre le train aussi économique que la route.</p> <p>Indépendamment de l'aspect aménagement de l'infrastructure, le GPMM incite les transporteurs à utiliser le mode ferroviaire par une politique tarifaire incitative avec des coûts facturés qui ne couvrent pas tous les frais de maintenance du réseau ferré portuaire.</p> <p>10. Les flux qui viennent de l'Est du Département apparaissent sur la carte suivante. Suivant cette enquête origine destination réalisée par la DREAL en 2017, nous avons des marchandises provenant d'une part d'Allauch et Aubagne pour 4% qui arriveront par la L2 et vraisemblablement par les Arnavauld, Boulevard Capitaine Gèze, et 5% de Gardanne ou Simiane (arrivée par l'A51 et l'A55 vers la porte 4).</p> <p>Les flux de l'Est de la Région arrivant par Aix pourront aller préférentiellement sur Clésud.</p> <p>11. Les éléments cartographiques issus des enquêtes origine/destination ont été présentés lors de l'atelier du 6 Décembre sur le port. Ils sont disponibles sur le site en ligne de la concertation.</p> <p>12. Avis à destination de SNCF Réseau</p>
--	--	---

	<p>augmentation du flux ferroviaire. On notera tout autant l'absence lors de l'enquête publique liée à l'aménagement de la ligne nouvelle dite LNPCA de toute solution aux désagréments que subiront les riverains de ces quartiers suite à l'augmentation du flux du transport ferroviaire (fret et passagers cumulés). En l'état, le projet est irrecevable pour ces populations : des aménagements sur ces quartiers atténuant fortement les vibrations et le bruit émis par le déplacement des trains sur ces voies ferrées doivent être rendus obligatoires entre Saint-André et le tunnel de la Nerthe ;</p> <p>13. Quelle porte sera utilisée pour la sortie des PL de Med-Europe Terminal ? Porte 4 ou porte 5</p> <p>14. Sur quels créneaux horaires circuleront les trains de fret ? Il a été indiqué qu'il n'y aurait pas de circulation de nuit lors de la première réunion d'information. De quels horaires parle-t-on alors ? Sommes-nous assurés qu'il n'y aura pas de pré-chauffe de traction diesel au petit matin ?</p> <p>15. « Aménagement d'aiguilles en gare de L'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne PLM par les convois de fret venant (ou se dirigeant) de Miramas » dossier LNCPA. Peut-on avoir des précisions sur ce que cela recouvre et les impacts qui en découlent ?</p> <p>16. Page 27 est notée l'utilisation de traverses en bois sur le terminal de Mourepiane. Pourquoi parfois la SNCF utilisera des traverses en béton et en d'autres lieux des traverses en bois ? Quelles différences en terme acoustique et vibratoire ?</p> <p>17. Entre Verduron et La Viste, un parc nommé « Foresta » existe. Par exemple, ne pourrait-on pas le végétaliser davantage afin de gérer une partie de la pollution émise ? Des mesures de compensation à l'augmentation inéluctable des pollutions ont leur place dans un tel dossier. Ce serait un point positif en faveur des habitants.</p> <p>18. Qui sont les financeurs et quelle ventilation des 32,5 M² notés dans le dossier est souhaitée ?</p>	<p>13. Le projet n'aura aucune incidence sur l'organisation actuelle du trafic routier sur le port et donc sur le fonctionnement des portes. La porte 5 ne sert aujourd'hui que pour les transports exceptionnels. La porte 4 et la porte 2C concentre 90% du trafic (respectivement 45% et 45%) et la porte Beauséjour (3A) 10%. Le projet n'aura pas d'incidence notable sur cette répartition.</p> <p>14. Les horaires de circulation des trains sont définis chaque année et ne peuvent pas être déterminés plusieurs années à l'avance. Du fait des besoins exprimés par les opérateurs de transport ferroviaires (arrivée le matin, départ le soir), que les entreprises portuaires ne travaillent pas la nuit et du besoin de maintenance ferroviaire nocturne, le projet doit préserver les créneaux horaires actuels de début de matinée et de début de soirée pour le trafic fret. A ce titre, les maitres d'ouvrage ont vérifié que : - les infrastructures prévues permettraient de faire circuler et recevoir 2 trains AR de vracs et 6 trains intermodaux (soit 16 passages au total entre 6H00 et 22H00) - le temps d'insertion des trains de marchandises sur le réseau était compatible avec le cadencement au quart d'heure des TER. Le projet a donc la capacité de traiter le trafic maximal envisagé entre 6h et 22h. Néanmoins, les trains construiront leurs horaires en fonction des disponibilités sur le réseau en amont de L'Estaque et ces horaires pourront être ponctuellement adaptés en fonction d'évènements imprévus ou de maintenance programmée Les locomotives de pousser seront nécessaires seulement au-delà d'un certain tonnage (trains>1260T). La locomotive sera stationnée sur le port, elle poussera les trains à la montée, et quand le train aura pris de la vitesse, elle s'arrêtera, puis redescendra sur le port (sur le faisceau de réception de Mourepiane). Il n'y aura probablement pas de mise en chauffe, cependant, si elles ont lieu, le port imposera que cela se fasse à un endroit éloigné des habitations.</p> <p>15. Les aménagements du plan des voies en gare de L'Estaque par le projet LN PCA permettra en particulier de recouvrir les services commerciaux voyageurs entre la ligne PLM (par exemple l'Aéroport) et les voies littorales (et donc la halte d'Arenc Euroméditerranée). Ils apporteront également une meilleure robustesse entre les circulations voyageurs et fret au nord de L'Estaque. Il n'y a pas d'impact avec le projet qui concerne cette concertation sauf une très bonne coordination des objectifs.</p> <p>16. Le GPMM fait effectivement le choix de traverses bois pour les voies en dehors du terminal et de pose sur dalles béton dans le terminal Med Europe. Les traverses ont une incidence sur le bruit pour des trains lancés à pleine vitesse sur le réseau. Sur le faisceau de Mourepiane proche des habitations, les trains seront en manœuvre à l'arrivée ou au départ avec des vitesses inférieures à 10 km/h. A cette vitesse, il n'y a pas de différence acoustique notable entre des rails posés sur traverses béton et des rails posés sur traverses bois.</p>
--	--	--

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>17. Au travers de son objectif principal de report modal de la route vers le fer, le projet vise à contenir sur le long terme la pollution actuellement émise par le trafic poids lourds par la stabilisation de ce dernier en compensation à l'augmentation tendancielle du trafic lié au développement économique.</p> <p>Par rapport à la situation de référence, c'est-à-dire la situation que nous connaîtrions à terme sans la mise en œuvre du projet, qui est réglementairement la situation que nous sommes tenus de comparer avec celle du projet pour quantifier les impacts du projet et définir le cas échéant les mesures de réduction et de compensation, les premiers résultats des modélisations issues des études de trafic partagés lors des ateliers de concertation montrent une diminution généralisée du nombre de poids lourds de l'ordre de 60 000 véhicules par an, et donc intuitivement de la pollution induite par ce dernier, sur le périmètre d'étude.</p> <p>L'étude d'impact du dossier d'enquête publique quantifiera les émissions et concentrations des polluants routiers induits par le projet, les bénéfices ou impacts résiduels du projet et le cas échéant définira des mesures de réduction et d'amélioration de la qualité de l'air. La végétalisation comme mesure de réduction de la pollution atmosphérique sera à ce titre analysée au même titre que les autres mesures possibles.</p> <p>A noter toutefois que l'aménagement de parcs urbains tel que proposé relève pour leur mise en œuvre des seules décisions des collectivités gestionnaires de ces parcs (Ville, Métropole.).</p> <p>18. Le projet est estimé à ce stade à 15M€ pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF et 18,5M€ pour la partie sous maîtrise d'ouvrage GPMM. Ces 2 enveloppes financières sont susceptibles d'évoluer en fonction des ajustements qui seront apportés à ces programmes notamment à l'issue de la concertation.</p> <p>En complément de ces montants, Med Europe Terminal finance les portiques et les aménagements des circuits et les équipements et logiciels spécifiques pour accueillir le trafic continental</p> <p>Sur la partie SNCF, le cofinancement est attendu à hauteur de 100% à répartir entre Etat, Région, Département, Métropole et GPMM.</p> <p>Sur la partie GPMM, ce dernier financera 20% du projet et demande un cofinancement des 80% restant à répartir entre Etat, Région, Département et Métropole.</p>
10	Site internet	25/11/2022	<p>Le dossier s'appuie sur l'hypothèse d'un accroissement du ferroutage. Le Projet Stratégique du GPMM note en page 55 un « enjeu clé d'assurer l'approvisionnement et d'accompagner le développement économique de la métropole sans augmenter le flux de camions en cœur de ville. » « Plusieurs aspects cruciaux devront être réunis :</p> <p>...Une volonté des chargeurs de favoriser le report modal et donc de maintenir une part du ferroviaire très importante...'</p> <p>Comment le GPMM compte conduire les chargeurs et autres transporteurs à opter pour le transport ferroviaire ? Si le coût</p>	<p>Le projet de reconstitution d'une partie des fonctionnalités ferroviaires du Canet prend place dans le contexte d'ambitions fortes de l'État, et plus largement des pouvoirs publics, pour le développement du fret ferroviaire, en faveur de la transition écologique et de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France à l'horizon 2050 :</p> <p>- La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, validée par décret du 18 mars 2022, vise un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. L'État ambitionne ainsi de passer d'une part modale de 9 % pour le fret ferroviaire en 2019 à 18 % en 2030 et jusqu'à 25 % à l'horizon 2050. SNCF Réseau s'est engagé dans le cadre du pacte de développement du fret ferroviaire à offrir des sillons performants sur les axes structurants du réseau.</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>économique du transport par fer est plus cher que celui par route, on ne pourra pas obtenir la 'baisse' espérée de camions sur nos quartiers.</p>	<p>- A l'échelle régionale, le protocole régional pour le développement du fret ferroviaire, signé le 5 août 2020 par le président et le préfet de la région PACA, et par le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Rhône - Saône – Méditerranée, inscrit comme prioritaire le renforcement du pôle de Miramas-Clésud, le maintien de la fluidité et de la performance des accès ferroviaires aux bassins du port de Marseille Fos et l'accompagnement de l'approvisionnement ferroviaire des Métropoles.</p> <p>Ces impulsions fortes données par les pouvoirs publics participent au report modal du transport de marchandises de la route vers le rail. Elles sont également favorisées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un coût du transport par fer qui n'est pas toujours plus cher que par route. Il devient en général plus compétitif sur la longue distance. - Une pénurie de 50 000 chauffeurs routiers sur le territoire national : le transport routier n'arrive plus à répondre à tous les besoins - Le prix des carburants qui ont fortement augmenté. Ils péjorent le prix du transport routier même si la situation est très fluctuante. La volonté de plus en plus grande des chargeurs de réduire leur empreinte carbone et qui peuvent accepter sur certains marchés de payer un peu plus cher le transport par fer. Dans ce contexte, si le port de Marseille Fos et SNCF Réseau ne peuvent obliger les chargeurs et transporteurs à utiliser le mode ferroviaire plutôt que le mode routier, ils doivent toutefois être en mesure d'offrir une alternative performante au mode de transport routier. <p>Ils s'investissent ainsi en faveur de ce report modal. Le port de Marseille Fos, générateur de flux de marchandises maritimes importants, met ainsi en place une stratégie de report modal des camions vers les trains visant à conjuguer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durabilité environnementale : en faisant baisser la part des poids-lourds dans l'activité du port, - Compétitivité internationale : en proposant une offre de services efficaces et attractifs, adaptée aux volumes maritimes existants et futurs. <p>Très concrètement, les études préliminaires montrent que le projet va réduire le coût du dernier kilomètre ferroviaire de 40€/conteneurs transporté. Sur un trajet de 600Km, cela représente de l'ordre de 7% du coût total du trajet ce qui est significatif et a un effet important sur le report modal.</p> <p>Au-delà du coût, l'amélioration des accès élargit la plage des horaires de chargement, la qualité de service et la capacité de traitement. Ces éléments sont également déterminant pour les opérateurs de transport ferroviaire et serviront de déclencheurs pour le report modal.</p>
11	Site internet	25/11/2022	<p>La région Sud vient de signer un accord avec la première ministre autour de huit points dont l'un concerne l'électrification des quais du GPMM ? Celle-ci concerne des activités industrielles implantées sur le port. Il nous semble donc opportun de profiter du financement joint à cette action retenue pour électrifier toutes les voies ferrées existantes au sein du port ce qui supprimerait toutes les nuisances liées à l'utilisation actuelle et future de locomotives diesel.</p>	<p>La voie ferrée principale des bassins Est (celle qui dessert l'ensemble des faisceaux ferroviaires et installations terminales embranchées) intercepte des voies routières interne au port. Cette intersection est gérée par des passages à niveau qu'il n'est pas possible de supprimer pour des problèmes géométriques.</p> <p>Ces voiries accueillent des convois exceptionnels dont le gabarit en hauteur peut dans certains cas être incompatible avec la caténaire (câble de cuivre au-dessus des voies ferrées acheminant le courant d'alimentation des trains à traction électrique). C'est pourquoi l'électrification des voies ferrées des bassins est n'est pas possible.</p> <p>Des recherches sont en cours pour être en mesure, à moyen terme, de remplacer les locotracteurs</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				thermiques par de engins à batterie ou à hydrogène (pile à combustible), ce qui permettrait d'avoir une traction électrique sans caténaire.
12	Site internet	25/11/2022	<p>Moins de camions a déclaré monsieur Martel, directeur du GPMH lors de la réunion de présentation tenue le 16 novembre. Il n'en est rien (voir la page 18/49 du document de présentation disponible sur ce site et non sur le dossier papier remis aux participants) ! Voir les questions contenues sur le document joint.</p> <p>https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221125151355.pdf</p>	<p>Le projet est un projet de report modal. Son objectif est de permettre le chargement sur des trains des remorques ou conteneurs qui devront partir par la route si le projet ne se fait pas. Si le projet ne se fait pas, les 15 000 conteneurs qui arrivent ou repartent du port par le train en 2022, passeront sur la route. Cela fera 15 000 camions en plus sur les routes dès 2024.</p> <p>De plus, en l'absence de solution ferroviaire, le nombre de poids lourds continuera à augmenter de l'ordre de 1% par an proportionnellement aux transports de marchandises induits par les besoins croissants de la population.</p> <p>Le projet propose d'augmenter progressivement le nombre de conteneurs et de remorques qui seront chargés sur les trains en offrant aux opérateurs ferroviaires des installations plus économiques (-40€/conteneur maritime chargé) et plus fonctionnelles (1 heure de gagnée à chaque transit). L'objectif est de multiplier par 3 le nombre de conteneurs qui seront transportés par le rail plutôt que par la route. A terme, cela ferait 60 000 camions en moins par an sur les routes par rapport à une situation sans projet.</p> <p>Ce transfert sur le rail induit par le projet pourrait ainsi compenser les augmentations des flux de marchandises des prochaines années (estimée à environ 1%/an). Cela semble le moyen le plus efficace pour que le développement prévisible des flux portuaires induise un impact moindre sur la pollution urbaine et la congestion routière d'entrée de ville.</p>
13	Site internet	26/11/2022	<p>Madame, monsieur,</p> <p>2022, à l'heure du changement climatique aggravé par les activités anthropiques il est plus que temps d'en effet penser à développer (mais pour remplacer pas en plus) enfin concrètement le report modal. Le rail doit pouvoir être plus utilisé.</p> <p>je suis moi-même un usager quotidien entre mon domicile et mon travail du TER entre l'Estaque et Marseille centre. mais ce report doit pouvoir se mener exemplaire et pas en s'asseyant sur les droits des citoyens. le développement du report modal doit pour être irréprochable faire tout le contraire du développement routier français et traiter les nuisances qu'il peut générer aux riverains de voies ferrées. Là le développement du ferroutage serait exemplaire !</p> <p>j'habite à l'Estaque, dans une maison collée à la voie ferrée à proximité de la gare et du parc de la minerve. La maison subit les bruits, les ondes et les vibrations des trains.</p> <p>un important travail de maçonnerie a été nécessaire après l'achat il y a 3 ans. Je n'oserai pas imaginer poursuivre en justice le dev du rail pour de nouveaux impacts dû à du transport combiné, une augmentation du poids et du nb de trans de ferroutage sans réelle et concrète prise en compte</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, conçu pour favoriser le report modal de la route vers le rail, contribuera à la transition écologique et aux objectifs de neutralité carbone de la France. Au-delà de cette contribution, il vise également à minimiser autant que possible les effets sur son environnement humain et naturel le plus proche.</p> <p>C'est dans cet objectif que des études acoustiques et vibratoires (et plus largement des études environnementales) sont en cours, ou à venir. Elles prennent en compte l'ensemble des composantes du projet et permettront, de même que les échanges avec le public et les parties prenantes dans le cadre de la concertation, d'affiner les mesures visant à favoriser la bonne insertion du projet dans son territoire et à limiter au maximum les impacts générés par l'activité ferroviaire.</p> <p>Le territoire de Marseille est couvert par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé en Conseil de communauté le 28 juin 2010. Les cartes de ce document montrent de fortes expositions au bruit multi sources dans le périmètre du projet. Dans ce contexte, une étude acoustique spécifique au projet est en cours de réalisation. Trente-trois points de mesure de bruit ont été définis et une campagne de mesure du bruit ambiant a été réalisée en 2020 et une autre en 2022. Les résultats de ces campagnes formalisent l'exposition au bruit sur des points proches de la voie ferrée. Ces données sont modélisées pour envisager les protections acoustiques potentiellement à prévoir dans le cadre du projet.</p> <p>Des mesures de réduction du bruit à la source ont déjà été installées en 2015 par SNCF Réseau sur le tracé du raccordement ferroviaire : la pose d'écrans acoustiques au droit de la cité Consolat ; la pose de la voie en long rail soudé sur la partie sous le tunnel du Soulat et à l'Ouest du tunnel</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>par RFF, SNCF réseau etc... je serai favorable à plus de trains dans la mesure où un vrai traitement de ces questions (mur antibruit, palplanches anti vibrations, maintien des barrières végétales etc...) est mis en œuvre et des moyens consacrés. d'autant que cela ne concerne que peu de tronçons, seulement ceux qui comptent des maisons autour, donc des travaux et mesures économiquement viables. Sans cela c'est peine perdue pour une bonne acceptation de la population, pour un village des quartiers nord de Marseille qui subit déjà la pollution des bateaux, la pollution des avions et que leur traitement et réductions évoluent hélas trop lentement.</p> <p>Espérant votre réponse, cordialement,</p>	<p>(deux-tiers du raccordement de Mourepiane), permettant de supprimer les bruits de claquements au passage des trains. Concernant les habitations situées sur certains secteurs à proximité immédiate des infrastructures ferroviaires modifiées par le projet (Saint-André, Consolat, Lycée Nord), une étude permettant de caractériser les niveaux de vibration (acoustique et bruit transmis par le sol) émis par la circulation des trains fret va être réalisée. Cette étude examinera les trois effets vibratoires potentiels suivants : - Effets pouvant entraîner des dommages sur la structure des bâtiments ; - Effets pouvant être perçus par les riverains, sans causer de dommages aux structures ; - Effets sur les équipements sensibles. En fonction des résultats de l'étude, des mesures de réduction à la source pourront être proposées. L'objectif est d'identifier, simuler et quantifier les impacts vibratoires potentiels dans le cadre du projet. En fonction des résultats de l'étude, si nécessaire, des mesures de réduction à la source seront recherchées. A la suite des échanges avec les riverains dans le cadre de la concertation préalable, les maîtres d'ouvrage et leurs partenaires n'excluent pas d'intégrer aux études acoustiques et vibratoires de nouveaux secteurs géographiques qu'ils n'auraient pas identifiés comme impactés par le projet. Le port de Marseille Fos et SNCF Réseau reviendront vers le public et les parties prenantes avant l'enquête publique avec les résultats de ces études. Les modalités de poursuite de l'information et des échanges en amont de l'enquête publique seront précisées aux termes de la concertation préalable. Des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter. De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes réglementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
14	Site internet	28/11/2022	<p>En tant que coresponsable d'associations, j'ai reçu ou collecté plusieurs questions de personnes habitant le littoral marseillais entre la Calade et l'Estaque. En voici quelques-unes 1) Au sud, on a comblé la mer pour faire des plages, au Nord on a supprimé l'accès à la mer pour agrandir le port de commerce. Les emplois que celui-ci engendrait ont en grande partie disparu. La réparation navale occupait un grand</p>	<p>Réponse question 1 : Effectivement le maintien des emplois et de l'activité économique est au cœur des missions du GPMM. La filière portuaire emploie 41 500 personnes dans la Métropole et si il est vrai que certaines entreprises sont internationales, néanmoins 31% des entreprises travaillant dans ce secteur sont localisées dans les arrondissements 2, 15 et 16. Le port génère donc beaucoup d'emplois. Le faisceau d'Arenc ne peut accueillir un chantier de transport combiné sur lequel les trains seraient déchargés. L'insertion urbaine, les accès routiers, le positionnement des voies sur</p>

nombre de personnes, cette activité est maintenant aux mains d'entreprises étrangères (italiennes). Les formes de réparation sont louées à ces entreprises étrangères qui ne procurent pas de travail aux habitants des quartiers Nord qui eux subissent les dommages collatéraux de ces industries et les affres du chômage. Le ferroutage, oui mais à n'importe quel prix : le faisceau d'Arenc doit-être utilisé en priorité et non à la création d'une plateforme à Saint-André et à Mourepiane.

2) Les véhicules polluants vont être interdits de circuler en ville dont les 15e et 16e arrondissements ne font pas partie. Ces véhicules vont donc aboutir dans nos quartiers : toujours plus de pollution pour ces deux arrondissements ! Le projet présenté va induire une forte augmentation du trafic de camions à l'intérieur du Port pour transférer les marchandises (vrac, remorques et conteneurs) vers la plateforme multimodale de Saint-André : bruits et pollutions encore davantage pour les riverains !

3) Après les créations de la gare internationale et du terminal de croisière générant un fort trafic de bus et de voitures, voilà que ce projet va rapatrier sur les quais de Mourepiane et Saint-André des locomotives diesel bruyantes et polluantes. On dégage de la Joliette et du centre-ville vers les quartiers plus à l'ouest : non à cette dégradation du cadre de vie, non aux pollutions ! Le terminal multimodal doit être créé autour du faisceau d'Arenc !

4) La remontée des trains par le tunnel du Soulat est inconcevable avec l'augmentation du trafic voyageurs prévu vers 2030-2035. Comment insérer des trains au sein d'un flux de trafic voyageurs empruntant les mêmes voies toutes 15 min ? En reportant la circulation du fret maritime et continental en soirée ? la nuit ? à l'aube ? Le projet exclue, semble-t-il tout train circulant la nuit : nous n'y croyons pas et donc nous nous opposerons à ce projet !

lesquelles circulent les TER, la propriété des installations et leur usage actuel sont autant de facteurs d'impossibilité.

Réponse question 2 :

Vous notez que le projet va induire une augmentation des poids lourds à l'intérieur du port. Il est vrai qu'à la fermeture du Canet en 2024, 20 000 conteneurs continentaux du Canet vont être transférés sur le port.

Néanmoins, dans le même temps 20 000 poids lourds seront déviés sur Clésud et ne rentreront plus dans Marseille par le Nord.

A plus long terme, le projet est un projet de report modal. Son objectif est de charger une part importante des conteneurs et des remorques du port sur des trains.

Le projet permettra de passer de 15 000 conteneurs qui ne prennent pas la route aujourd'hui à plus de 70 000 dans 20 ans. L'effet du projet par rapport à une situation sans projet sera donc une baisse sensible du nombre de trafic poids lourds dans le port et autour du port.

Néanmoins, comme cela apparait sur l'histogramme ci-dessous, ce transfert modal sera compensé par l'augmentation structurelle prévisible du trafic (de l'ordre de 1% par an)

Le résultat attendu du projet est donc globalement une stabilisation du trafic poids lourds de marchandises diverses dans les années à venir.

Réponse question 3 :

Il faut noter que les locomotives qui vont tracter les trains depuis des destinations diverses vers le port seront très majoritairement électrique.

En revanche, il est vrai que par rapport à la situation actuelle, les trajets de la locomotive de manœuvre vont être concentrés sur la zone St André/Mourepiane et sur le raccordement de Mourepiane pour la pousse en sortie.

Néanmoins, les locomotives actuellement en activité sur le port ne sont pas vétustes. Elles sont aux normes concernant le bruit et les émissions. A noter que les puissances de ces locomotives sont du même ordre de grandeur que les tracteurs des poids lourds

Réponse question 4 :

Les horaires utiles des trains de fret de containers, début de matinée à l'arrivée et début de soirée au départ nécessitent d'être compatibles avec les heures de pointe des circulations voyageurs.

Dès fin 2025 et la fermeture de la gare du Canet, les trains de fret sortant du port remonteront le raccordement de Mourepiane, avant d'emprunter la voie ferrée existante à contre-sens jusqu'à la gare de l'Estaque, où ils rejoindront une voie ferrée dans le bon sens de circulation. En sortie du raccordement de Mourepiane, sera implanté un signal autorisant l'entrée des trains fret sur la voie ferroviaire à contre-sens (cf. schéma ci-dessous). Le temps d'insertion maximal nécessaire sera alors de 13 minutes, les trains fret n'impacteront donc pas la circulation des trains voyageurs dont le cadencement en heure de pointe est actuellement à la demi-heure.

Schéma de fonctionnement du raccordement de Mourepiane de la fermeture de la gare du Canet jusqu'à la mise en service du projet de LNPCA

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>Cependant, à l'horizon 2030, grâce aux aménagements prévus par le projet LN PCA, le cadencement des trains voyageurs passera au quart d'heure ; le temps d'insertion maximal nécessaire de 13 minutes ne sera plus suffisant pour permettre l'insertion de trains de fret entre les trains voyageurs en heure de pointe. Pour remédier à cela, une voie de communication en sortie du raccordement de Mourepiane sera aménagée et permettra aux trains de fret de récupérer la voie ferroviaire dans le bon sens de circulation en direction de l'Estaque (cf. Schéma ci-dessous). Avec cet aménagement, le temps d'insertion maximal nécessaire passera de 13 à 8 minutes ce qui assurera la compatibilité entre le trafic ferroviaire de voyageurs et le trafic de fret ferroviaire.</p> <p>SNCF Réseau, en s'appuyant sur les études s'exploitations ayant été menées, s'engage à assurer la compatibilité du trafic de fret ferroviaire (quel que soit la longueur des trains) avec le trafic ferroviaire de voyageurs y compris pour le futur cadencement aux 15 mn.</p>
15	Site internet	29/11/2022	<p>Je suis favorable à ce projet qui permettra de donner un avenir au transport de marchandises par le fer sur Marseille en favorisant le report modal. Ces quartiers souffrent du manque d'emplois sur la ville et des solutions de déplacements. Le port, son activité, les entreprises qui y travaillent, le besoin de solutions pour faire reculer le tout routier, les projets de trains du quotidien, etc.... pour une fois, un projet offre de vraies solutions, il ne faut pas rater cette opportunité !</p>	Avis sans question
16	Site internet	02/12/2022	<p>Bonjour, En tant que président du Conseil Syndical de la résidence Consolât, je suis pour ce projet si la résidence obtient le financement de l'ensemble des fenêtres en double vitrage. Merci pour votre compréhension</p>	Avis sans question
17	Site internet	05/12/2022	<p><u>Bonjour, Vous trouverez ci-joint quelques commentaires et questions du CIQ de L'Estaque Gare Bien cordialement, Patrick ROBERT Président du CIQ de L'Estaque Gare</u></p>	<p>Sur le report modal vers le fer :</p> <p>Le terminal de Med Europe est un terminal existant, qui fonctionne et qui accueille aujourd'hui des trains de conteneurs et traite 15 à 20 000 UTI par an. Le trafic traité sur le Canet à destination de Marseille représente déjà 20 000 UTI avec des clients utilisant déjà le transport combiné sur la même zone. Le terminal part donc déjà avec 35 000 UTI/an transitant sur des lignes existantes. Le risque commercial est donc limité et il est beaucoup plus facile de faire grossir des lignes existantes que de créer de nouvelles lignes.</p> <p>Dans le cas du Havre, l'organisation logistique ferroviaire a présenté des difficultés fonctionnelles lors de sa prise en main par les opérateurs. Dans le cas de Marseille, la concentration en un seul point de tous les chargements et l'accès très court permet de limiter les coûts ferroviaires. L'accès ferroviaire au nouveau terminal va générer des économies substantielles pour les opérateurs par rapport à la situation actuelle pour les UTI maritimes : cette performance économique est le meilleur gage pour le succès du report modal. Par ailleurs, ce projet a été travaillé en amont avec les opérateurs ferroviaires suivant leurs besoins réels à court et moyen termes, son design a été complètement revu suivant les exigences de l'exploitant pour optimiser les conditions</p>

d'exploitation. Cette étroite collaboration en amont des études est également une garantie pour la fonctionnalité opérationnelle du projet.

Sur les opérateurs :

Comme dit plus haut, le projet a été pensé avec les opérateurs. Ceux-ci ont évolué depuis 2015 et ils se positionnent dans une vision de croissance des parts modales. De ce fait, il faut raisonner avec des trafics dynamiques et non des chiffres de 2015. Le modèle de Med Europe Terminal est très différent d'un terminal à créer. Le port de Marseille Fos a travaillé avec les opérateurs ferroviaires et établi qu'un terminal sur Marseille devrait s'assurer d'avoir 40 000 UTI pour équilibrer ces comptes. Le terminal TTCM qui était 2 fois plus grand que le projet actuel devait effectivement atteindre 70 000 UTI pour être équilibré (ce qui impliquait de traiter le flux qui aujourd'hui est déplacé sur Clésud). Pour MET, les équilibres sont très différents, il dispose déjà des surfaces, des accès, des logiciels, des engins et des personnels et traite 100 000 UTI /an sur son terminal. Il traite aujourd'hui 15 à 20 000 UTI sur son terminal ferroviaire. Les manutentions ferroviaires supplémentaires seront donc traitées au coût marginal en profitant des synergies du terminal sur tous les postes cités ci-dessus. Le projet permet donc de proposer une offre dans les prix du marché avec les volumes existant sur la zone et d'encaisser la progression attendue du report modal.

Sur la question des parts fer/route :

Sur la question des parts fer/route, sur Med Europe Terminal, il y a actuellement de 15 à 20% de conteneurs maritimes qui passent par le fer pour 80 à 85% par la route.

Sur le Canet, sur les 60 000 UTI, 20 000 (33%) passent par le train pour rejoindre le terminal Med Europe et 40 000 passent par la route pour quitter le site du Canet (66 %).

Comme illustré lors de l'atelier-visite organisé sur le port le 6 décembre dernier :

- Depuis/vers le port de Marseille Fos, (slide 7 du diaporama diffusé lors de l'atelier), la plupart des origines/destinations des camions restent dans la région proche ;
- Des sondages effectués aux portes du port sur la destination/ la provenance des poids lourds montrent que 75% des poids lourds vont/viennent du département. Sur ces 75%, 40% environ restent sur Marseille.

Le choix de garder l'activité sur Marseille tient donc d'une part à la destination des conteneurs (30% sur Marseille) et aussi aux enjeux économiques et sociaux, avec le maintien des emplois locaux (directs et indirects) liés à cette activité et à l'activité portuaire des bassins Est d'une manière générale.

Sur la notion de train complet :

Un train complet est un train de marchandises adressé par un même expéditeur à un même destinataire, acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire. Ce terme est utilisé pour désigner une catégorie de transport massif justifiant de conditions de production spécifiques.

				<p>Ce type d'acheminement présente d'une part, les avantages de la rapidité et de la fiabilité de l'acheminement, qui évite les aléas du passage par les triages et d'autre part, les avantages économiques (coût de revient du transport).</p> <p>La longueur des trains fret multimodaux (qui sont l'objet du projet porté à la concertation) est variable mais quasiment toujours supérieur à 700 mètres.</p> <p>L'accès au port compatible pour des trains multimodaux "complets" grâce au raccordement s'oppose au fonctionnement actuel imposant de "découper" au Canet ces trains (qui sont de longueur supérieure à 550 mètres) avant qu'ils n'accèdent au port via le faisceau d'Arenc.</p> <p>Sur le trafic ferroviaire :</p> <p>Actuellement (et depuis plusieurs années avec peu de variabilité) circulent (deux sens confondus) environ 10 trains fret en moyenne dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En réception finale sur le faisceau d'Arenc ou à destination du Med Europe Terminal sur le port, 3 passages quotidiens en moyenne de trains "vrac" (TRIMET, Storione, Panzani) de 500 à 550 mètres de long : soit 30% des passages ; - En réception sur le Canet, 7 passages quotidiens en moyenne de trains multimodaux d'une longueur supérieure à 700 mètres : soit 70% des passages. <p>Sur l'aménagement du faisceau d'Arenc :</p> <p>Les aménagements du faisceau d'Arenc pour recevoir des trains fret multimodaux de longueur supérieure à 700 mètres ne seront possibles qu'après la réalisation de la restructuration complète du site dans le cadre de la phase 1 du projet Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA). Au vu des coûts et des délais de réalisation, cela ne peut pas être une alternative au projet proposé. Par contre, à moyen terme (horizon de début des années 2030), cet aménagement est envisagé par toutes les parties prenantes du transport ferroviaire fret.</p> <p>Il n'est pas possible de concerter aujourd'hui sur une ambition d'évolution de l'infrastructure faisant partie d'un schéma directeur tant qu'un projet n'est pas d'une part, formalisé et validé dans les instances compétentes et d'autre part, réalisable à court terme.</p> <p>Cette hypothèse de développement est donc portée à l'information du public comme élément de contexte, mais n'est pas intégré dans le périmètre de la concertation en cours.</p> <p>Cependant, le maître d'ouvrage et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau assure la coordination, la compatibilité et la bonne gestion des interfaces entre les projets successifs apportant chacun leurs nouvelles fonctionnalités. Tout ceci, dans l'objectif de la meilleure qualité de service et de l'efficacité du système ferroviaire. Et en fonction des financements disponibles et des décisions administratives et environnementales de chaque projet.</p> <p>Sur la question d'un dédoublement des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc :</p> <p>Il serait bien sur techniquement possible d'étudier le dédoublement des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc (Miramas, Rognac, Pas des Lanciers). Cependant, deux éléments très importants s'y opposent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation économique recherchée par les entreprises pour rendre le cout du transport
--	--	--	--	--

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>ferroviaire compétitif vis-à-vis de la concurrence routière. Le dédoublement des trains augmenterait les couts de “traction” (conducteurs, péages, locomotives) et de manœuvre suffisamment important pour s’opposer au report modal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impact pour les riverains avec une augmentation du nombre de passages de trains fret. <p>La solution proposée par les maitres d’ouvrage et leurs partenaires apparait comme la meilleure solution de compromis entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Efficacité et performance ferroviaire - Impacts sur la qualité de vie des habitants de Marseille - Efficacité et performance économique - Impact sur le climat et sur l’environnement <p>Bien sûr, des aménagements du faisceau d’Arcenc pour permettre la sortie de trains longs semblent intéressants à long terme mais pas atteignables à court terme et ils devront être proposés par les maitres d’ouvrages à leurs partenaires. Toutes les “visions” et “réflexions” à long terme sont bien portées à la connaissance du public dans les éléments de contexte.</p> <p>Sur la compatibilité des circulations de trains fret et voyageurs :</p> <p>Nous vous confirmons que les modifications d’installations prévues dans le cadre des deux projets (LN PCA et la reconstitution des fonctionnalités du Canet) permettent une performance et une efficacité ferroviaire robuste et assurant la compatibilité des sillons aux horaires souhaités par nos clients : heures de pointe voyageurs et maintien des horaires actuels des trains fret.</p> <p>Ces projets permettront de retrouver la possibilité de trains (sans correspondances) entre par exemple la gare desservant la zone aéroportuaire et la future halte de Saint-André ou la halte d’Arcenc.</p> <p>Sur les travaux en cours sur le faisceau de Saint-André :</p> <p>Les travaux en cours sur le faisceau de Saint-André visent à rénover les accès ferroviaires au terminal de Med Europe. Ils seront antérieurs au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet (présent projet en concertation) qui fera l’objet d’une enquête publique.</p> <p>Ces travaux de rénovation et de régénération des installations ferroviaires n’ont pas nécessité, de par leur nature, le montant des travaux et leur localisation (sans acquisition car dans le domaine portuaire), de procédure type enquête publique.</p>
18	Site internet	05/12/2022	<p>En 2022, comment est-il encore possible que l'on puisse imaginer de tels projets absurdes au total détriment du bien-être de la population locale, de la sécurité et de la renommée européenne de MARSEILLE ? Depuis EUROMED 2, les magnifiques paysages de nos quartiers Nords sont détruits par l'agrandissement croissant de nouvelles zones de stockages de containers. Les allers et retours incessants des remorques porte-container ne cessent de s'accroître, génèrent du vacarme et endommagent nos carrefours. Les 2 à 8 paquebots de croisières qui sont amarrés tous les jours</p> <p>Avis sans question</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>sur les quais Nords déversent leur panache de fumées noires, toxiques et polluent l'air des riverains. Ces dispositions se sont aggravées dernièrement avec le déplacement de la gare maritime avec le Maghreb plus au nord du port. En outre, nos quartiers souffrent de défaut de transport en commun, du survol parfois à faible altitude des avions en approche de Marignane, de l'extension incessante des carrières de LAFARGE et de la décharge des Pennes-Mirabeau. De surcroît, le projet du demi-échangeur du Jas de Rhode A55, est une aberration complète qui couronne le tout. En effet ce projet d'entrée et de sortie de camions en pleine côte fortement pentue, à l'usage unique de la Sté suisse HOLCIM LAFARGE est un scandale qui ne fera qu'aggraver les bouchons de plus en plus nombreux et dangereux que l'on rencontre, soit sur toute la montée, soit sur toute la descente. Ce projet n'a qu'un objectif, celui d'agrandir les carrières et zones de stockage de ces groupes industriels qui manifestement n'ont aucune considération pour les riverains. Rappelons que la mer et les collines, vers l'Estaque, ont été fortement polluées et défigurées, ces derniers siècles, par des projets aussi aberrants. Compte tenu de ce contexte, comprenez-vous que l'on puisse être exaspéré par toutes les personnes et sociétés qui établissent des projets à l'encontre des riverains ? L'idée même de reconstitution d'une partie du chantier ferroviaire du Canet, est en 2022 une vision à très court terme avec mépris de la population locale. Ces organismes ne pensent qu'à leurs intérêts financiers et en aucun cas aux marseillais, ni à Marseille. Il faut habiter et vivre dans ces quartiers pour les comprendre. Marseille aura une véritable réputation de grande ville méditerranéenne que lorsqu'elle aura le courage de prendre les bonnes décisions pour stopper la fracture inégalitaire qui oppose le Nord et le Sud, et d'organiser sérieusement le port de façon visionnaire à très long terme en faisant autrement que de repousser tous ses inconvénients au nord du port, vers les populations défavorisées.</p>	
19	Site internet	08/12/2022	<p>Bonjour, Lors du dernier atelier/visite autour du raccordement ferroviaire de Mourepiane, il a été évoqué la possibilité de 'prolonger' la concertation au-delà de sa date légale de clôture fixée au 20 décembre 2022. Comment concrètement cette 'prolongation' peut-elle être mise en</p>	<p>Les maitres d'ouvrage s'attacheront à poursuivre l'information et la participation du public après la concertation préalable en cours, à travers une concertation de suivi jusqu'à la finalisation du dossier d'enquête publique (fin mars 2023). Cette concertation de suivi permettra de poursuivre le travail d'intégration du projet dans son environnement territorial, et sera notamment l'occasion pour le port de Marseille Fos et SNCF Réseau de revenir vers le public et les parties prenantes avec</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>place ? Pourrait-on par exemple, laisser ouvert ce site qui permet au public de poser des questions aux maîtres d'ouvrage et d'en obtenir les réponses ? Sinon, est-il possible de créer une adresse mail dédiée à cette concertation ? La réponse à ces questions pourrait-elle nous être apportée lors de la réunion de synthèse du 15 décembre prochain ? Des études et des mesures sont en cours, des réponses ne pourront pas nous parvenir avant le 20 décembre, des mesures acoustiques et vibratoires supplémentaires sont encore à définir... Continuons le dialogue jusqu'à l'enquête publique.</p>	<p>les résultats des études en cours.</p> <p>Les principes et étapes de cette concertation de suivi seront présentés lors de la réunion de synthèse de la concertation, jeudi 15 décembre 2022.</p>
20	Site internet	08/12/2022	<p>Monsieur le Garant, Propriétaire dans Saint-André depuis mai 2021 et membre de son CIQ je suis, avec grand intérêt, ses ambitions et énormes efforts pour ce quartier, et mêmes ses environs. Je connais peu ce côté de Marseille avec lequel je me familiarise petit à petit mais, j'avoue être frappée par ce qui me semble être des grosses inégalités de traitement <u>et</u> de considération de la part de l'Administration et certaines grosses sociétés en comparaison avec le reste de la ville de Marseille. Lors de la réunion publique à Saint-Henri le 16 novembre dernier, j'ai apprécié la 1^{ère} courte intervention venant d'un membre du public sur le titre donné au début de la soirée – surtout ayant eu juste le temps avant la levée du rideau de lire la p.6 de la synthèse. Pour les profanes parmi nous et à 1^{ère} vue, la présentation d'un projet de cette magnitude aurait pu apparaître nette, logique, et acceptable. Sauf qu'à l'écoute des habitants – des personnes très bien informées, des anciens qui connaissent jusqu'au moindre détail technique, l'histoire du sol <u>et</u> du sous-sol, des équipements économiques et techniques récents, ainsi que d'anciens qui fonctionnent toujours - il me semble néanmoins y avoir des erreurs de calcul (!), un certain manque de la profonde connaissance des lieux indispensable, comme est le cas pour les <u>vrais</u> besoins du quartier et de sa population, car ce projet est principalement en faveur, semblerait-il, d'un gain de 15 minutes sur la ligne Nice-Paris! Mes premières commentaires et questions suivent. « EFFETS POTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT » : « <i>le projet vise ...</i> » : « viser » = ne garantit pas nécessairement le <u>bon</u> résultat ! ... « <i>...à minimiser autant que possible ...</i> » : = vague, car <u>non</u>-calculable/mesurable ... » <i>...les impacts sur son</i></p>	<p>Réponses questions 1,2 et 3 :</p> <p>Les circulations ferroviaires comprenant des matières dangereuses circulent sur le réseau français national (et donc sur les voies littorales) sans restriction particulière (hors interdiction de croisement d'une circulation voyageurs dans un tunnel). Le projet concerté n'apporte pas d'évolutions sur ce sujet.</p> <p>De même, le projet concerté n'apporte pas d'évolutions sur les accès routiers ou piétons au quartier de St André. Pour information complémentaire, le projet LN PCA remplace un accès (par la PN) par un autre à proximité immédiate (création d'un passage sous voie) avec les mêmes fonctionnalités (transports en commun et services de secours). La circulation dans le boulevard Condorcet (y compris pour les transports en commun) n'est pas modifiée.</p> <p>Le service des pompiers sera consulté durant la procédure de consultation inter administrative qui se déroulera courant 2023 avant l'enquête publique.</p> <p>Réponse question 4 :</p> <p>Le projet présenté permet d'offrir des conditions favorables de performance et de robustesse pour une augmentation du report modal du fer vers la route. Cette politique est également poussée au niveau national par l'Etat, et rentre dans un objectif de décarbonation des transports. C'est pourquoi les prévisions de report modal estiment à 30 000 le nombre de conteneurs qui basculeront du mode routier vers le fer.</p> <p>Réponse question 5 :</p> <p>Le classement SEVESO dépend de la réglementation des installations classées. Le projet n'est pas une installation classée et ne peut donc pas influencer sur le classement SEVESO.</p>

environnement humain et naturel le plus proche ». Pourquoi « le plus proche » et pas juste « *humain et naturel* » ? **Surtout que les impacts seront énormes !** Nulle part, il va sans dire, sont exposés les **nombreux dégâts latéraux** inévitables : la **NOTIFICATION d'EXPULSION** faite (en + de manière irrégulière ?) de nombreuses personnes de TOUTES ÂGES **simplement pour « stocker du matériel »** ; la **DÉMOLITION** future de leurs maisons, dont une construite depuis moins de 10 ans, ainsi que les terrains devenus l'havre d'un écosystème local depuis de longues années ? **IDEM** : « **simplement pour stocker du matériel** » ; la **FERMETURE DU PASSAGE À NIVEAU** à cheval de l'artère principale de Saint-André, qui **rendra le quartier tout simplement en un piège : un CUL-DE-SAC de plus, entouré de plusieurs autres culs-de-sac existants** et/ou de petites rues très étroites ou à sens unique. **Quel est l'avis de L'Etat-Major du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille ?** le passage régulier de **LOURDS TRAINS de marchandises DANGEREUSES** qui allongeront les habitations, distantes *que* d'1m50, sans la place pour la pose de murs d'insonorisation et d'un premier niveau de protection contre une éventuelle incendie ; **Quel est l'avis de L'Etat-Major du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille ?** Il est difficile de croire que les conditions de cette partie du projet auraient été approuvées. **Question 1** : est-ce que son approbation a été officiellement sollicitée ? Le **DÉTOURNEMENT DE 4 LIGNES DE BUS** (+ un car long-distance) qui desservent, entre autres, la Mairie-Annexe, la Poste, les écoles, la bibliothèque, plusieurs cabinets médicaux, les petits commerces, + les habitations: tous des services essentiels à n'importe quel quartier, sachant surtout que celui-ci est *déjà* enclavé entre la grande ligne SNCF et l'autoroute, et le Chemin côtier du Littoral. **En ce qui concerne les RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES pour le territoire** : Tout compte fait, qui peut garantir qu'il y aura «30,000 conteneurs ou remorques pour générer 300 emplois supplémentaires au port » ? qui sait si le transport ferroviaire sera favorisé - ou pas – à la place de celui des bons routiers ? Cela ne comporte-il pas un peu trop de présomptions ? Un cas de plusieurs balles tirées dans l'obscurité ... ? **Question 2** : En ce qui concerne le transport de **marchandises dangereuses**, y a-t-il la possibilité que notre quartier se

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>qualifie pour figurer sur la liste des sites ou zones SEVESO ? J'ai quitté la soirée du 16 en pensant que "l'on ne nous dit pas tout - et ne le dira pas, non plus, car les choses fonctionnent ainsi ! On le sait. Mais j'étais contente d'avoir assisté à mon premier débat public. Je conclus par mon ressenti du début : les grosses inégalités de traitement <u>et</u> de considération de la part de l'Administration et des grosses entreprises avec le reste de la ville de Marseille car, si ce projet doit se matérialiser il faudrait rajouter, pour Saint-André entre autres, la certitude de nouveaux et graves dégâts collatéraux. Respectueusement, JP <i>Janice Phillips</i></p>	
21	Site internet	12/12/2022	<p>https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/contribution-fne13-consultation-canet-mourepiane.pdf</p>	<p>Réponse sur les alternatives à Arenc et Miramas :</p> <p>Pour ce qui concerne le faisceau d'Arenc, il sera toujours possible (hors certaines périodes travaux), pour les clients qui le souhaite et pour des trains de moins de 565 m, d'être reçu sur le faisceau d'Arenc avant d'accéder à leur destination finale. Pour ce qui concerne les trains de longueur supérieure, jusqu'à trois trains quotidiens pourront être reçus pendant une période dérogatoire limitée (et donc la plus courte possible) pour les raisons exposées dans le dossier de concertation. Cette dérogation n'a été acceptée que dans la perspective, à court terme, d'une infrastructure ferroviaire permettant un accès non dérogatoire. Dès lors, il ne sera plus accepté une réception dérogatoire sur le faisceau d'Arenc.</p> <p>Au vu de la configuration actuelle du site « quelques travaux » ne peuvent permettre une réception des trains de longueur supérieure à 560 m en total respect des règles ferroviaires. En effet, comme expliqué pendant la concertation, le remaniement du site complet est nécessaire. Ainsi, les aménagements du faisceau d'Arenc pour recevoir des trains fret multimodaux de longueur supérieure à 560 mètres ne seront possibles qu'après la réalisation de la restructuration complète du site dans le cadre de la phase 1 du projet Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA). Au vu des coûts et des délais de réalisation, cela ne peut pas être une alternative au projet proposé.</p> <p>Sur la question d'un dédoublement des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc, il serait bien sur techniquement possible d'étudier le dédoublement des trains supérieurs à 560 mètres en amont d'Arenc (Miramas, Rognac, Pas des Lanciers). Cependant, deux éléments très importants s'y opposent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation économique recherchée par les entreprises pour rendre le cout du transport ferroviaire compétitif vis-à-vis de la concurrence routière. Le dédoublement des trains augmenterait les couts de "traction" (conducteurs, péages, locomotives) et de manœuvre suffisamment important pour s'opposer au report modal. - L'impact pour les riverains avec une augmentation du nombre de passages de trains fret. <p>L'aire marseillaise représente environ 30% de l'origine/destination des conteneurs du terminal de MET. La limitation de l'activité du terminal au seul traitement de ces conteneurs marseillais n'est pas envisageable. Dans le secteur du transport maritime, le choix du port de destination se fait au niveau des lignes commerciales et non pas en fonction du destinataire final.</p>

			<p>Le report de l'ensemble de l'activité conteneurs sur les bassins ouest n'est clairement pas prévu dans le projet stratégique du port discuté avec les institutions économiques et politiques qui ont en charge l'aménagement et le développement économique du territoire.</p> <p>Cette option irait à l'encontre de la mission du GPMM, poumon économique de la ville de Marseille, avec des conséquences très préjudiciables sur l'emploi local.</p> <p>Ce déplacement aurait également un impact défavorable sur le bilan carbone avec un réacheminement des marchandises de Fos vers Marseille, probablement par camion.</p> <p>La solution proposée par les maitres d'ouvrage et leurs partenaires apparait comme la meilleure solution de compromis entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Efficacité et performance ferroviaire - Impacts sur la qualité de vie des habitants de Marseille - Efficacité et performance économique - Impact sur le climat et sur l'environnement <p>Bien sûr, des aménagements du faisceau d'Arenc pour permettre la sortie de trains longs semblent intéressants à long terme mais pas atteignables à court terme et ils devront être proposés par les maitres d'ouvrages à leurs partenaires. Toutes les "visions" et "réflexions" à long terme sont bien portées à la connaissance du public dans les éléments de contexte.</p> <p>Réponse sur la nécessaire simulation dynamique : Les études d'exploitation nécessaires ont déjà été réalisées. Nous nous efforcerons d'être plus pédagogique lorsque nous exposerons le sujet dans le dossier d'enquête publique.</p> <p>Réponse sur la décarbonation du transport ferroviaire dans les emprises portuaires : La décarbonation des trains de manœuvre à l'intérieur des emprises du port doit s'envisager sur du moyen terme, en fonction des évolutions technologiques des fabricants de matériel roulant. Du fait de ses obligations légales d'ouverture du Réseau Ferré Portuaire, le GPMM n'a pas le pouvoir d'imposer une typologie de matériel roulant trop restrictive.</p> <p>En effet depuis 2008 et à la suite de la transposition en droit Français du 4ème paquet ferroviaire Européen en 2019, le réseau ferré portuaire est soumis aux mêmes règles que le Réseau Ferré National, géré par SNCF Réseau.</p> <p>Pour autant le GPMM, conscient des enjeux de décarbonation de ses activités, est un facilitateur pour des projets pilotes de modes de traction alternatif (pile à combustible, hybridation, batteries, etc....). Il fait respecter les normes d'émissions des locomotives qui interviennent sur son réseau et mettra en place des politiques tarifaires pour favoriser l'utilisation des technologies les moins polluantes sur son réseau sur les bassins Est.</p> <p>Réponse sur la prise en compte du bruit et des vibrations : A partir de mi 2024 les opérateurs ferroviaires auront l'obligation d'avoir l'intégralité de leur wagon équipés de semelles de frein composites sur les voies du couloir rhodanien. Le GPMM inscrira cette obligation dans son Document de Référence du RFP (DRR2024)</p> <p>Le document de référence du Réseau s'attache à donner les plages horaires d'ouverture des voies</p>
--	--	--	--

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>du Réseau Ferré Portuaire. Les infrastructures prévues dans le projet sur le port et au niveau du raccordement permettront de traiter le trafic fret ferroviaire y compris avec un passage des TER au quart d'heure sur une plage horaire de 16h (de 6h à 22h). Néanmoins, on constate aujourd'hui que certains trains de vracs arrivent en dehors de cette plage horaire. De plus, pour des destinations lointaines les sillons sont soumis à de nombreuses contraintes et aléas : une souplesse d'exploitation doit être conservée pour gérer les situations de retard d'un train ou de difficultés sur le système ferroviaire régional.</p> <p>Réponse sur l'obligation d'un recours au transport ferroviaire : Le contexte réglementaire de l'autorisation préfectoral d'exploiter un hangar privé est très éloigné des obligations de service public qui s'imposent à un port d'intérêt national. Néanmoins, le port a déjà testé des incitations financières auprès des opérateurs pour favoriser le report modal. Il organise régulièrement des rencontres avec les opérateurs du ferroviaires et avec les chargeurs pour lever les freins au développement du ferroviaire. Cette politique volontariste passe par de grands projets comme celui objet de la concertation qui permettent d'offrir une alternative pertinente et économiquement attractive par rapport au mode routier. A cet effet le GPMM a récemment fait un essai de chargement de remorques sur wagon de type «Cargo Beamer» pour montrer la faisabilité du système dans le port et également la possibilité de passer dans le tunnel de la voie ferrée entre l'Estaque et Arenç.</p>
22	Site internet	13/12/2022	http://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221214081205.docx	<p>Effectivement l'approche doit être globale et intégrer tous les flux sur le périmètre d'étude allant du tunnel de la Nerthe jusqu'au Canet. Le modèle retenu pour analyser les effets du projet doit prendre en compte tous ces flux (PL Lafarge, PL fret du Canet). Ces résultats seront présentés pendant la concertation continue et dans le dossier d'enquête publique. Néanmoins, ce modèle n'intégrera pas le tramway car la définition et l'avancement de ce projet (tracé, implications sur les voiries) ne sont pas suffisants à ce stade pour que ses effets soient représentés de façon fiable.</p> <p>Sur le report modal vers le fer : Le terminal de Med Europe est un terminal existant, qui fonctionne et qui accueille aujourd'hui des trains de conteneurs et traite 15 à 20 000 UTI par an. Le trafic traité sur le Canet à destination de Marseille représente déjà 20 000 UTI avec des clients utilisant déjà le transport combiné sur la même zone. Le terminal part donc déjà avec 35 000 UTI/an transitant sur des lignes existantes. Le risque commercial est donc limité et il est beaucoup plus facile de faire grossir des lignes existantes que de créer de nouvelles lignes. Dans le cas du Havre, l'organisation logistique ferroviaire a présenté des difficultés fonctionnelles lors de sa prise en main par les opérateurs. Dans le cas de Marseille, la concentration en un seul point de tous les chargements et l'accès très court permet de limiter les coûts ferroviaires. L'accès ferroviaire au nouveau terminal va générer des économies substantielles pour les opérateurs par rapport à la situation actuelle pour les UTI maritimes : cette performance économique est le meilleur gage pour le succès du report modal. Par ailleurs, ce projet a été travaillé en amont avec les opérateurs ferroviaires suivant leurs besoins réels à court et moyen termes, son design a été</p>

complètement revu suivant les exigences de l'exploitant pour optimiser les conditions d'exploitation. Cette étroite collaboration en amont des études est également une garantie pour la fonctionnalité opérationnelle du projet.

Sur les opérateurs :

Comme dit plus haut, le projet a été pensé avec les opérateurs. Ceux-ci ont évolué depuis 2015 et ils se positionnent dans une vision de croissance des parts modales. De ce fait, il faut raisonner avec des trafics dynamiques et non des chiffres de 2015. Le modèle de Med Europe Terminal est très différent d'un terminal à créer. Le port de Marseille Fos a travaillé avec les opérateurs ferroviaires et établi qu'un terminal sur Marseille devrait s'assurer d'avoir 40 000 UTI pour équilibrer ces comptes. Le terminal TTCM qui était 2 fois plus grand que le projet actuel devait effectivement atteindre 70 000 UTI pour être équilibré (ce qui impliquait de traiter le flux qui aujourd'hui est déplacé sur Clésud). Pour MET, les équilibres sont très différents, il dispose déjà des surfaces, des accès, des logiciels, des engins et des personnels et traite 100 000 UTI /an sur son terminal. Il traite aujourd'hui 15 à 20 000 UTI sur son terminal ferroviaire. Les manutentions ferroviaires supplémentaires seront donc traitées au coût marginal en profitant des synergies du terminal sur tous les postes cités ci-dessus. Le projet permet donc de proposer une offre dans les prix du marché avec les volumes existant sur la zone et d'encaisser la progression attendue du report modal.

Sur la question des parts fer/route :

Sur la question des parts fer/route, sur Med Europe Terminal, il y a actuellement de 15 à 20% de conteneurs maritimes qui passent par le fer pour 80 à 85% par la route.

Sur le Canet, sur les 60 000 UTI, 20 000 (33%) passent par le train pour rejoindre le terminal Med Europe et 40 000 passent par la route pour quitter le site du Canet (66 %).

Comme illustré lors de l'atelier-visite organisé sur le port le 6 décembre dernier :

- Depuis/vers le port de Marseille Fos, (slide 7 du diaporama diffusé lors de l'atelier), la plupart des origines/destinations des camions restent dans la région proche ;
- Des sondages effectués aux portes du port sur la destination/ la provenance des poids lourds montrent que 75% des poids lourds vont/viennent du département. Sur ces 75%, 40% environ restent sur Marseille.

Le choix de garder l'activité sur Marseille tient donc d'une part à la destination des conteneurs (30% sur Marseille) et aussi aux enjeux économiques et sociaux, avec le maintien des emplois locaux (directs et indirects) liés à cette activité et à l'activité portuaire des bassins Est d'une manière générale.

Sur la notion de train complet :

Un train complet est un train de marchandises adressé par un même expéditeur à un même destinataire, acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire. Ce terme est utilisé pour désigner une catégorie de transport massif justifiant de conditions de production spécifiques.

			<p>Ce type d'acheminement présente d'une part, les avantages de la rapidité et de la fiabilité de l'acheminement, qui évite les aléas du passage par les triages et d'autre part, les avantages économiques (coût de revient du transport).</p> <p>La longueur des trains fret multimodaux (qui sont l'objet du projet porté à la concertation) est variable mais quasiment toujours supérieure à 700 mètres.</p> <p>L'accès au port compatible pour des trains multimodaux "complets" grâce au raccordement s'oppose au fonctionnement actuel imposant de "découper" au Canet ces trains (qui sont de longueur supérieure à 550 mètres) avant qu'ils n'accèdent au port via le faisceau d'Arenc.</p> <p>Sur le trafic ferroviaire :</p> <p>Actuellement (et depuis plusieurs années avec peu de variabilité) circulent (deux sens confondus) environ 10 trains fret en moyenne dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En réception finale sur le faisceau d'Arenc ou à destination du Med Europe Terminal sur le port, 3 passages quotidiens en moyenne de trains "vrac" (TRIMET, Storione, Panzani) de 500 à 550 mètres de long : soit 30% des passages ; - En réception sur le Canet, 7 passages quotidiens en moyenne de trains multimodaux d'une longueur supérieure à 700 mètres : soit 70% des passages. <p>Sur l'aménagement du faisceau d'Arenc :</p> <p>Les aménagements du faisceau d'Arenc pour recevoir des trains fret multimodaux de longueur supérieure à 700 mètres ne seront possibles qu'après la réalisation de la restructuration complète du site dans le cadre de la phase 1 du projet Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA). Au vu des coûts et des délais de réalisation, cela ne peut pas être une alternative au projet proposé. Par contre, à moyen terme (horizon de début des années 2030), cet aménagement est envisagé par toutes les parties prenantes du transport ferroviaire fret.</p> <p>Il n'est pas possible de concerter aujourd'hui sur une ambition d'évolution de l'infrastructure faisant partie d'un schéma directeur tant qu'un projet n'est pas d'une part, formalisé et validé dans les instances compétentes et d'autre part, réalisable à court terme.</p> <p>Cette hypothèse de développement est donc portée à l'information du public comme élément de contexte, mais n'est pas intégré dans le périmètre de la concertation en cours.</p> <p>Cependant, le maître d'ouvrage et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau assure la coordination, la compatibilité et la bonne gestion des interfaces entre les projets successifs apportant chacun leurs nouvelles fonctionnalités. Tout ceci, dans l'objectif de la meilleure qualité de service et de l'efficacité du système ferroviaire. Et en fonction des financements disponibles et des décisions administratives et environnementales de chaque projet.</p> <p>Sur la question d'un dédoublement des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc :</p> <p>Il serait bien sur techniquement possible d'étudier le dédoublement des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc (Miramas, Rognac, Pas des Lanciers). Cependant, deux éléments très importants s'y opposent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation économique recherchée par les entreprises pour rendre le coût du transport
--	--	--	---

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>ferroviaire compétitif vis-à-vis de la concurrence routière. Le dédoublement des trains augmenterait les couts de “traction” (conducteurs, péages, locomotives) et de manœuvre suffisamment important pour s’opposer au report modal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impact pour les riverains avec une augmentation du nombre de passages de trains fret. <p>La solution proposée par les maitres d’ouvrage et leurs partenaires apparait comme la meilleure solution de compromis entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Efficacité et performance ferroviaire - Impacts sur la qualité de vie des habitants de Marseille - Efficacité et performance économique - Impact sur le climat et sur l’environnement <p>Bien sûr, des aménagements du faisceau d’Arcenc pour permettre la sortie de trains longs semblent intéressants à long terme mais pas atteignables à court terme et ils devront être proposés par les maitres d’ouvrages à leurs partenaires. Toutes les “visions” et “réflexions” à long terme sont bien portées à la connaissance du public dans les éléments de contexte.</p> <p>Sur la compatibilité des circulations de trains fret et voyageurs :</p> <p>Nous vous confirmons que les modifications d’installations prévues dans le cadre des deux projets (LN PCA et la reconstitution des fonctionnalités du Canet) permettent une performance et une efficacité ferroviaire robuste et assurant la compatibilité des sillons aux horaires souhaités par nos clients : heures de pointe voyageurs et maintien des horaires actuels des trains fret. Ces projets permettront de retrouver la possibilité de trains (sans correspondances) entre par exemple la gare desservant la zone aéroportuaire et la future halte de Saint-André ou la halte d’Arcenc.</p> <p>Sur les travaux en cours sur le faisceau de Saint-André :</p> <p>Les travaux en cours sur le faisceau de Saint-André visent à rénover les accès ferroviaires au terminal de Med Europe. Ils seront antérieurs au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet (présent projet en concertation) qui fera l’objet d’une enquête publique. Ces travaux de rénovation et de régénération des installations ferroviaires n’ont pas nécessité, de par leur nature, le montant des travaux et leur localisation (sans acquisition car dans le domaine portuaire), de procédure type enquête publique.</p>
23	Site internet	14/12/2022	https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221214193250.pdf	<p>Concernant le développement du ferroutage :</p> <p>Effectivement, le choix des chargeurs entre différents modes de transport dépend essentiellement de considérations économiques, de robustesse et de fiabilité du mode de transport choisi.</p> <p>Les chargeurs sont prêts à augmenter l’utilisation du mode ferré si ce dernier répond aux critères définis ci-dessus (économique, de performance.). Ils y sont poussés par leur politique environnementale et par l’augmentation du prix du gasoil.</p> <p>Il revient aux gestionnaires d’infrastructures ferroviaires concernés (le réseau ferroviaire national-RFN pour SNCF-R et le réseau ferroviaire portuaire-RFP pour le GPMM) à réaliser les aménagements permettant de fournir aux transporteurs les meilleures conditions</p>

d'acheminement des trains pour le rendre attractif.
 Comme rappelé par ailleurs, les études préliminaires montrent que le projet permettra d'économiser de l'ordre de 40€ par conteneurs sur les manœuvres ferroviaires d'accès au port par rapport au système actuel. Cela représente une économie de 7% sur un trajet de 600km ce qui est significatif pour rendre le train aussi économique que la route.
 Indépendamment de l'aspect aménagement de l'infrastructure, le GPMM incite les transporteurs à utiliser le mode ferroviaire par une politique tarifaire incitative avec des coûts facturés qui ne couvrent pas tous les frais de maintenance du réseau ferré portuaire.

Concernant le découplage des trains avant l'arrivée sur Marseille :
 Il serait bien sur techniquement possible d'étudier le découplage des trains supérieurs à 550 mètres en amont d'Arenc (Miramas, Rognac, Pas des Lanciers). Cependant, deux éléments très importants s'y opposent :

- L'optimisation économique recherchée par les entreprises pour rendre le cout du transport ferroviaire compétitif vis-à-vis de la concurrence routière. Le dédoublement des trains augmenterait les couts de "traction" (conducteurs, péages, locomotives) et de manœuvre suffisamment important pour s'opposer au report modal.
- L'impact pour les riverains avec une augmentation du nombre de passages de trains fret.

La solution proposée par les maitres d'ouvrage et leurs partenaires apparait comme la meilleure solution de compromis entre :

- Efficacité et performance ferroviaire
- Impacts sur la qualité de vie des habitants de Marseille
- Efficacité et performance économique
- Impact sur le climat et sur l'environnement

Les porteurs du projet objectiveront avant l'enquête publique des éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à Miramas et à l'acheminement vers le terminal via le faisceau d'Arenc de trains courts de 560m maximum (longueur maximale permise par le faisceau sans dérogation temporaire), à comparer avec l'arrivée directe de trains longs dans le faisceau de manœuvre du port prévu dans le projet.

Cette hypothèse de découpe n'étant toutefois pas certaine, les opérateurs pouvant choisir, si cette solution est plus chère, de transporter la marchandise de Miramas (Clesud-TOP) vers le port directement par camions plutôt que par train court. Cette solution serait alors contre-productive en termes de report modal et de décarbonation des transports.

Quel est l'intérêt de faire débarquer sur Marseille des trains qui partent vers le Nord de la France voire l'étranger ?
 L'intérêt des bassins Est du port de Marseille est de niveau national. Des poids lourds effectuent la liaison avec la Corse ou avec le Maghreb depuis Marseille. Ils alimentent une logistique en lien avec la ville de Marseille, avec sa Région et avec d'autres régions plus éloignées. Bien sûr, il n'est pas possible de distinguer ces flux et de créer des lignes maritimes uniquement pour les poids lourds à destination de Marseille en repoussant les autres flux vers d'autres ports.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>Par ailleurs, l'activité du port de Marseille peut être ressentie par certains comme une nuisance et c'est vrai qu'elle apporte des pollutions qui doivent être réduites. Toutefois, dans le même temps, cette activité économique se présente comme une chance pour de nombreux marseillais qui lui doivent leur travail. Cette activité représente de l'ordre de XX emplois dont XX entreprises dans les arrondissements 2, 15 et 16 de Marseille.</p> <p>Quelle est la part de ferroutage qui desservira la Ville de Marseille ? La part de fret acheminé par ferroutage sur Marseille aujourd'hui est tout à fait marginale par rapport au fret qui arrive par poids-lourds. Aujourd'hui elle représente de l'ordre de 30 à 40% des 40 000 UTI continentale traitées sur le Canet soit de l'ordre de 15 000 UTI par an. Cette part a vocation à se développer. Toutefois, le terminal ferroviaire du Canet d'une capacité de l'ordre de 60 000 UTI sera limité à 20 000 voir 30 000 UTI continentaux, le reste étant réservé aux conteneurs maritimes. Un train complet transportant en moyenne 15 000 UTI par an. Ce trafic représentera au démarrage de l'ordre d'un train AR (2 circulations) par jour ouvré sur les 3,5 trains AR prévus en moyenne puis de l'ordre de 1,5 à 2 trains sur les 6 trains AR prévus dans 20 ans.</p> <p>Les maîtres d'ouvrages notent que le CIQ sera tout particulièrement attentif : - à toutes les réalisations du GPMM pour accompagner sa transition écologique, notamment le remplacement des locomotives diesel. - aux mesures de compensation que proposeront les maîtres d'ouvrage pour améliorer la qualité de vie des habitants compte tenu de l'augmentation inéluctable des nuisances qui découleront de ce nouveau chantier sur les quartiers Nord. Ces points seront travaillés pendant la concertation de suivi et dans le dossier d'enquête publique.</p>
24	Site internet	14/12/2022	<p>Pourquoi ne pas investir Arenc au lieu d'accentuer les nuisances déjà extrêmement importantes de notre quartier : avions, paquebots, pollution aux hydrocarbures, et j'en passe...Ce projet va induire du bruit, trains, containers, camions (malgré vos dires) et transformer St André et Mourepiane en quartiers infernaux. Nous qui vivons là sommes déjà au bord de la rupture. Le pur intérêt économique se fait une fois de plus au détriment des populations. Les nuisances sonores sont autant d'années de vie en moins pour nous qui vivons là. En plus de cela le GPM parle de concertation mais n'a aucunement l'intention de tenir compte de l'avis des habitants, son seul objectif étant le profit, on sait aussi ce que valent les enquêtes publiques qui sont des alibis de démocratie. Nous sommes en danger sanitaire, totalement ignorés des pouvoirs publics et ce projet nous rendra la vie impossible. Je refuse catégoriquement ce projet.</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution.</p> <p>Les aménagements du faisceau d'Arenc pour recevoir des trains fret multimodaux de longueur supérieure à 700 mètres ne sera possible qu'après la réalisation de la restructuration complète du site dans le cadre de la phase 1 du projet LN PCA. Au vu des coûts et des délais de réalisation, cela ne peut pas être une alternative au projet proposé. Par contre, à moyen terme (horizon de début des années 2030), cet aménagement est envisagé par toutes les parties prenantes du transport ferroviaire fret.</p> <p>Le projet présenté est un projet de report modal qui tend à reporter sur le mode ferroviaire moins polluant le trafic de fret urbain et portuaire.</p> <p>Il induira c'est vrai de nouvelles nuisances notamment sonores mais sera également l'occasion d'installer des protections acoustiques qui réduiront au passage les nuisances actuelles.</p> <p>La vocation du port n'est pas de faire de l'argent car c'est un établissement public de l'Etat mais de développer l'emploi et l'activité économique et de permettre la bonne circulation des marchandises pour assurer le confort de chacun au meilleur prix.</p> <p>Nous entendons l'inquiétude des riverains sur la situation sanitaire. Lors de l'atelier à Consolat sur les effets du projet, l'ARS a confirmé qu'elle a saisi Santé Publique France pour que celle-ci réalise une étude d'impact sanitaire sur la zone.</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

25	Site internet	14/12/2022	Bonjour, habitante du promontoire Mourepiane-Saumaty, je suis très inquiète de votre projet, surtout concernant ma santé et celle de notre colline qui tressaille au moindre passage d'un poids lourd. Ma question est : voulez-vous notre mort et celle de notre quartier ? En attendant votre réponse, je vous joins la position de l'association Cap au Nord que je partage. Cordialement, Anne Garitey.	Avis sans question
26	Site internet	15/12/2022	Habitant depuis plus de 30 ans dans ce quartier, les conditions de vie se dégradent et ont des répercussions graves sur notre santé. Il est plus que temps que les pouvoirs publics aient une vision globale des projets et mesurent leurs impacts négatifs sur la population en matière de qualité de l'air, de bruit d'engorgement des réseaux, dans des quartiers dont les infrastructures sont sous dimensionnées pour accueillir tous ces camions, véhicules ...	Avis sans question
27	Site internet	15/12/2022	https://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221215142707.odt	<p>L'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée et la SNCF ont effectivement conclu en décembre 2021 un accord en vue de la cession des 25 hectares de la gare de fret du Canet. La fermeture du site du Canet est programmée en 2024. La reconversion du site est une réalisation très attendue de la requalification urbaine de la ville de Marseille dans les années à venir. Elle permettra l'aménagement d'un grand parc en plein centre-ville, le parc des Aygaldes, et réduira les risques d'inondation sur tout le secteur.</p> <p>La reconversion urbaine du site étant actée, SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes : des voies de réception et un chantier de transport combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental.</p> <p>Le projet actuel, qui fait l'objet de la présente concertation, présente de grandes différences avec le projet de 2015:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour commencer, en 2015, le port avait présenté à l'enquête publique un projet localisé sur le seul site de Mourepiane. De grande envergure, il ambitionnait de développer un chantier de fret mer – rail – route au sein des bassins Est du port de Marseille Fos avec un objectif de volume traité de l'ordre de 150 000 UTI/an, correspondant à plus du double des trafics actuels cumulés du terminal de fret continental du Canet (environ 40 000 UTI/an) et du terminal maritime Med Europe Terminal (MET) de Mourepiane (environ 20 000 UTI/an). Faisant suite à l'enquête publique qui s'est conclue par un avis négatif du commissaire enquêteur, le port de Marseille Fos et ses partenaires ont engagé dès la fin 2015 une réflexion visant la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet d'envergure plus restreinte. La stratégie ainsi construite se base aujourd'hui sur plusieurs sites. L'étude des origines et destination des marchandises du Canet (source DREAL) a montré qu'environ la moitié des marchandises était à destination de la zone située autour de l'étang de Berre. A partir de ce constat, il a été imaginé de profiter de l'opportunité de l'agrandissement du chantier de Clésud, à Miramas et Grans, et de répartir les flux de transport combiné du département autour de deux pôles : Clésud et Marseille. Dans le projet actuel, les

			<p>trafics de logistique urbaine à destination directe de Marseille et de l'Est du département seront traités sur Marseille et les trafics à destination de l'Ouest et du Nord du territoire métropolitain seront traités sur Clésud.</p> <p>Dans le projet actuel, le volume de fret « continental » traité sur le chantier combiné de Med Europe répond au juste besoin des Marseillais et le terminal de chantier combiné est plus de deux fois moins capacitaire, avec une capacité de traitement de l'ordre de 60 000 UTI/an en 2046. En outre, les caractéristiques du faisceau de chargement/déchargement ont évolué :</p> <p>==> Le projet de 2015 prévoyait 6 voies sous portiques de 750 à 850 mètres et 2 voies de manutention à grues mobiles (<i>reachstakers</i>) de 500 et 750 mètres ;</p> <p>==>Le projet actuel prévoit 6 voies de 420 mètres sous portique, soit 60% de voies en moins. Par ailleurs, la signalisation et le plan de voie du raccordement ont fortement évolué pour améliorer la performance du raccordement ferroviaire pour assurer, y compris, pendant les heures de pointe, la compatibilité des horaires de circulations fret et voyageurs. Ainsi les trains fret pourront perdurer dans leurs horaires actuels (qui sont ceux demandés par les opérateurs de transport) avec un cadencement aux 15 mn des TER.</p> <p>Pour finir, le projet actuel prévoit, de manière exceptionnelle à la demande des Partenaires Etat et Collectivités Locales, la mise en œuvre de protections phoniques et vibratoires là où l'impact est caractérisé mais sans obligatoirement atteindre les seuils réglementaires.</p> <p>Le terminal de Med Europe est un terminal existant, qui fonctionne et qui accueille aujourd'hui des trains de conteneurs et traite 15 à 20 000 UTI par an. Le trafic traité sur le Canet à destination de Marseille représente déjà 20 000 UTI avec des clients utilisant déjà le transport combiné sur la même zone. Le terminal part donc déjà avec 35 000 UTI/an transitant sur des lignes existantes. Le risque commercial est donc limité et il est beaucoup plus facile de faire grossir des lignes existantes que de créer de nouvelles lignes.</p> <p>Dans le cas du Havre, l'organisation logistique ferroviaire a présenté des difficultés fonctionnelles lors de sa prise en main par les opérateurs. Dans le cas de Marseille, la concentration en un seul point de tous les chargements et l'accès très court permet de limiter les coûts ferroviaires. L'accès ferroviaire au nouveau terminal va générer des économies substantielles pour les opérateurs par rapport à la situation actuelle pour les UTI maritimes : cette performance économique est le meilleur gage pour le succès du report modal. Par ailleurs, ce projet a été travaillé en amont avec les opérateurs ferroviaires suivant leurs besoins réels à court et moyen termes, son design a été complètement revu suivant les exigences de l'exploitant pour optimiser les conditions d'exploitation. Cette étroite collaboration en amont des études est également une garantie pour la fonctionnalité opérationnelle du projet.</p> <p>Il revient aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires concernés (le réseau ferroviaire national-RFN pour SNCF Réseau et le réseau ferroviaire portuaire-RFP pour le port de Marseille Fos), de réaliser les aménagements permettant de fournir aux transporteurs les meilleures conditions d'acheminement des trains pour le rendre attractif. Les études préliminaires montrent que le projet permettra d'économiser de l'ordre de 40€ par conteneurs sur les manœuvres ferroviaires d'accès au port par rapport au système actuel. Cela représente une économie de 7% sur un trajet</p>
--	--	--	---

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>de 600km ce qui est significatif pour rendre le train aussi économique que la route. Indépendamment de l'aspect aménagement de l'infrastructure, le port de Marseille Fos incite les transporteurs à utiliser le mode ferroviaire par une politique tarifaire incitative avec des coûts facturés qui ne couvrent pas tous les frais de maintenance du réseau ferré portuaire.</p> <p>Les sujets cités, ont été abordé lors de la réunion de synthèse par le DG du GPMM. Celui-ci note les attentes exprimées sur la réduction des nuisances des activités portuaires de manière générale, sur l'accès à la mer, sur un projet d'aménagement du littoral, ainsi que sur la demande d'informations, au-delà des concertations obligatoires ou volontaires et de la concertation continue dans le cadre du Dialogue Ville-Port (il note notamment la proposition de mise en place d'une maison des projets). Il indique que ces préoccupations rejoignent l'engagement pris avec le préfet et avec les élus du territoire sur le Grand Estaque. Il rappelle le total engagement du port de Marseille Fos pour avancer avec les collectivités sur le projet du Grand Estaque.</p> <p>La porte 4 qui gère effectivement une part importante du trafic PL, a un accès direct en entrée et en sortie sur l'A55 dans les 2 sens (vers le Nord mais également vers le Sud pour rejoindre la L2 en direction de l'Est), ce qui limite le passage des véhicules dans la ville sur des axes urbains. Le report modal souhaité vers le fer concerne l'ensemble des marchandises, y compris le transport de voitures vers le port pour y être embarquées.</p> <p>A noter que le maintien de l'activité de transport maritime de voitures sur les bassins Est répond à la volonté du GPMM de développement économique / de maintien de l'activité génératrice d'emplois directs et indirects sur l'aire marseillaise.</p> <p>Ce point a été largement partagé lors de la concertation. Des points de "mesures" ont été identifiés et choisis avec les participants. Ce sujet fera partie de la concertation "de suivi" au premier trimestre 2023.</p> <p>L'étude d'impact du projet va développer les effets du projet, et notamment les effets sur le critère Air /Santé. Cette étude sera présentée lors de l'enquête publique.</p> <p>A noter qu'indépendamment du projet, le GPMM poursuit sa politique de branchement des navires à quais (projet CENAQ – Connexion électrique des navires à quai) et réfléchit à la possibilité d'avoir du matériel ferroviaire sur le port non thermique (batterie, pile à combustible.) L'utilisation de portique électrique en remplacement de chariot élévateur (<i>reachstackers</i>) pour la manutention de conteneurs ferroviaires participera également à la décarbonation de toute la logistique de transport/chargement/déchargement de marchandises.</p> <p>A noter par ailleurs que Santé Publique France va réaliser une étude d'impact sanitaire sur le secteur. (cf. l'atelier sur les effets du projet du 21 novembre</p>
28	Site internet	15/12/2022	Bruit, pollution, intérêt économique ,quel sens donner à ce projet qui pénalise encore un peu plus des populations déjà bien impactées par le mépris des 'décideurs'. En accord avec le texte de l'association CAP au Nord	Avis sans question

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

29	Site internet	16/12/2022	<p>Bonjour, Merci encore aux MOA's, mais pourriez-vous rapidement déposer sur l'espace 'Documentation' les documents suivants : - support présenté de la visioconférence du 13 décembre 2022 - compte-rendu de la visioconférence du 13 décembre 2022 - support de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022 En point 1 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, il est noté 'coordination des différents projets et prise en compte de leurs interactions'. Quand sera-t-il présenté une vision macro (schéma directeur ?) comprenant l'ensemble des points suivants : LNPCA, reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, extension nord de la ligne de tramway T3 (phase2) ; pour une meilleure compréhension de l'imbrication de ces projets par les populations impactées. En point 5 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, il est noté 'estimation de l'augmentation du trafic PL'. Merci à SNCF Réseaux d'indiquer la volumétrie prévue des PL correspondant au chantier de la LNPCA (creusement du nouveau tunnel, apport/enlèvement des matériels et matériaux, etc.) devant transiter par la D4 (dont Fernand Sardou), dans les 2 sens. En point 5 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, il a (approximativement) été notifié 'pourcentage du fret maritime à terme'. Merci d'indiquer votre estimation, à moyen terme (3 à 7 ans) , sachant que si j'ai bien compris, les emplois de la gare du Canet vont être réaffectés en effectifs du GPMM, et que certaines rumeurs font état de 6 nouvelles grues de chargement/déchargement. En point 7 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, il a été fait état de la situation épidémiologique présentée par l'ARS. Merci de nous communiquer une étude ORS mise à jour / actuelle et basée sur l'interview des médecins locaux et des patients des zones impactées par ce projet traités par les hôpitaux de la région. L'étude présentée se basant uniquement sur certains cas, et remontant à 2016. Pour les points 9 et 10 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, merci de nous communiquer les résultats des études phoniques et vibratoires. Pour le point 11 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, merci à SNCF Réseaux de nous communiquer la synthèse des rapports de mise en conformité aux normes actuelles du</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'ensemble des supports de présentation des rencontres de la concertation sont disponibles dans l'espace Documentation du site internet, ainsi que sur la page dédiée aux comptes-rendus. Vous pouvez télécharger directement le support présenté lors de la réunion du 13 décembre 2022, consacrée à la gestion des matières dangereuses, en cliquant ici. Les comptes-rendus des rendez-vous sont mis en ligne au fur et à mesure. Vous pouvez d'ores-et-déjà retrouver les comptes-rendus des deux premiers rendez-vous. 2. Comme vous l'évoquez, parmi les sujets abordés par les participants sur le contexte du projet au cours de la concertation, il a notamment été question de la notion de projet de territoire et de la coordination entre les projets sur le territoire. L'ambition partagée portée par les collectivités et les maîtres d'ouvrage est d'adopter une vision d'ensemble des projets, en ne prenant pas seulement en compte le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, mais également d'autres projets, notamment le projet de développement de la 2ème tranche d'Euroméditerranée, le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LN PCA), ou encore les différentes mesures d'amélioration de la desserte du territoire, notamment via la prolongation de la ligne 3 du tramway. Il ne s'agit pas de traiter de façon isolée la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet : toutes les mutations du territoire ont vocation à être prises en compte. Tous ces enjeux sont débattus par l'Etat, ainsi que l'ensemble des acteurs institutionnels dans l'instance du comité de dialogue Ville-Port qui permet d'échanger sur l'ensemble de ces sujets, d'en partager les enjeux et les contraintes, et de prendre en compte les interactions de ces différents projets dans le but de travailler ensemble sur l'amélioration du territoire. 3. Le trajet envisagé pour les camions du chantier LN PCA ne comprend pas la D4. 4. La croissance attendue sur les conteneurs des bassins Est reste relativement contenue de l'ordre de 1,3% par an dans les 7 prochaines années. Il n'est aucunement prévu de réaffecter les agents du Canet dans les effectifs du GPMM. A notre connaissance les opérateurs n'ont pas pour projet d'acheter 6 nouvelles grues. 5. L'ARS a indiqué lors de l'atelier sur Consolat qu'elle avait saisi Santé Publique France pour qu'elle réalise une étude d'impact sanitaire sur le secteur. 6. Les études acoustique et vibratoire sont en cours dans le cadre du projet. Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseaux, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires.
----	---------------	------------	--	---

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>tunnel du Soulat. En point 14 de la synthèse du dossier de concertation du 15 décembre 2022, merci de nous communiquer la synthèse de restitution des études du Pôle Mer.</p>	<p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>7. Ce rapport n'existe pas à ce jour. Les éléments de conformité seront apportés dans la suite des études.</p> <p>8. Les études citées sont en cours et ne peuvent donc à ce jour pas être diffusées.</p>
30	Site internet	16/12/2022	<p>Bonjour Je me joins à Cap au Nord qui étudie et veille sur le développement raisonné de vos projets. Merci de tenir compte de nos questions et revendications. Cordialementci-joint le dernier courrier de 'Cap au Nord'</p>	<p>Avis sans question</p>
31	Site internet	16/12/2022	<p>Les habitants de Saint-André, Saint Henri, Mourepiane et l'Estaque seront impactés par l'augmentation du trafic ferroviaire liée au développement du fret ferroviaire et par l'augmentation du nombre de trains circulant sur le Port et sur les voies ferrées entre Saint André et l'Estaque (tunnel de la Nerthe). À l'horizon 2030, 1 TER toutes les 15 min et entre deux TER 1 train de marchandises, (10 actuellement pour un développement espéré autour de 16 entre 6h et 22h). Nos exigences : pose de murs anti-bruit entre Saint André et le tunnel de la Nerthe (Estaque Riaux) ; réfection des voies ferrées pour réduire les vibrations émises par le roulement des trains sur les rails. Oui au ferroutage, oui au report modal sur rails mais attention aux possibles dégradations de nos conditions de vie.</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution, Nous prenons note de ces demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes réglementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
32	Site internet	16/12/2022	<p>Oui au feroutage, oui au report modal sur rails mais attention aux possibles dégradations de nos conditions de vie !! Je vous demande donc la double exigence suivante : pose de murs anti-bruit entre Saint André et le tunnel de la Nerthe (Espace Riaux) ; réfection des voies ferrées pour réduire les vibrations émises par le roulement des trains sur les rails.</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution, Nous prenons note de votre avis sur l'intérêt du fret ferroviaire mais aussi de vos demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes réglementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
33	Site internet	16/12/2022	<p>Lors du lancement de la concertation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de Canet, en date du 16 novembre 2022, dans la salle de Sainte Cécile à Saint-Henri, un groupe de personnes venant de la cité de</p>	<p>Nous regrettons les invectives qui ont pu être proférées lors de la première réunion. Nous nous réjouissons que les autres réunions aient pu se tenir dans un contexte d'écoute mutuelle plus apaisée.</p> <p>Ces échanges constructifs nous ont permis d'expliquer aussi clairement que possible le projet et</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>Bassens m'ont invectivé lors de ma prise de paroles. Je regrette que personne ne soit intervenu afin de faire cesser ces invectives. Là problématique est la même que l'on vienne d'une cité ou bien d'un quartier !!!!Saint-André est classé 'quartier prioritaire dans le cadre de la politique de la ville et plusieurs membres de notre CIQ ainsi que moi-même faisons partie du Conseil Citoyen Nord Littoral Ouest dans lequel nous travaillons avec la cité des Tuileries. Nous pensons que ces personnes que nous ne connaissions pas, ont été manipulées afin de m'empêcher de m'exprimer et n'étaient pas présentes pour faire avancer le débat. Bien sûr nous comprenons très bien leur souffrance et le désarroi de la situation à laquelle ces personnes sont confrontées ; Les propos tenus m'ont profondément touché car depuis 40 ans je suis engagée bénévolement auprès des habitants, des commerçants dans le quartier de Saint-André, ainsi qu'auprès des Comités d'Intérêt de Quartier de Marseille et les Communes environnantes dont je suis une des administratrices.</p>	<p>de comprendre les enjeux des riverains pour proposer des ajustements et des mesures de réduction qui fassent sens.</p>
34	Site internet	16/12/2022	<p>Oui au ferroutage, oui au report modal sur rails mais attention à ne pas dégrader les conditions de vie de vie des habitants avec des pollutions sonores et atmosphériques notamment.</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution, Nous prenons note de votre avis sur l'intérêt du fret ferroviaire mais aussi de vos demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats. Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains. Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers : - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>moyen terme de portiques (smart gate) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes règlementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
35	Site internet	16/12/2022	Je reprends l'avis de Cap au nord	Avis sans question
36	Site internet	17/12/2022	Je reprends les remarques de Cap au nord	Avis sans question
37	Site internet	17/12/2022	Oui au feroutage, oui au report modal sur rails mais attention aux possibles dégradations de nos conditions de vie.	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Nous prenons note de votre avis sur l'intérêt du fret ferroviaire mais aussi de vos demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes règlementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.
38	Site internet	17/12/2022	<p>Je ne comprends pas votre réponse à la question de Cap au Nord : 'Serait-il envisageable de découper les trains longs avant Marseille ?' Vous avez répondu : 'Le fait de découper les trains hors de Marseille aurait pour effet de doubler le nombre de trains qui circulent dans l'agglomération. De plus, cela impacterait négativement la compétitivité économique du mode de transport ferroviaire, ce qui amènerait à une hausse du trafic routier dans l'agglomération. L'endroit où les trains sont découpés doit être proche des chantiers de manutention de façon à limiter les nuisances liées à la traction des coupons qui s'opère avec des engins thermiques. Je ne suis pas spécialiste mais je pense que l'on pourrait découper à Clésud ces trains longs en quatre parties :1 Marchandises pour Marseille.2 marchandises pour le maritime.3 marchandises pour l'est du département (cela est prévu)4 marchandises pour l'ouest du département. (Pour le site qui avait été envisagé de Bréguières)Je suis persuadé que le nombre de trains ne doublerait pas (j'accepterais ceux exclusivement destinés à Marseille) et qu'il n'y aurait pas de hausse du trafic routier. Je pense aussi qu'à Clésud où l'on peut découper les trains il y a aussi des chantiers de manutention.</p>	<p>Merci pour vos questions complémentaires qui permettent d'encore mieux essayer d'expliquer notre projet.</p> <p>La solution alternative proposée consiste à découper les trains fret en amont d'Arenc pour pouvoir être reçu sur le faisceau d'Arenc actuel limité à des trains de 560 mètres maximum. ET ainsi, éviter la création d'une nouvelle infrastructure (raccordement de Mourepiane).</p> <p>La composition des trains multimodaux de conteneurs peut être variable et comprendre tout ou partie des 4 catégories que vous citez. Par exemple, un train peut être 100% maritime ou 90% pour Marseille et 10% maritime, etc...</p> <p>Le découpage par destination ne pourrait donc pas assurer des trains de longueur inférieur à 560 mètres.</p> <p>Par contre, notre projet va dans votre sens pour ce qui concerne la destination ouest du département qui ne sera plus incluse dans les trains à destination du port de Marseille.</p> <p>Notre réponse indiquait donc que quel que soit le découpage, les trains à destination de Marseille (pour les 3 premières catégories de Marseille) seront "doublés" pour que l'ensemble des marchandises atteignent leur destination dans le délai nécessaire à nos clients (les marchandises ne pourront pas attendre à Clésud ou ailleurs, les jours suivants en attendant de former un train de 560 mètres).</p> <p>Ainsi, le découpage des trains à Clésud (ou ailleurs) en 2 ou 3 trains (suivant la composition du train de l'opérateur de transport) entraînerait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que chaque "petit" train transporterait entre Clésud et Marseille beaucoup moins de marchandises (soit 15 ou 25 wagons à la place de 40 par exemple) pour le même coût. - Qu'un plus grand nombre de trains fret circuleraient sur les voies littorales avec les impacts inhérents sur les riverains. <p>Les porteurs du projet objectiveront avant l'enquête publique des éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à Miramas et à l'acheminement vers le terminal via le faisceau d'Arenc de trains courts de 560m maximum (longueur maximale permise par le faisceau sans dérogation temporaire), à comparer avec l'arrivée directe de trains longs dans le faisceau de manœuvre du port prévu dans le projet.</p> <p>Cette hypothèse de découpe n'est toutefois pas certaine, les opérateurs pouvant choisir, si cette solution est plus chère, de transporter la marchandise de Miramas (Clésud-TOP) vers le port directement par camions plutôt que par train court. Cette solution serait alors contre-productive en termes de report modal et de décarbonation des transports.</p>
39	Site internet	17/12/2022	<p>Il serait nécessaire de penser aux bien-être des habitants en les protégeant du bruit causé par les trains et containers.</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Nous prenons note de ces demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes réglementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
40	Site internet	18/12/2022	<p>1 l'augmentation du trafic ferroviaire doit absolument être accompagnée de mesures antibruit (murs, réfection des voies) aussi bien du côté ville que dans l'enceinte du port 2 l'activité déployée dans le port doit également faire l'objet de mesures antibruit (camions, manutention, moteurs des bateaux, réparation des containers, etc..)3 le transit des containers doit être limité aux containers qui concerne la ville de Marseille et sa périphérie proche</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Nous prenons note de ces demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ;

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				<p>- Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ;</p> <p>- Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques).</p> <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes règlementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p> <p>Comme illustré lors de l'atelier-visite organisé sur le port le 6 décembre dernier :</p> <p>- Depuis/vers le port de Marseille Fos, (slide 7 du diaporama diffusé lors de l'atelier), la plupart des origines/destinations des camions restent dans la région proche ;</p> <p>- Des sondages effectués aux portes du port sur la destination/ la provenance des poids lourds, montrent que 75% des poids lourds vont/viennent du département. Sur ces 75%, 40% environ restent sur Marseille.</p> <p>Le choix de garder l'activité de conteneurs maritimes sur Marseille tient donc d'une part à la destination des conteneurs (30% sur Marseille) et aussi aux enjeux économiques et sociaux, avec le maintien des emplois locaux (directs et indirects) liés à cette activité et à l'activité portuaire des bassins Est d'une manière générale.</p>
41	Site internet	18/12/2022	<p>Concilier écologie, réduction des nuisances sur la route et bien-être des habitants des quartiers au Nord de Marseille les habitants de nos quartiers seront impactés par l'augmentation du trafic ferroviaire lié au développement du fret ferroviaire et par l'augmentation du nombre de trains circulant sur le Port et sur les voies ferrées entre Saint André et l'Estaque (tunnel de la Nerthe).À l'horizon 2030, 1 TER toutes les 15 min et entre deux TER, 1 train de marchandises,(10 actuellement pour un développement espéré autour de 16 entre 6h et 22h).Le minimum est- la pose de murs anti bruits entre Saint André et le tunnel de la Nerthe(Estaque Riaux) ;- la réfection des voies ferrées pour réduire les vibrations émises par le roulement des trains sur les rails notamment vers tous les quartiers qui sont au-dessus, sur les hauteurs, car on sait que le bruit monte. Il</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution,</p> <p>Nous prenons note de ces demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <p>- Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ;</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			serait temps que l'équilibre du bien-être entre quartiers au Nord et quartiers au Sud de Marseille soit respecté	<ul style="list-style-type: none"> - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes règlementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.</p>
42	Site internet	19/12/2022	<p>Bonjour, les 14, 15 et 16ème arrondissements de Marseille supportent une circulation de poids lourds qui ne cesse de progresser. Certes, l'accueil par Clésud des trafics desservant l'ouest du département devrait décharger Marseille. En revanche le développement de 20 000 UTI découlant du projet stratégique du port et les annonces de l'opérateur d'EUroMed ne peuvent que conduire à une augmentation des Poids lourds, bien supérieure au graphique du dossier. Tout le dossier s'appuie sur la croyance du développement du report modal et l'apparition du ferroutage. Il s'agit là d'une hypothèse qui ne peut se révéler positive qu'en cas de baisse du coût du transfert par le rail et/ou d'une augmentation du transport routier. Soit un changement de paradigme, qui reste à imaginer vu le poids du lobby routier et pour la SNCF des bénéfices de Geodis. Une fois de plus les habitants des quartiers nord se voient présenter un dossier rassurant mais qui conduira à de nouvelles nuisances. En sus des poids lourds, les habitants de ces quartiers seront impactés par l'augmentation du trafic ferroviaire liée au développement du fret ferroviaire et par l'augmentation du nombre de trains circulant sur le Port et sur les voies ferrées entre Saint André et l'Estaque (tunnel de la Nerthe). Je demande que soit- posés des murs anti bruits entre Saint André et le tunnel de la Nerthe(Estaque Riaux) ;- la réfection des voies ferrées pour réduire les vibrations émises par le roulement des trains sur les rails. Jean-Edouard PROST</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution, Nous prenons note de ces demandes. Les études acoustique et vibratoire dans le cadre du projet sont actuellement en cours. Les mesures de réduction des effets pourront être définies et affinées aux termes de ces études, en fonction de leurs résultats.</p> <p>Une concertation de suivi, dont le calendrier sera annoncé en janvier 2023, va être mise en place par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, afin préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Elle doit notamment permettre la restitution des résultats des études en cours pour pouvoir travailler avec les riverains sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Elle permettra ainsi notamment d'échanger sur la définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation). Sachant que, comme exposé durant la concertation, les Partenaires (Etat et Collectivités Locales) ont décidé exceptionnellement d'aller plus loin que la réglementation pour proposer des protections acoustiques et améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>Cette concertation de suivi sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des échanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ; - Le maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ; - Des réunions publiques (présentation du bilan du garant, études acoustiques). <p>A noter que des mesures de réduction des impacts sont d'ores-et-déjà envisagées en lien avec les enjeux acoustiques et vibratoires. Le port de Marseille Fos prévoit notamment le déploiement à moyen terme de portiques (<i>smart gate</i>) sur le secteur du projet, qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter.</p> <p>De plus, et indépendamment du projet, une législation européenne obligera les propriétaires de wagons empruntant certains corridors à équiper leur matériel roulant de semelles de frein en matière composite, ce type de semelle permet de réduire le bruit et les vibrations générées par le</p>

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

				passage des trains ; cette réduction du bruit est mesurée à environ 8 décibels. Bien que cette obligation ne concerne pas la totalité du réseau, la quasi-totalité des wagons seront équipés de ces semelles composites ; en effet, les wagons n'étant pas cantonnés à circuler sur un seul corridor, ils doivent être aptes règlementairement à circuler sur tout le réseau ferré. Cette législation sera effective dès 2024.
43	Site internet	19/12/2022	<p>Bonjour, J'habite à St André. J'avais eu l'occasion de contribuer au projet de TTCM de 2015, avec le CIQ, par un mémoire conséquent et motivé versé à l'enquête publique. Au-delà de l'ampleur pharaonique du projet et de son cout, nous y avons relevé des lacunes graves des maitres d'ouvrages, notamment sur l'analyse oubliée des circulations de trains par la rampe de Mourepiane jusqu'à l'Estaque, aggravée par les contraintes de cette rampe, obligeant à dégrader la vitesse des convois. Prenant connaissance du nouveau projet, il semble que certaines remarques de bon sens aient été prises en compte : - Les volumes d'UTI en cause ont sensiblement dégonflé, tant par la disparition d'opérateurs du Canet que le GPMM voulait transférer à Mourepiane, que surtout par un changement d'orientation politique, faisant droit à une revendication fondamentale des riverains : ne pas faire circuler sur les bassins Est (i.e. en zone urbaine habitée) des marchandises qui n'ont rien à faire à Marseille, désormais orientées vers Clésud. C'est un point très positif dans l'intention, même si sa portée pratique n'est pas très claire dans le fouillis des informations. - Les nuisances sonores et vibratoires semblent mieux prises en compte, notamment sur le secteur de St André où des aménagements sont prévus, sans garantir encore qu'ils soient possibles. - La pollution des vracs est abordée, ainsi que l'état et le contrôle du matériel roulant. - La problématique des TMD semble avoir été entendue, bien qu'aucune proposition claire et contrôlable ne démontre une prise en compte. On se souvient du précédent dossier, qui dans son étude de danger, demandait froidement l'inconstructibilité urbaine en bordure du TTCM ! On aimerait pourtant savoir si le GPMM a totalement renoncé au trafic de nitrate d'ammonium, l'accident majeur de Beyrouth nous ayant rappelé celui d'AZF à Toulouse. Idem pour le GNL. - La congestion réhhibitoire des voies que vont provoquer ces trains de fret à contresens, entre la rampe de Mourepiane et la gare de l'Estaque, fait l'objet d'un aménagement nouveau de changement de voie,</p>	<p>Bonjour et merci pour votre contribution.</p> <p>L'opportunité et les raisons du choix de la solution du projet : La fermeture de la gare du Canet est programmée en 2024 pour laisser la place au projet de parc des Ayalades porté par Euroméditerranée. SNCF Réseau a l'obligation de relocaliser les fonctionnalités ferroviaires équivalentes ailleurs. Cette obligation est due au fait que la gare du Canet soit inscrite au document de référence du réseau, et que toute modification apportée à ce document nécessite l'autorisation de l'Autorité de Régulation des Transports. Pour pouvoir modifier ce document, SNCF Réseau doit être en mesure de pouvoir présenter un plan B où l'on reconstitue à un autre endroit des fonctionnalités équivalentes. Dans le cas de la gare du Canet, cela signifie des voies de réception, et également un ou plusieurs chantiers de fret combiné. La fermeture de la gare du Canet induit une opportunité de réorganiser le flux de transport combiné qui sera traité sur Marseille, l'objectif étant de traiter sur Marseille ce qui correspond aux besoins de la zone marseillaise. L'objectif du port de Marseille Fos et de SNCF Réseau est d'appuyer le report modal de la route vers le rail, et pour cela, il faut limiter les coûts du transport ferroviaire, et proposer une offre ferroviaire robuste et solide en laquelle les opérateurs de transport puissent avoir confiance. Le fait de maintenir une activité ferroviaire sur les bassins Est du port est un impératif pour ne pas que l'intégralité des marchandises qui transitent par les bassins Est soient traités par la route. Le projet répond également à une volonté de réutiliser une infrastructure déjà existante en la complétant plutôt que de créer un nouveau site industriel en milieu urbain. Les maitres d'ouvrage essayent au maximum de maîtriser et limiter les impacts du ferroviaire pour les riverains les plus impactés.</p> <p>L'obligation de reconstituer des fonctionnalités ferroviaires équivalentes ne permet pas de retenir l'option de ne rien faire. Différents sites avaient été identifiés pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires, et une analyse multicritère avait été menée par rapport aux sites identifiés, cette analyse portait sur le coût des aménagements, l'efficacité de la solution, et de la date d'échéance à laquelle la solution pourrait être mise en œuvre. Les trois sites qui avaient été identifiés aurait amené à une augmentation considérable des distances parcourues par les poids lourds vers les zones urbaines. Un report de l'ensemble du trafic combiné à Clésud (à Grand-Miramas) a été étudié, mais cela aurait eu un impact très négatif sur le trafic des poids lourds entre Miramas et Marseille. Cette solution aurait constitué un vrai frein au développement du port qui n'aurait plus été en mesure de proposer de solution de transport ferroviaire aux opérateurs. Cette solution d'un report complet du trafic combiné à Clésud (à Grand-Miramas) aurait également privé Marseille d'un outil multimodal performant en son sein même pour servir la logistique urbaine. Concernant la solution d'un traitement des trains longs sur le faisceau d'Arenc, les maitres d'ouvrage ont déjà fourni différentes explications servant à montrer pourquoi le faisceau d'Arenc ne remplirait pas les fonctions attendues (voir les paragraphes ci-dessous).</p>

prévu au niveau du raccordement. L'amélioration est minime, mais réelle. Mais certaines attentes majeures n'ont pas encore été entendues. Il faut d'abord noter la lassitude des riverains, impactés par l'empilement et le saucissonnage des dossiers sur le secteur, qui depuis 2015 ont vu : - Le TTCM, version 2015, qu'ils ont réussi à faire abandonner. - La relance effective des formes 8 & 9 des chantiers navals, avec ses pollutions aériennes et sonores. - La relance effective de la forme 10 des chantiers navals, avec ses pollutions aériennes et sonores, par enquête publique séparée, pour ne pas franchir les seuils contraignants de la DREAL en cas de dossier unique. - Le déménagement en cours des ferries de la Joliette au cap Janet : le désengorgement des portes d'embarquement à la Joliette, bénéfique largement promu, a oublié de mentionner le report de tous ces véhicules au cap Janet, dont la desserte routière approximative surcharge et complique déjà la circulation locale des riverains. - L'implantation d'un data-center au cap Janet, avec là encore une enquête publique à minima, finalement complétée d'une extension opportunément oubliée de groupes diesels. - L'électrification du GPMM (data-center, navires à quai), une bonne chose, mais qui pour l'instant congestionne le secteur par ses grands travaux de voirie depuis le poste de Saumaty. - La LNPCA, qui élargi son sillon local à 4 voies, à coup d'expropriations à St André. - La multiplication (justifiée) des TER, qui augmente la pollution aérienne et sonore, alors même qu'ils ne desservent pas les quartiers traversés, le projet de gare à St André (initialement prévu opérationnel en 2023) étant encore en gestation. - L'aménagement du passage à niveau de St André, en discussion, passé sous silence dans le présent dossier (car figurant dans un autre "sauceur", la LNPCA), mais pourtant OBLIGATOIRE pour le permettre, et qui d'après la SNCF serait à l'horizon 2030, donc après toutes les "phases" du présent dossier. C'est inacceptable. C'était déjà un motif majeur d'opposition et de refus en 2015, retenu dans l'avis négatif de l'enquête publique. - L'extension prévue du tram de St Exupéry à la Castellane : Enfin un TCSP pour ces quartiers, mais au prix d'une voirie encore réduite, vu l'emprise nécessaire des trams actuels, sans rapport avec les trams qui circulaient à St André il y a un siècle. Bref, on n'en peut plus... Sur un territoire déjà

L'exploitation du faisceau d'Arenc en phase provisoire :

La réception des trains de fret longs sur le faisceau d'Arenc actuel nécessitera le stationnement de ces trains sur des appareils de voie (des aiguillages).

Ce fonctionnement dérogatoire ne présente pas de risques pour la sécurité, il présente en revanche des risques d'endommagement et d'indisponibilité de l'infrastructure. Ces éventuels impacts auraient pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire pouvant impacter les circulations de trains voyageurs. Si l'infrastructure venait à être endommagée, SNCF Réseau pourrait perdre cette autorisation dérogatoire et serait alors dans l'incapacité de recevoir des trains longs sur Arenc.

Il n'est pas possible, avec des modifications simples, d'utiliser le faisceau à la place du raccordement ferroviaire de Mourepiane avec les mêmes fonctionnalités.

Les schémas ci-dessous, qui illustrent le fonctionnement du faisceau d'Arenc en phase transitoire :

Les trains commerciaux voyageurs utilisent les deux voies aux extrémités en haut et en bas (voies en gras noirs). Les voies situées au milieu sont des voies de garage ou de remisage de trains qui peuvent accueillir des trains de 530 mètres maximum, car les trains ne doivent pas dépasser de l'une ou l'autre des extrémités. Dans la situation actuelle, il est impossible d'accueillir des trains de 700-750 mètres. Durant la phase dérogatoire, il sera nécessaire de couper ces trains pour qu'ils puissent stationner sur le faisceau d'Arenc, faire rentrer les trains dans le port entrainera des manœuvres complexes qui ne pourront pas perdurer dans le temps.

Pour pouvoir faire arriver les trains par le raccordement de Mourepiane et les faire repartir par le faisceau d'Arenc, il est nécessaire d'améliorer le faisceau d'Arenc. La phase 1 du projet LNPCA prévoit que les voies utilisées par les trains commerciaux de voyageurs (en noir) soient déplacées au milieu du faisceau, de façon à ce que les trains de fret qui sortent du port puissent se garer sans avoir à traverser les voies principales. Pour réaliser ces aménagements, il sera nécessaire de reprendre toute la signalisation du site. Ces aménagements sont très onéreux et ne peuvent donc se faire que dans le cas d'un grand projet comme LNPCA.

Même avec le réaménagement du faisceau d'Arenc, le raccordement de Mourepiane sera nécessaire pour faire rentrer les trains longs sur le terminal portuaire ; seul le raccordement permet la compatibilité entre le trafic fret arrivant et le trafic voyageurs en heure de pointe, et ainsi continuer à faire des trains fret le jour plutôt que la nuit. Pour repartir du port, les trains fret auront avantage à passer par le faisceau d'Arenc car ils seront du bon côté pour rejoindre les voies principales. Le raccordement de Mourepiane n'est pas une fausse manœuvre.

Performance du raccordement de Mourepiane :

La situation telle qu'envisagée dans le projet de 2015 : la circulation des trains voyageurs était "arrêtée" au passage au vert du signal situé au bas du raccordement pour permettre au train fret de sortir du port... En sortie de raccordement, le train circulait à contre-sens jusqu'à l'Estaque où il pouvait regagner une voie dans le bon sens de circulation. C'est seulement à cet instant que la circulation des trains voyageurs pouvait reprendre. Le temps d'insertion d'un train fret nécessaire entre les circulations de trains voyageurs était de 17 minutes (durée pour le train fret de parcourir le tracé bleu et le tracé orange ci-dessous).

corseté par les coupures urbaines récentes de l'A 55 et du BUM André Roussin, qui ont détruit le terradou et isolé les quartiers de St André et St Henri, le plus souvent, on se sent comme des Indiens dans une réserve qui rétrécit, et on fait avec, faute de choix, et surtout d'écoute. Si ces considérations n'appellent pas de réponses, faute de lien direct avec "le dossier-saucisson du jour", elles font nécessairement partie de la réaction des riverains, qui ne veulent plus laisser dégrader leur cadre de vie, au seul profit d'intérêts économiques prédateurs extérieurs. *** Dans le présent dossier, ma contribution porte essentiellement sur l'opportunité et la cohérence de la réouverture de la rampe de Mourepiane. Le projet vise d'une part à équiper le GPM d'une "autoroute ferroviaire" d'accès, propre à faciliter ses échanges des bassins Est, et d'autre part à transférer les activités restantes du Canet à Mourepiane, assorties d'extension de l'emprise MET, pour promouvoir le ferroutage. Pour les riverains de St André, le dossier n'a pas beaucoup changé depuis 2015, et la visite du tunnel du Soulat, que j'avais faite en compagnie du CIQ de St André, et du Directeur régional SNCF de l'époque. Je connais parfaitement le terrain, ce qui n'est pas le cas de tous les rédacteurs du projet. Et le terrain n'a pas changé, sauf le cuivre des équipements qui a été volé. Reprenons donc exactement les mêmes arguments sur cette desserte, qui visiblement n'ont pas été entendus depuis 2015. Entre les pleines voies qui arrivent à l'Estaque, et les voies prévues au faisceau de St André ou de Mourepiane, quels trajets ferrés possibles et quels points faibles ? > Actuellement, le trajet est : Estaque, voie maritime>St André, tunnel Consolat, puis soit le faisceau d'Arenc, soit la gare du Canet, avec une bretelle CanetArenc. Ce trajet est commun avec les TER jusqu'à Arenç. Il dispose de deux voies (montante et descendante), assez droites, avec une pente normale, déjà électrifiées. En zone portuaire, une branche relie le faisceau d'Arenc et le faisceau de St André. Cela fonctionne déjà parfaitement, même avec les trains lourds ou longs, pas besoin de 2eme motrice pour circuler. Ce faisceau d'Arenc permettrait de découper les trains, mais pas le changement de mode route-rail actuellement assuré au Canet, et dont on a bien compris que dans tous les cas de figure, il se ferait à Mourepiane. > Le trajet projeté serait :

Le projet présenté aujourd'hui comporte deux phases :

- Une première phase, prévue pour fin 2025 :

Lors de cette phase, les trains qui sortent du port emprunteront le raccordement ferroviaire de Mourepiane et circuleront ensuite à contre-sens jusqu'à l'Estaque avant de regagner une voie ferroviaire dans le bon sens de circulation. L'évolution principale est que c'est le passage au vert du signal situé en sortie du raccordement de Mourepiane (et non plus avant l'entrée du tunnel comme pour le projet de 2015) qui "arrête" les circulations voyageurs.

En comparaison avec le projet de 2015, l'impact sur l'exploitation commerciale voyageurs de la ligne sera réduit. Le temps d'insertion maximal nécessaire entre les circulations de trains voyageurs sera réduit à 13 minutes. Cela ne sera néanmoins pas compatible à la situation post LNPCA en heures de pointe, qui prévoit un cadencement de trains voyageurs au quart d'heure.

Schéma de fonctionnement du raccordement en phase 1 du projet actuel

- Ainsi, il est prévu une deuxième phase, dans le même horizon de temps que la phase 1 du projet LNPCA :

En complément de la première phase, une voie de communication en sortie de raccordement permettra aux trains fret de récupérer rapidement la bonne voie de circulation. Le temps d'insertion maximal nécessaire entre les circulations de trains voyageurs sera alors encore réduit à 8 minutes, ce qui assure la compatibilité entre les circulations voyageurs et fret.

Schéma de fonctionnement du raccordement en phase 2 du projet actuel

Les résultats des études d'exploitation menées permettent d'assurer qu'il sera possible d'insérer des trains fret, quel que soit leur longueur, au travers des circulations de trains voyageurs, y compris aux heures de pointe.

Avant la phase une du projet de LNPCA (horizon 2030), qui prévoit des trains voyageurs tous les quarts d'heure, il n'est pas nécessaire d'avoir un temps d'insertion de 8 minutes entre les circulations de trains voyageurs.

La fermeture du passage à niveau de Saint-André :

Le passage à pied de la cité Consolat à Saint-André pourra se faire par le boulevard Cauvet, via le nouvel ouvrage qui sera créé. Ce sujet a été traité durant la concertation du projet LNPCA.

Les problématiques liées à la sortie par le raccordement ferroviaire de Mourepiane :

Pour sortir via le raccordement avec une seule locomotive, le poids du train est limité à 1260 tonnes ; pour aller au-delà de 1260 tonnes, il faudra soit une pousse non attelée, soit une seconde locomotive. Aujourd'hui, pour des questions économiques, les opérateurs ne sont pas prêts à mettre une seconde locomotive. Avec l'utilisation d'une pousse, les trains seront limités à 1700 tonnes (notamment à cause du reste du parcours et de la présence d'une rampe sur les voies de l'Estaque qui empêche l'utilisation d'une seule locomotive). Avec deux locomotives, le poids du train peut aller jusqu'à 1810 tonnes à la sortie du raccordement et 2180 tonnes sur le reste du parcours.

Sureté ferroviaire dans le tunnel du Soulat :

Estaque, voie maritime>St André, rampe de Mourepiane, tunnel du Soulat, faisceau électrifié de Mourepiane, ou faisceau de manœuvre de St André. Ensuite, les documents ne sont pas clairs, en ce qui concerne les mouvements de trains et les découpages, entre St André, Arenc, et MET, qui ne sont pas détaillés. Des explications claires et détaillées s'imposent, notamment pour le problème de la remontée, déjà évoqué en 2015 : normal, la géographie n'a pas changé, mais les bureaux d'études ont du mal à l'admettre. Rappelons que la rampe de Mourepiane présente plusieurs difficultés, qui dégradent les possibilités de service fiable par cette voie, et en font une curiosité ferroviaire : - C'est une voie unique, pour les trains montants comme descendants. La circulation doit y être alternée. - Elle présente, pour des raisons de contraintes géographiques, deux caractéristiques particulières : sa courbe très serrée, et sa pente à 2%, exceptionnelle sur le réseau ferré national. Tout au long des présents documents, c'est bien la SNCF qui parle constamment de "la rampe de Mourepiane" ? - Elle passe par un tunnel de 800 mètres (le Soulat) sous le quartier urbanisé de St Louis et le lycée régional St Exupéry, l'essentiel de la courbe étant dans ce tunnel. - A la remontée, cette réalité géographique se complique de l'aménagement nouveau prévu de changement de voie à la sortie de la rampe, pour limiter l'engorgement de la voie vers l'Estaque, jusqu'au passage du dernier wagon. Il est clair que les trains ne peuvent aborder ce segment à vitesse nominale, surtout pour des trains particulièrement lourds ou longs. Il faut ralentir considérablement, dans les deux sens, tant que le convoi n'est pas complètement sorti de cet embranchement, y compris sur les voies vers l'Estaque communes aux TER. Ce point de la vitesse précise et de la durée d'encombrement des voies n'est abordé nulle part dans le dossier. A terme, le conflit d'usage avec les TER paraît certain. Une étude dynamique fonctionnelle reste à faire, nous l'attendons. - Vitesse lente donc, mais aussi, comme le précise le projet, ajout d'une motrice diesel pour parvenir à remonter la pente hors normes. On rappellera que cette motrice supplémentaire n'était pas prévue au dossier initial de 2015, elle a été ajoutée en cours de route, suite à nos alertes sur la pente du Soulat. On reste intrigué devant les contradictions

Pour le mode ferroviaire, le risque principal concerne le croisement entre les trains, le raccordement est en voie unique et que ce risque n'existe donc pas. Pour ce qui est du tunnel du Soulat, une place est disponible à côté de la voie permettant d'accéder en cas de difficultés du train (panne, etc.). A l'entrée du tunnel, au niveau des escaliers, les pompiers peuvent brancher leurs tuyaux. L'accès pompier est accessible via la résidence Consolat, qui comporte une aire de retournement. Une zone d'enraillement permettra de mettre sur les voies un engin rail / route. Des aménagements de sécurité sont prévus du côté Derichebourg, à savoir une zone d'enraillement, ainsi qu'un accès et une aire de retournement et de stationnement pour les pompiers.

de la page 43 ("LIMITES DE TONNAGE IMPOSÉES PAR LE PROFIL DU RACCORDEMENT", c'est bien de la pente inhabituelle dont on parle indirectement), du document "Atelier-visite : raccordement ferroviaire de Mourepiane" :
 On lit : "La rampe entre la bifurcation de Mourepiane et l'Estaque limite le tonnage admissible d'un train tracté par une seule locomotive à 1700 tonnes" : On comprend donc sur les voies communes avec les TER. Mais le tableau prévoit 2 locomotives (ou 1 + une pousse non-attelée) de 1260 à 1700 tonnes... c'est contradictoire, et finalement concernerait au moins 70% des trains. Et cette deuxième motrice ne serait dételée (d'après le texte) qu'à l'Estaque... mais pas en page 42. Quelle est la vérité ? L'Estaque devient-elle la gare des attelages dételages de motrices complémentaires ? Combien coûte cette motrice diesel, que cette configuration rend nécessaire en permanence ? c'est concurrentiel ? Et quelle pollution ? Le dossier ne le dit pas. - Enfin, comme c'est une voie unique, en cas d'accident, tout le trafic ferré portuaire sera interrompu... et donc l'activité du port. Depuis le dossier de 2015, le nouveau projet a ajouté deux aires de stationnement-retournement, pour l'intervention des pompiers dans le tunnel du Soulat en cas d'accident. Ce n'est pas sérieux. En 2015, les riverains n'avaient pas demandé l'intervention des pompiers, mais de reconnaître que ce trajet totalement farfelu devait être abandonné définitivement, vu ses contraintes géographiques incontournables et les risques qui vont avec (En 2015, le GPMM y prévoyait même des TMD). Mais on continue à nous "vendre" une "autoroute ferroviaire du GPMM conforme au plan national rail-route et au report modal du fret, etc", alors que selon la réalité de ce projet, à la gare de l'Estaque, cette autoroute se transforme en départementale à 2 voies, puis en chemin vicinal à la bifurcation, à voie unique et circulation alternée, nécessitant une motrice complémentaire vu la pente hors normes, et franchissant lentement un tunnel de 800 mètres en courbe serrée, sous une colline urbanisée par de grands ensembles et le lycée Régional de Marseille. Cet accès unique prétend selon le dossier desservir TOUT le port... C'est ça, "l'autoroute ferroviaire" du GPMM ? Plutôt une blague marseillaise.
 Question au GPMM : une fois le projet réalisé, que faites-vous si un accident sérieux se produit dans le tunnel du Soulat, par

exemple avec un TMD? La question n'a pas changé depuis 2015. La réponse non plus : on utilise les voies du faisceau d'Arenc... Et effectivement, on ne voit pas comment on pourrait se passer d'utiliser le faisceau d'Arenc encore longtemps, seule alternative aux limites du projet acrobatique de la rampe de Mourepiane. Or dans le dossier, il n'y a quasiment pas d'information sur le devenir du faisceau d'Arenc, sauf pour évoquer la période "transitoire" (et l'éventualité lointaine d'y reconstituer des voies pour des trains longs). Arenc, c'est clair, est un "saucisson" plus loin... On a beau chercher, on ne voit pas ce qui empêcherait le faisceau d'Arenc d'accueillir des trains lourds ou longs, il le fait déjà. Et depuis l'Estaque, le trajet est infiniment plus aisé, identique aux TER, avec une pente normale et peu sinueuse. En clair, pas de ralentissement technique, pas de changement de voie, ni de contresens. En conclusion, un trajet qui existe, qui fonctionne, qui n'entre pas en conflit de sillon avec les TER, et dont l'extension éventuelle pourrait être mise en œuvre pour bien moins cher que la solution acrobatique de Mourepiane. Un scénario basé sur l'utilisation principale du faisceau d'Arenc manque à ce projet. Nous l'attendons. Mais, pour des raisons pécuniaires et de rentabilité, le GPMM se plaint de devoir retourner les trains pour les acheminer vers le port, "ce qui lui coûte". A nos yeux, c'est la seule raison d'être du projet de la rampe de Mourepiane, et de son financement public (nos impôts). Et si "ça ne marche pas", c'est surtout de l'argent public, peu celui du GPMM, qu'on va gaspiller. Nous attendons de ce projet un chapitre sur le devenir du faisceau d'Arenc, et une justification claire de l'abandon de ce faisceau au profit de la rampe de Mourepiane. Actuellement, il n'y a rien sur ce sujet. Encore un saucissonnage en vue. Si l'on tient absolument à remettre en service cette rampe de Mourepiane vers le port, il faut accepter de limiter l'usage qu'on peut en faire pour rester raisonnable. Les limites reposent sur : - le conflit d'usage avec les TER, appelés à se renforcer progressivement, avec une cadence peu compatible avec des trains industriels en manœuvre. Il doit être dit clairement, au niveau politique, que les TER seront dans tous les cas prioritaires pour l'usage des voies. Le projet présenté le sous-entend, en évoquant que le cadencement futur des TER amènera à terme à revenir

au faisceau d'Arenc... - la pente de cette rampe, qui impose au-delà d'un certain poids l'ajout d'une poussée diesel, ou un usage de freins important en descente. On peut limiter l'usage de la rampe à des trains plus légers et plus courts, ne nécessitant qu'une seule motrice. - la sécurité de ce trajet en tunnel et en courbe, dans un environnement urbain. On peut interdire la circulation de MD dans ce tunnel. Dans ces conditions, la rampe de Mourepiane peut constituer un complément intéressant à une desserte principale par Arenc. Mais ça fait cher le complément, en argent public comme en nuisances pour les riverains. C'est aussi une possibilité touristique pour des TER directs entre l'aéroport et les bateaux de croisière, au pied du navire. On a bien imaginé un téléphérique pour les monter à Notre Dame... Le calendrier on ne comprends pas non plus la précipitation du calendrier, qui impose une période transitoire compliquée et couteuse, entre l'aboutissement des différents chantiers. Ce calendrier ne sera visiblement pas tenu, pas plus que la gare de St André qui devait être opérationnelle en 2023, repoussée (pour l'instant) à 2030. Ce calendrier part de la fermeture programmée du Canet en 2024, pour finir avant les chantiers autour de la LNPCA, à horizon 2030. Il semble que toutes ces dépenses, et ces travaux contestables au vu de la réalité géographique, soient dus à ce délai de 6 ans entre les différents évènements. La SNCF n'est pas en droit d'imposer aux populations riveraines ses obligations de service à ses clients, pour justifier une apparente "obligation de faire" immédiate de travaux contestables, couteux, et préjudiciables aux riverains, alors qu'une solution existe déjà sur l'emprise d'Arenc, qui appartient à la SNCF. Le report à 2030 de la fermeture du Canet serait la solution immédiate raisonnable, faute de l'avoir anticipée, pour éviter cette précipitation illusoire et des dépenses inutiles. De tels reports sur les projets et les prévisions de chantiers à Marseille sont systématiques, il n'y a là rien de nouveau ni d'exceptionnel, et nous savons déjà tous que les échéances annoncées ne seront pas tenues. On a bien compris que le changement modal résiduel du Canet (après le délestage vers Clesud) serait dans tous les cas transférés à Mourepiane, avec le renforcement de MET. Mais en ce qui concerne la remise en service du raccordement de Mourepiane, par le tunnel du

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>Soulat, il y a encore beaucoup de choses à éclaircir et de limites à convenir avant de valider un tel projet ; Dans le meilleur des cas, il ne serait qu'une bretelle complémentaire, à une véritable autoroute ferroviaire des bassins Est, qui de l'Estaque aboutirait au faisceau d'Arenc. L'obstacle rédhibitoire Quant à l'un des obstacles majeurs qui avait fait capoter le dossier du Soulat en 2015, on n'en parle plus du tout dans ce projet, mais il est toujours là : le passage à niveau de St André ! Rien n'a changé, il est toujours évident que les trains du GPMM qui passeraient par la rampe de Mourepiane provoqueraient sa fermeture quasi-permanente, mettant le quartier en impasse, et interrompant les transports en commun de St André, St Henri, etc. Un projet d'aménagement de ce PN2 en tunnel est en cours de concertation, dans le cadre de la LNPCA, mais pas abouti pour l'instant. En effet, St André refuse d'y perdre ses transports en commun par une rupture de charge, et sa desserte par sa voirie principale traversante, mettant le quartier en impasse. L'horizon prévu (pour l'instant) de ce chantier semble être 2030. Vu ce qui vient d'être exposé, à St André, hors de question de remettre en service le Soulat avant le réaménagement du PN2, assurant le rétablissement de la voirie entre St André et St Louis, et les transports en commun standards qui l'empruntent, sans rupture de charge. Les habitants et les élus sont d'accord sur ces exigences, et les feront respecter. Même si ce dossier n'est pas dans le même "saucisson" que le nouveau TTCM, c'est toujours la SNCF : que le maître d'ouvrage du TTCM consulte son collègue maître d'ouvrage LNPCA-Marseille Ouest, pour savoir quand il pourra considérer cet obstacle comme résolu. Avant cet aménagement, l'ouverture de cette bretelle ferroviaire serait inacceptable. Merci de votre attention, et des réponses que vous pourrez nous apporter</p>	
44	Site internet	19/12/2022	<p>Monsieur Bourrissoux Garant CNDP, Veuillez trouver ci-joint ma contribution à la consultation publique en cours. J'ai bien noté que désormais le transport combiné desservant l'ouest et le Nord du département se fera sur le site de Clésud. Le trafic de logistique urbaine à destination de Marseille et l'Est du département se fera à Marseille. Cette évolution par rapport au projet 2015 peut paraître positive s'il n'y avait les inquiétudes sur la réalité de cette répartition. Le trafic routier</p>	<p>Le trafic routier : Concernant l'objectif avancé de diminuer le trafic routier, 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 page 15 du doc de l'atelier thématique du 21/11/2022. Je n'ai pas été convaincue, par les documents et les réunions auxquelles j'ai assisté, qu'il n'y aura pas d'impact en termes de circulation de camions avec ce projet. J'ai l'impression que sans réglementation contraignante, la logistique urbaine concernant Marseille aux moyens de poids lourds augmentera. Dans un arrondissement déjà fortement impacté par les plateformes</p>

: Concernant l'objectif avancé de diminuer le trafic routier, 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 page 15 du doc de l'atelier thématique du 21/11/2022. Je n'ai pas été convaincue, par les documents et les réunions auxquelles j'ai assisté, qu'il n'y aura pas d'impact en termes de circulation de camions avec ce projet. J'ai l'impression que sans réglementation contraignante, la logistique urbaine concernant Marseille aux moyens de poids lourds augmentera. Dans un arrondissement déjà fortement impacté par les plateformes logistiques existantes : Transcausse, Dachser, GTS etc... dont les camions utilisent déjà 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 poids lourds. Est-ce que toutes ces entreprises privées de logistiques alimentent uniquement Marseille ? Dans le cas contraire pourquoi leur activité n'est pas dirigée elle aussi sur les bassins ouest ? Les nuisances subies par les riverains : Circulation de camions (logistique et containers), pollution atmosphérique des entreprises du secteur dont le GPMM, des axes autoroutiers très polluants (A55), le survol des avions... La liste est longue. En restant dans le cadre du sujet de cette consultation les mesures suivantes sont souhaitables : Pose de murs anti-bruits là où les riverains de la SNCF le demande 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. Eloignement de la réparation des containers dans le GPMM des habitations. 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. Evolution de l'activité containers sur le GPMM : Dans les axes stratégiques du GPMM il est clairement fait état de l'objectif d'accueillir plus de « boîtes » à Marseille bassin Est. Cette augmentation souhaitée entrainera 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. Obligation sera-t-elle faite

logistiques existantes : Transcausse, Dachser, GTS etc... dont les camions utilisent déjà 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 poids lourds. Est-ce que toutes ces entreprises privées de logistiques alimentent uniquement Marseille ? Dans le cas contraire pourquoi leur activité n'est pas dirigée elle aussi sur les bassins ouest ?

La logistique d'une ville de près d'un million d'habitant génère des flux de marchandises très importants. Les entreprises citées alimentent effectivement essentiellement la ville de Marseille mais plus encore de très nombreuses entreprises situées autour de Marseille participent également à son alimentation logistique. Le géographie de la ville bordée sur l'Ouest et le Sud par la mer et située au Sud de la France fait que les flux logistiques proviennent très majoritairement du Nord et donc se concentrent sur les accès principaux au Nord de la Ville. Ces flux sont concentrés sur le mode routier, le GPMM et la SNCF dans la droite ligne des directives du ministère des transport ont pour mission d'augmenter la part modale du train pour ce trafic fret pour contenir l'augmentation des flux de poids lourds liée à l'augmentation de la consommation de marchandises dans les villes. Ce projet de chantier ferroviaire performant est une étape importante pour redonner sa part au fret ferroviaire.

Les nuisances subies par les riverains :

Circulation de camions (logistique et containers), pollution atmosphérique des entreprises du secteur dont le GPMM, des axes autoroutiers très polluants (A55), le survol des avions... La liste est longue. En restant dans le cadre du sujet de cette consultation les mesures suivantes sont souhaitables :

- Pose de murs anti-bruits là où les riverains de la SNCF le demande 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.
- Eloignement de la réparation des containers dans le GPMM des habitations.
- 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.

Mesures acoustiques :

Les aménagements de réduction des impacts liés au passage des trains ont déjà été réalisés au niveau du raccordement ferroviaire de Mourepiane, dont la remise en état de la voie et des équipements, ainsi que la réalisation de murs anti-bruit. Les aménagements acoustiques comprennent la pose d'écrans acoustiques au niveau de la cité Consolat ainsi que la pose de longs rails soudés sur les deux tiers du raccordement de Mourepiane. De plus, des études acoustiques réalisés par le cabinet d'étude CIA Acoustique, sont en cours sur la cité Consolat. Les premiers résultats des études soulignent l'impact de l'aménagement des murs anti-bruit sur le raccordement de Mourepiane où malgré le report d'une partie du trafic des voies existantes, les

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. Tension porte 4 et nouvelle porte Gare maritime : L'accès en direct au GPMM quand on vient du nord de l'A55 est la bretelle qui va desservir les deux portes concernées. Avec un objectif avoué d'augmentations du trafic containers sur le bassin Est, la desserte des croisières et de la Gare Maritime, les tensions au niveau circulation risquent d'être importantes à ce niveau-là. Gestion des déchets inertes : Lors de la consultation sur la Ligne Nouvelle SNCF il a été fait état ses gravats à évacuer lors du creusement de la gare souterraine et d'un transport par voie ferrée... Plus proche en termes de délais, le chantier du marché aux puces, l'aménagement du Parc des Ayalades et des 25 hectares cédés à Euromed par la SNCF, quel sera l'impact de ces chantiers sur le transport routier par camions, par rail ? L'Entreprise Lafarge dans les documents de l'enquête publique en cours fait état du nécessaire report modal avec le GPMM. Qu'est-ce que cela veut dire ? Où cette entreprise entre t'elle sur le port de Marseille ? Que va-t-elle gérer avec le GPMM ? En conclusion : Si les interlocuteurs rencontrés lors des réunions auxquelles j'ai assisté, ont fait preuve d'écoute et ont répondu aux interrogations des présents, la démonstration d'une amélioration très ambitieuse de l'usage du ferroutage n'a pas été démontrée. Les alternatives, notamment celle du faisceau d'Arenc ont été de mon point de vue trop rapidement été écartées. Si un usage temporaire est mis en place pourquoi ne peut-il être pérennisé jusqu'en 2030 ? En l'absence de réponses sur les points soulevés dans ma contribution il ne sera pas possible pour ma part de porter un avis positif sur ce projet.

riverains de la cité Consolat seront soumis à des niveaux sonores sensiblement équivalents que ceux générés par le trafic ferroviaire actuel circulant sur la ligne existante. Sur les voies littorales existantes, et à la suite de la mise en service du raccordement de Mourepiane, le trafic ferroviaire générera moins de nuisances acoustiques, étant donné qu'il y aura moins de trains qui circuleront sur ces voies. Des études d'acoustiques sont en cours dans le quartier de Saint-André, et sont également prévues dans le quartier de l'Estaque. En fonction des résultats de ces études, des mesures compensatoires pourront être proposées.

Mesures vibratoires :

SNCF Réseau a un besoin d'acquisition de données pour caractériser le comportement vibratoire dans le secteur du projet, et souhaite définir avec l'aide des riverains les points de mesure au niveau du raccordement. Certains points de mesure ont déjà été identifiés à l'occasion des échanges avec les participants, notamment le lycée, une résidence boulevard Balthazar Blanc entre autres. La méthode employée par le bureau d'étude en charge des mesures consiste à positionner au niveau de la voie ferrée un engin permettant de simuler les vibrations que provoquerait le passage d'un train. En fonction des résultats, SNCF Réseau recherchera des aménagements éventuellement nécessaires supplémentaires visant à réduire l'impact vibratoire du passage des trains sur les riverains.

Activité de réparation des conteneurs :

Actuellement, l'opérateur chargé de cette activité a pour projet de déplacer cette activité ailleurs dans le port. Le port de Marseille Fos a proposé à l'entreprise des terrains pour déplacer son activité. De manière plus globale, en termes de nuisances acoustiques le port de Marseille Fos agit sur deux axes, à savoir la réduction de l'émission des bruits, et ensuite la réduction de la perception des bruits restants. Le port de Marseille Fos étudie comment atténuer les bruits émis sur le port.

Evolution de l'activité containers sur le GPMM :

Dans les axes stratégiques du GPMM il est clairement fait état de l'objectif d'accueillir plus de « boîtes » 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. 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.

Comme illustré lors de l'atelier-visite organisé sur le port le 6 décembre dernier :

- Depuis/vers le port de Marseille Fos, (slide 7 du diaporama diffusé lors de l'atelier), la plupart des origines/destinations des camions restent dans la région proche ;
- Des sondages effectués aux portes du port sur la destination/ la provenance des poids lourds, montrent que 75% des poids lourds vont/viennent du département. Sur ces 75%, 40% environ

				<p>restent sur Marseille.</p> <p>Le choix de garder l'activité sur Marseille tient donc d'une part à la destination des conteneurs (30% sur Marseille) et aussi aux enjeux économiques et sociaux, avec le maintien des emplois locaux (directs et indirects) liés à cette activité et à l'activité portuaire des bassins Est d'une manière générale.</p> <p>Il n'est pas possible de prendre un arrêté imposant le mode ferroviaire exclusif pour le terminal à conteneurs sans compromettre lourdement sa pérennité. Le projet vise néanmoins à réduire la part des poids lourds.</p> <p>Tension porte 4 et nouvelle porte Gare maritime : L'accès en direct au GPMM quand on vient du nord de l'A55 est la bretelle qui va desservir les deux portes concernées. Avec un objectif avoué d'augmentations du trafic containers sur le bassin Est, la desserte des croisières et de la Gare Maritime, les tensions au niveau circulation risquent d'être importantes à ce niveau-là.</p> <p>Des comptages de véhicules ont été réalisés aux portes 2C, 3 et 4 du port de Marseille Fos sur la semaine du 9 au 14 mai 2022. Sur une semaine, 13 000 poids lourds rentrent et sortent des bassins Est, ce qui représente environ 2 160 poids lourds par jour dans les deux sens. Il s'agit de différents types de poids lourds (semi-remorque avec conteneurs, semi-remorque plateau vide, tracteurs seuls, etc.). Le trafic de véhicules légers à l'intérieur du port est également très important, le trafic poids lourds ne représente qu'un quart de tout le trafic qu'il y a sur le port. Le trafic sur le port reste tout de même bien inférieur au trafic à l'extérieur du port et notamment sur l'A55. La plupart des poids lourds (80%) prennent ou proviennent de l'A55, depuis laquelle il est possible d'accéder directement à la porte 4, 7% des poids lourds empruntent quant à eux la route du littoral et 7% rejoignent l'A7.</p> <p>Le terminal de Cap Janet a vocation à dissocier les flux entre marchandises et voyageurs pour l'accès au domaine portuaire.</p> <p>Gestion des déchets inertes : Lors de la consultation sur la Ligne Nouvelle SNCF il a été fait état de gravats à évacuer lors du creusement de la gare souterraine et d'un transport par voie ferrée... Plus proche en termes de délais, le chantier du marché aux puces, l'aménagement du Parc des Ayalades et des 25 hectares cédés à Euromed par la SNCF, quel sera l'impact de ces chantiers sur le transport routier par camions, par rail ? L'Entreprise Lafarge dans les documents de l'enquête publique en cours fait état du nécessaire report modal avec le GPMM. Qu'est-ce que cela veut dire ? Où cette entreprise entre-t-elle sur le port de Marseille ? Que va-t-elle gérer avec le GPMM ?</p> <p>L'accès privilégié depuis le Nord se fait par la porte 4. Si des camions de la société Lafarge venaient à accéder au port, ils passeraient vraisemblablement par cette porte, qui a un accès direct depuis l'A55. Néanmoins il s'agit d'un projet séparé qui n'a pas de lien avec le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.</p>
--	--	--	--	---

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

45	Site internet	19/12/2022	<p>Contribution du Comité d'intérêt de Quartier de Saint-André à la concertation sur le Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. » Introduction Le C. I. Q. de Saint-André dénonce l'intitulé de la concertation. En effet, le projet présenté étant beaucoup plus impactant et important que le simple déplacement des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Dans le dossier de concertation du G. P. M. M., les objectifs de la plate-forme en termes 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. 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). Quid du développement des containers maritimes, des rouliers et des parcs de véhicules légers ??-2-Le réouverture du Tunnel du Soulat nous paraît être une hérésie Sachant que ce tunnel de 800 m de long, en voie unique, avec une pente de 2 %, sans voie de secours, formant un grand virage, ne nous paraît pas adapté à la circulation de trains lourds, longs (1800 tonnes et 750 m de long) transportant des matières dangereuses, explosives, corrosives, inflammables, etc... Ø L'entrée/sortie du tunnel du Soulat se situe au droit de l'école maternelle et à proximité immédiate du Centre Social de Consolat ainsi que de nombreuses habitations Il est à signalé que la remontée des trains de Fret se ferait sur la voie descente des TER et à vitesse très réduite. Ce fonctionnement nous paraît plus que problématique La voûte du tunnel résistera-t-elle à un incendie ou à une explosion ? Ø Dans le dossier de présentation, les problématiques de bruits supplémentaires et des vibrations ne sont pas du tout prises en compte. (La proximité des maisons le long de la voie ferrée ne permettant pas la pose d'écrans anti-bruit efficaces). 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. Nous pensons qu'il serait plus opportun de faire ces manœuvres sur le faisceau d'Arenc. Ce projet permettra au G. P. M. M. de se développer à sa guise, sans rendre des</p>	<p>Les hypothèses de trafics présentés dans le dossier sont en ligne avec ceux du projet stratégique le port vise 200 000 EVP soit 125 000 UTI sur les Bassins Est en 2030 soit une augmentation de l'ordre de 1,3% par an en ligne avec les tendances de consommation nationale. Le projet est un projet qui doit permettre le report modal pour que l'augmentation tendancielle des flux de marchandises ne se traduise pas systématiquement par un accroissement du même ordre du trafic routier. Si le projet ne se fait pas l'augmentation des flux de marchandises se fera quand même mais ces flux passeront à 100% par la route. Le transport de marchandises se développera sans doute dans les années à venir. Que le projet se fasse ou non, le port, dans le cadre de ces missions, restera un outil central pour permettre le transit de ces flux générés essentiellement par la demande de consommation régionale. Le port rend compte régulièrement, dans le cadre de sa gouvernance, au Conseil de surveillance, dans lequel sont représentées les collectivités locales et au Conseil de Développement dans lequel sont représentés les associations (professionnels, défenses des riverains, défense de l'environnement). Le port a engagé avec le soutien des collectivités des actions résolues et importantes en faveur du branchement des navires à quai. Indépendamment du port, l'adoption des zones SECA en Méditerranée et l'achat de navires GNL (Croisière, Corse) va progressivement réduire la pollution des navires. Des études vont être également engagées pour préciser comment les navires en réparation dans les formes pourraient également être raccordés. Le GPMM dans le cadre du projet engage avec les professionnels travaillant sur le port des actions concrètes pour réduire les émergences sonores (ralentisseurs de courses sur les portiques ferroviaire, déplacement du site de réparation de conteneurs, semelles de freins composites sur les wagons ferroviaires, suivi des bruits émis par le terminal MedEurope Terminal,...) La réception des trains de fret longs sur le faisceau d'Arenc actuel nécessitera le stationnement de ces trains sur des appareils de voie (des aiguillages). Ce fonctionnement dérogatoire ne présente pas de risques pour la sécurité, il présente en revanche des risques d'endommagement et d'indisponibilité de l'infrastructure. Ces éventuels impacts auraient pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire pouvant impacter les circulations de trains voyageurs. Si l'infrastructure venait à être endommagée, SNCF Réseau pourrait perdre cette autorisation dérogatoire et serait alors dans l'incapacité de recevoir des trains longs sur Arenç. Il n'est pas possible, avec des modifications simples, d'utiliser le faisceau à la place du raccordement ferroviaire de Mourepiane avec les mêmes fonctionnalités. Les trains commerciaux voyageurs utilisent les deux voies aux extrémités en haut et en bas (voies en gras noirs). Les voies situées au milieu sont des voies de garage ou de remisage de trains qui peuvent accueillir des trains de 530 mètres maximum, car les trains ne doivent pas dépasser de l'une ou l'autre des extrémités. Dans la situation actuelle, il est impossible d'accueillir des trains de 700-750 mètres. Durant la phase dérogatoire, il sera nécessaire de couper ces trains pour qu'ils puissent stationner sur le faisceau d'Arenc, faire rentrer les trains dans le port entrainera des manœuvres complexes qui ne pourront pas perdurer dans le temps.</p>
----	---------------	------------	---	---

comptes aux populations environnantes qui subiront les nuisances sonores, olfactives, vibratoires qui viendront s'ajouter aux autres nuisances subies quotidiennement par les riverains tels que : les fumées des bateaux de croisières, des ferries, des porte-containers, des rouliers, réparation des containers, le passage des avions-3-Nuisances sonores existantes : - Passage des trains de Fret, Passage des avions de ligne, 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 proche des habitations. Toutes ces nuisances impactent le Quartier de Saint-André ainsi que les autres Quartiers des 15ème et 16ème arrts. Nous rappelons que Saint-André comme le Quartier de Mourepiane se situent le long du chemin du Littoral et ne sont séparés du G. P. M. M. que par une simple grille. Le Passage à niveau de Saint-André (rue Condorcet) Nous pensons que la fermeture du Passage à Niveau de Saint-André est essentiellement due aux passages des trains de FRET longs et à l'ouverture du tunnel du Soulat (vitesse réduite) et non pas à la cadence des passages des TER. Maintenir le faisceau d'Arenc tant que la problématique de perméabilité du Passage à Niveau -véhicules légers et transports en commun - (bus : 36 – 36 B – 25 – bus de nuit – transports scolaires) ne sera pas résolue car cela entraînerait le déclin socio-économique de Saint-André. Nous demandons : « L'Etude des Dangers » 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. Que nous soit fournie la liste et la quantité de tous les produits chimiques et les carburants stockés sur le G. P. M. M. dans les Bassins Est. Que la quantité de produits chimiques sur les Bassins Est n'augmente pas. Nous ne voulons pas devenir « Zone SEVESO ». L'étude de bruits et de vibrations ainsi que les solutions apportées. « L'Etude de dangers » concernant le tunnel du Soulat. Une étude épidémiologique car nous avons constaté une augmentation inquiétante des cancers et des problèmes respiratoires au sein de la population. La prise en compte de la protection des habitants contre les nuisances sonores, de

Pour pouvoir faire arriver les trains par le raccordement de Mourepiane et les faire repartir par le faisceau d'Arenc, il est nécessaire d'améliorer le faisceau d'Arenc. La phase 1 du projet LNPCA prévoit que les voies utilisées par les trains commerciaux de voyageurs (en noir) soient déplacées au milieu du faisceau, de façon à ce que les trains de fret qui sortent du port puissent se garer sans avoir à traverser les voies principales. Pour réaliser ces aménagements, il sera nécessaire de reprendre toute la signalisation du site. Ces aménagements sont très onéreux et ne peuvent donc se faire que dans le cas d'un grand projet comme LNPCA.

Même avec le réaménagement du faisceau d'Arenc, le raccordement de Mourepiane sera nécessaire pour faire rentrer les trains longs sur le terminal portuaire ; seul le raccordement permet la compatibilité entre le trafic fret arrivant et le trafic voyageurs en heure de pointe, et ainsi continuer à faire des trains fret le jour plutôt que la nuit. Pour repartir du port, les trains fret auront avantage à passer par le faisceau d'Arenc car ils seront du bon côté pour rejoindre les voies principales. Le raccordement de Mourepiane n'est pas une fausse manœuvre.

Les infrastructures permettront de traiter les découpes et recombinaisons des trains et se feront sur la plage horaire 6h00-22h00. Néanmoins, dans les études de bruit, les modélisations comprennent une arrivée avant 6h00 et un départ après 22h00 de sorte que les protections acoustiques soient bien dimensionnées pour cette situation.

Sur Saint André, le port est séparé des premières habitations par une bande zone d'activité et le RD568. Les quelques habitations en bordures de routes se trouvent à plus de 65 m des grilles du port.

Sur Mourepiane à l'extrémité Nord du projet, les habitations en bordure de route se trouvent à 35 m des grilles du port. Toutes ces habitations sont déjà repérées dans les points noirs du plan d'exposition au bruit du fait de la circulation importante sur la RD568. Les premiers résultats des études de bruit montrent que les bruits émis par le projet seront complètement masqués par le bruit de la route, plus fort et plus proche des habitations. Ce point doit être néanmoins étudié dans le cadre de la concertation continue prévue sur janvier à avril 2023 pour discuter des protections les plus adaptées pour ne pas dégrader une situation déjà critique.

Les diagnostics acoustiques réalisés dans le cadre du projet confirment que la zone de projet est située dans un environnement sonore déjà saturé. Les bruits routiers sont les plus prégnants sur l'ensemble de la zone. Ce projet est une opportunité pour certains riverains directement impactés par le projet de voir l'installation de protections acoustiques qui amélioreront la situation par rapport à l'existant.

A l'occasion du projet, le port prend l'engagement de travailler sur certaines sources d'émissions sonores. Les chargements des trains avec des portiques ferroviaires modernes fera moins de bruit que les chargements actuels. L'activité de réparation des conteneurs sur le port va être éloignée des zones habitées. Les klaxons de recul vont être remplacés par des systèmes moins sonores. Le passage à pied de la cité Consolat à Saint-André pourra se faire par le boulevard Cauvet, via le nouvel ouvrage qui sera créé. Ce sujet a été traité durant la concertation du projet LNPCA.

Les terminaux ne sont pas des zones de stockage : ce ne sont pas des installations classées au titre

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>vibrations et de pollutions. (ex. : poses de doubles vitrages, climatisation, protections phoniques sur le bâti...). Pas de trains de fret après 21h pour le soir. Pas de trains de fret avant 8 h pour le matin. Conclusion Dans l'ensemble, la concertation a été bien menée. Les habitants se sont mobilisés en nombre et se sont bien appropriés le dossier. Ils ont même fait émerger des problématiques et des nuisances induites par ce projet. Les matières dangereuses devraient être stockées dans les bassins ouest du GPMM loin des habitations. La présidente du CIQ de Saint- André PELLICCIO Elisabeth</p>	<p>du code de l'environnement. Les bassins Est ne deviendront en aucun cas une zone Seveso, ce classement s'appliquant à des installations impliquant des stockages. La plateforme concédée au terminal conteneurs n'a pas vocation à changer de destination dans le projet stratégique du port. Lors de la présentation ad hoc, le port a expliqué comment il suivait conteneurs par conteneurs les emplacements et les durées de stockage pour éviter les risques dominos de produits incompatibles.</p> <p>Lors de l'Atelier dans la cité Consolat, la représentante de l'ARS a bien précisé qu'une étude épidémiologique était commandée à Santé France.</p>
46	Site internet	19/12/2022	<p>https://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221219222649.pdf</p>	<p>Le GPMM, la SNCF, l'Etat et les collectivités locales réunis dans un comité de pilotage ont clairement retenu la solution 2). La situation a évolué avec les opérateurs ferroviaires de transport combiné et avec les dockers depuis 2015. Ces professionnels ont écrit dans le cadre de la concertation pour marquer leur intérêt pour ce projet.</p> <p>En revanche, la solution 3) n'est pas envisageable pour un terminal combiné. Celui-ci doit comprendre des voies de réception/départ de 850m, des voies de chargement de 450m ou 850m, des voies de manœuvres entre les 2 mais également des circuits d'accès des poids-lourds, des zones de contrôles, des parkings, des zones de stockage, conteneurs, des zones de chargement. Toutes ces fonctionnalités ne peuvent pas être réunies sur ce site d'Arenc qui comprendra en outre les 2 voies voyageurs et la halte voyageurs.</p> <p>Le transport maritime ne permet pas de sélectionner les marchandises à charger en fonction de leurs destinations précises. Il n'est pas réaliste d'affréter 2 navires différents en provenance de Tunis par exemple en séparant les boîtes à destination de Marseille des boîtes à destination d'Aix Avignon ou Lyon.</p> <p>Oui le site de Clésud sur Grans Miramas sera le pôle principal pour le transport combiné avec une capacité de l'ordre de 157 000 UTI contre 60 000 UTI (maritime + combiné) pour le terminal sur MedEurope Terminal.</p> <p>Le PMM a la volonté de reporter au maximum le trafic induit de la route vers le rail. Il met déjà en place des incitations tarifaires en faveur du report modal vers le rail. L'efficacité de ces incitations sera évaluée dans le temps pour trouver les leviers les plus efficaces pour orienter le trafic vers le mode ferroviaire.</p> <p>A supposer que cette distinction soit intéressante, le GPMM n'aurait simplement pas le droit de taxer des marchandises différemment en fonction de leur destination précise (principe d'équité). Il n'aurait de toute façon pas la possibilité de contrôler ces destinations effectives.</p>
47	Site internet	20/12/2022	<p>https://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221220163058.pdf</p>	<p>Avis sans question</p>
48	Site internet	20/12/2022	<p>Dans le cadre de la concertation préalable à l'enquête publique sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaire</p>	<p>Avis sans question</p>

du Canet (13014) à Mourepiane (13016), Cap au Nord
 Entreprendre se positionne en faveur du projet. Cap au Nord
 Entreprendre (CANE) 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, CANE a
 pour objet central l'attractivité économique et la
 transformation positive de ce territoire. 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. La fermeture de la gare du Canet et la création
 d'un parc urbain à Bougainville, quartier où il manque
 cruellement d'espaces verts, est une opportunité pour le
 territoire. La reconstitution de ses fonctionnalités sur le
 terminal de Mourepiane est 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. Le projet, tel que présenté dans le
 dossier de concertation préalable, a pour conséquence de
 rationaliser les flux actuels de marchandises 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. Le futur site de
 Mourepiane traitera donc uniquement des 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. 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.
 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. Au stade de la concertation

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>préalable, les études d'impact ne sont pas encore réalisées. Nous attendons donc la plus grande transparence et une action volontariste de la part des maitres 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. 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. Différents formats et supports de diffusion seront à mettre en œuvre : livrets d'information, site internet, permanence du projet à la mairie de secteur par exemple, réunions d'information. CANE saura être ici un partenaire et un soutien dans cette démarche, grâce à son ancrage territorial. En cohérence avec le déploiement de la ZFE-m de Marseille et avec les initiatives présentes dans l'écosystème (transformation du MIN, déploiement d'IRVE mutualisables par Renault Trucks par exemple) 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 logistique du dernier kilomètre décarbonée, et travailler en lien avec les acteurs économiques pour un aménagement du territoire équilibré. 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. Cap Au Nord Entreprendre y est donc favorable et reste disponible pour participer avec les acteurs à sa bonne réalisation.</p>	
49	Site internet	20/12/2022	https://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221220173932.pdf	Avis sans question
50	Site internet	20/12/2022	Marseille, le 20 décembre 2022 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 Le	Avis sans question

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. L'UPE 13 a souhaité déposer une contribution à cette concertation publique pour apporter le regard de ses adhérents regroupés sur le territoire métropolitain. 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. 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. 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. 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. 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. 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 ZFEm au cœur de Marseille. 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. 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. 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. En conclusion, l'Upe 13 est favorable au projet présenté de reconstitution des capacités ferroviaires dans la mesure où : • Il contribue largement à la compétitivité et la croissance du Grand Port Maritime de Marseille • Il réduit l'impact environnemental de l'activité

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			<p>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 GNL 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. 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 nœud 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 nœud ferroviaire lyonnais. 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. Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos respectueuses salutations.</p>	
51	Site internet	20/12/2022	https://concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/pieces-jointes-avis-et-questions/Contribution-Concertation-reconstitution-Canet_20221220211416.pdf	Avis sans question

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

52	Site internet	20/12/2022	<p>Pour une collectivité d'un million d'habitants, il faut compter entre 2000 et 3000 tonnes de marchandises livrées quotidiennement. Un train de marchandises de 25 wagons de 26 mètres de long peut transporter 50 conteneurs de 40 pieds d'un volume de 76 m³, soit au total de 3800 m³. Cinq trains par jour transporteraient 19000m³ soit, avec une densité de 60 à 110 kg/m³ la totalité des besoins en marchandises de Marseille et sa proche banlieue. Dès lors, vouloir augmenter la taille des trains (trains longs) et leur nombre n'aurait aucune utilité sauf à faire partir ces marchandises par mer via Mourepiane. Et l'on ne peut pas concevoir que la population marseillaise augmentera autant, ni qu'elle consommera beaucoup plus que la situation actuelle. Aussi les objectifs à long terme seront équivalents aux objectifs actuels et il n'y a pas lieu d'envisager une extension des installations. Prouvez-moi le contraire ? Merci</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Sans sources nous ne pouvons pas vérifier les chiffres cités de consommation par habitant.</p> <p>Néanmoins, suivant Datalab : indicateur clé du ministère de la transition écologique données d'avril 2021, chaque habitant en France consomme 11,6T de matière. Soit de l'ordre de 30 Kg/jour. Ce chiffre comprend les produits de construction, l'énergie, le mobilier, les matières produits de l'industrie, les produits manufacturés...</p> <p>Par ailleurs, le port n'a pas vocation à desservir les seuls habitants de Marseille. C'est un outil à vocation internationale. Les bassins Est situés sur Marseille livrent des marchandises essentiellement dans la Région Sud. Il a effectivement pour mission d'importer et d'exporter des marchandises par la mer notamment par Mourepiane.</p> <p>Les prévisions de croissance des marchandises diverses sur les bassins Est s'appuient sur une croissance de l'ordre de 1%/an des transports de marchandises.</p> <p>L'augmentation des transports ferroviaire sera plus rapide car elle résultera majoritairement du transfert de la route vers le rail. Aujourd'hui seul 15 000 remorques ou conteneurs sont transportés par la route sur 300 000 réceptionnés ou envoyés depuis les bassins Est soit de l'ordre de 5%. L'objectif à terme est d'augmenter sensiblement ce ratio jusqu'à 15% pour contenir le nombre de poids lourds. Ce transfert impliquera une multiplication par 3 des trains à destination des bassins Est du port.</p>
----	---------------	------------	--	--

Annexe 4 – Contributions orales exprimées par les participants au cours des rencontres de la concertation

Numéro	Origine de la contribution	Date de réception de la contribution	Contenu de la contribution
1	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Denis PELLICCIO, du CIQ de Saint-André, s'adresse au garant de la concertation et lui indique être déçu de l'intitulé de la concertation, qu'il estime très réducteur par rapport à l'ampleur du projet. Il indique ne pas comprendre qu'une ville entière soit mobilisée sur un projet de « reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet » et annonce être prêt à aller au tribunal pour contester cette appellation, qu'il juge trop réductrice.
2	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Un habitant du territoire, qui indique faire des études sociologiques sur le territoire depuis 20 ans, revient sur l'état d'esprit du projet. Il rappelle que par le passé, des projets qui devaient bénéficier à la population sur le territoire n'ont pas rempli cet objectif. Il donne l'exemple du projet de zone franche en 1995, qui devait notamment profiter à la population du territoire, mais qui a au contraire selon lui accentué le phénomène de ghettoïsation, défiguré le territoire et n'a pas constitué le vivier économique annoncé. Il souligne par ailleurs que le territoire connaît de très fortes inégalités sanitaires. Il indique en outre que les enjeux pour son territoire sont énormes et appelle à ce titre à ne pas mener une concertation alibi.
3	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Lydia FRENTZEL, habitante du 15ème arrondissement et élue à la ville de Marseille, indique qu'elle va être expropriée à cause du projet de Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA). Elle remercie le préfet d'avoir évoqué le sujet et souligne que c'est toute la région PACA qui va payer pour ce projet. Elle se dit touchée depuis plusieurs années par tout ce qui se passe sur le territoire et considère, elle aussi, que le titre du projet n'est pas conforme à la réalité. Elle indique que les habitants des quartiers nord sont un peu comme des « Indiens » à qui l'on viendrait prendre les terres sans les consulter. Elle souligne le fait que durant l'enquête publique pour le projet LNPCA, les préoccupations des habitants n'ont pas été prises en compte et indique craindre que cela soit également le cas dans le cadre de la concertation sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.
4	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Zahra TIR, présidente de l'association Les femmes de Bassens, indique que la cité Bassens est particulièrement concernée par le projet de LNPCA étant donné qu'elle sera rasée. Elle affirme que bien que ce soit difficile à vivre pour les habitants de la cité, le projet a tout de même été proposé convenablement avec notamment une phase de concertation. Elle espère que les habitants seront bien relogés et que leur territoire sera mieux aménagé. Elle termine en indiquant que les habitants ne se sont pas plaints.
5	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Patrick ROBERT, président du CIQ de l'Estaque Gare et co-président de la confédération des CIQ du 16ème arrondissement, revient sur l'enchaînement des concertations et des enquêtes publiques qui se sont déroulées sur le territoire. Il relève que l'enquête publique sur le projet de LNPCA était à fret constant et regrette qu'il n'y ait pas eu une concertation où il eut été possible de parler à la fois du projet de LNPCA et du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Il souligne que projets sont saucissonnés et les concertations cloisonnées. Il demande par ailleurs des précisions sur la part de surface qui sera utilisée pour le futur parc des Aygalades, parmi les 25 hectares du site de la gare du Canet qui ont été cédés par la SNCF.
6	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Jean-Pierre LAPEBIE, membre du CIQ de Saint-Henri et de l'association Cap au Nord Environnement, explique qu'après étude du dossier de présentation du projet, aux vues de la hausse annoncée du nombre de boîtes traitées sur le port et malgré le report modal d'une partie du trafic de fret vers le ferroviaire, il ne comprend pas comment une baisse du trafic de poids lourds est envisageable sur leur secteur. De plus, il pointe du doigt le fait que le pôle de Miramas-Clésud est éloigné des principales plateformes logistiques. Il estime qu'il n'y a pas de différences entre le projet actuel et celui présenté en 2015. Il s'étonne par ailleurs que ne soient pas évoquées les nuisances acoustiques qui concernent les habitants de Saint-Henri et de l'Estaque. Il se demande en outre comment il va être possible de ne pas faire circuler de train de fret la nuit sachant qu'à sa connaissance, la vitesse moyenne des trains dans le couloir rhodanien est de 15km/h.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

7	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Madame PELLICCIO, présidente du CIQ de Saint-André, indique se réjouir du projet pour les habitants du Canet qui ont vécu l'enfer pendant des années à cause du trafic de fret (ferroviaire et routier) transitant par la gare du Canet. Cependant, elle considère que le projet est un leurre étant donné que les activités du port de Marseille - notamment du fait de la stratégie du port prévoyant une massification du fret ferroviaire - généreront toujours un fort transit de trains de fret qui continuera d'impacter négativement les riverains du site. Elle indique que les habitations à Saint-André sont pour certaines situées à 1m50 des rails et qu'il sera donc impossible de réaliser des aménagements d'atténuation des nuisances acoustiques et vibratoires. Elle estime que toutes les maisons du quartier vont être dévaluées. Elle évoque par ailleurs les problématiques liées à la présence de matières dangereuses sur le port. Elle évoque en outre les problématiques et inquiétudes liées au tunnel du Soulat, qui avait été fermé une quarantaine d'années auparavant pour cause de vibrations sous le lycée Nord et les maisons. Elle explique qu'il s'agit d'un tunnel en voie unique de 800 mètres de long, sans issue de secours, actuellement pollué au chrome 6 du fait d'écoulements provenant d'une usine située au-dessus du tunnel.
8	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Une habitante des quartiers du nord de la ville, travaillant notamment dans la cité de Bassens, indique entendre les inquiétudes exprimées par les habitants, mais souligne que malgré des côtés négatifs, le projet présente aussi de nombreux points positifs, pouvant notamment constituer une source d'emplois pour les jeunes, de solutions de transport pour les habitants, etc. Elle part du principe qu'il est important de valoriser le positif qui émane de ce projet tout en essayant de rectifier le négatif.
9	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Denis PELLICCIO demande des précisions techniques sur la coordination entre les trafics ferroviaires de voyageurs et les trafics ferroviaires de fret, sachant qu'il faudra qu'un TER puisse circuler tous les quarts d'heure. Concernant le report modal, il indique que ce n'est pas quelque chose qui se décrète. Il demande quelles sont les mesures d'accompagnement effectives qui vont être mises en place pour que les gens qui transportent des conteneurs aient recours au mode ferroviaire.
10	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Une habitante de la Castellane note que les aspects écologique et sanitaire du projet n'ont pas assez été évoqués. Elle souligne que dans le cadre du projet, il y aura une voie de circulation encore plus dense avec des répercussions sur les habitants des quartiers, notamment des risques de développer des problèmes pulmonaires pour les habitants. Elle souhaiterait que l'on s'intéresse également au côté humain et pas uniquement aux enjeux économiques.
11	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Jean-Marie DUMOLARD demande quelle motrice va être utilisée pour pousser et tracter les trains de fret sur le nouveau tracé ferroviaire avec le raccordement de Mourepiane et entre Arenc et Mourepiane.
12	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Un riverain partage son ressenti d'un projet hors-sol. Il indique qu'au-delà des caractéristiques techniques du projet, soient évoquées également les caractéristiques du territoire dans lequel prend place le projet. Il souligne que ce territoire jouit d'un héritage catastrophique, marqué par d'importantes difficultés d'un point de vue social et économique. Il indique qu'il aurait souhaité que soit intégré dans la présentation du projet, un récapitulatif de toutes les conséquences qui sont subies par les riverains.
13	Réunion publique d'ouverture	16/11/2022	Un représentant du CIQ de l'Estaque Gare revient sur les options étudiées dans le dossier de concertation et plus particulièrement sur l'une d'entre elles. Il craint qu'il y ait un problème entre 2024 et 2030 sur la zone à contre-sens à la sortie du raccordement de Mourepiane. Il demande pourquoi les trains longs qui étaient auparavant dédoublés au Canet ne le seraient pas à Miramas, ce qui permettrait d'amener directement les trains sur le faisceau d'Arenc. Il indique également qu'il souhaiterait que des protections phoniques soient installées sur le secteur de l'Estaque, très impacté par l'activité de fret ferroviaire.
14	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PROST-COLETTA, habitante de l'Estaque, se demande à quel moment il est possible pour les participants à la concertation d'interroger le projet tel qu'il leur est proposé, c'est-à-dire notamment d'interroger le choix d'une solution plutôt qu'une autre.
15	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur PELLICCIO, CIQ Saint André, trouve l'intitulé de la concertation très réducteur compte tenu de l'ampleur du projet. Il pense que le projet va engendrer d'autres changements et activités sur le port qui ne correspondent pas uniquement à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.
16	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame LACALADE indique avoir le sentiment que le projet est définitif et acté, et que cette concertation servira uniquement « à poser des petits pansements » sur les problèmes et nuisances auxquels les riverains seront confrontés.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

17	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant demande si la concertation volontaire est préalable à une enquête publique. Il précise que dans le cas d'une enquête publique, des solutions alternatives doivent être présentées. Il demande alors si ces solutions alternatives vont leur être présentées. Il demande enfin quelle est la perspective d'utilisation du nouveau terminal.
18	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur PELLICCIO prend la parole pour dire qu'il estime que l'ouverture du tunnel du Soulat est le « cheval de Troie » du port pour pouvoir augmenter les activités sur le port.
19	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PROST-COLETTA souligne que c'est sur le contenu du projet que les participants ont des questions à poser. Elle souhaite donc qu'une date soit proposée afin de pouvoir interroger le contenu du projet sur un certain nombre de points, de façon à pouvoir en minimiser les nuisances pour les riverains.
20	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public relève que les études d'impact du projet sur le territoire sont en cours, et se demande donc comment il va être possible de discuter ce soir des impacts du projet sur le territoire.
21	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant, s'adressant au port de Marseille Fos, demande quelle garantie le port peut apporter sur le fait qu'ils pourront imposer aux transporteurs et aux chargeurs l'utilisation du mode ferroviaire.
22	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame TEULE fait remarquer que la carte présentée sur les évolutions du trafic poids lourds ne monte pas jusqu'au 16ème arrondissement, elle ne peut donc pas savoir s'il va y avoir ou non une augmentation du trafic routier dans son quartier. Elle demande par ailleurs quel sera le pourcentage de camions en moins si le projet voit le jour tel qu'il est présenté aujourd'hui. Elle souhaite également savoir quelle sera l'évolution du nombre de trains à la suite de la mise en service du projet.
23	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame TEULE, après relecture du diagramme, estime que le projet ne servira à rien étant donné qu'il y aura toujours autant de camions après la mise en service du projet.
24	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant demande des précisions sur ce qu'est un train complet. Il voudrait également savoir quel est le pourcentage de trains courts par rapport aux trains longs.
25	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant demande pourquoi il est prévu d'aller couper les trains à Mourepiane, alors que les trains longs peuvent être accueillis sur le faisceau d'Arcen.
26	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public interpelle la maîtrise d'ouvrage en demandant pourquoi on serait obligé de découper ces trains à Marseille.
27	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant relève que seule la question économique et la question du développement du port sont mis en avant, alors que les coûts sur la santé des riverains (cancers, personnes qui ne dorment pas la nuit, etc.), eux, ne sont jamais pris en compte. Il demande quelle porte les camions sortant du terminal Med Europe vont emprunter. Il remet en question la baisse du trafic de poids lourds annoncée sur le port après la mise en service du projet, notamment du fait du développement des activités sur le port de certaines entreprises, et plus particulièrement du groupe Lafarge.
28	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PELLICCIO indique qu'en 2015, avec le projet du Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM), le quartier de Saint-André devenait zone SEVESO, elle s'étonne donc que la maîtrise d'ouvrage leur annonce qu'il n'y a pas de trafic de matières dangereuses à proximité du quartier Saint-André. Elle appelle la maîtrise d'ouvrage à prendre le sujet des matières dangereuses très au sérieux.
29	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur DUMOLARD indique qu'il est très louable de vouloir décarboner le transport routier, mais s'étonne de ne pas avoir vu grand-chose pour décarboner le fret maritime.
30	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur REVERCHON, président-directeur général de la compagnie maritime La Méridionale, indique que des programmes d'électrification à quai sont en cours, et permettront de diminuer sensiblement les rejets de polluants durant les escales. Il rappelle que les compagnies maritimes s'attachent également à traiter les particules fines avec des installations particulières qui représentent des dépenses importantes, mais permettent de supprimer la totalité des particules. Il indique que le problème avec l'électricité à quai, est qu'elle nécessite parfois des puissances qu'ils n'ont pas. Il s'exprime ensuite au nom des armateurs et souligne qu'ils sont soumis aux évolutions des réglementations en matière de réduction des émissions de polluants. Il revient sur l'économie du ferroviaire, et précise qu'il est

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			important de pouvoir faire circuler des trains longs et complets, qui rendent le fer compétitif (il est possible de transporter jusqu'à 50 EVP avec une seule locomotive). Pour finir, il relève le fait que dans le cadre des réunions de concertation sur le projet de reconstitution des activités ferroviaires du Canet, il est surtout question du raccordement de Mourepiane, et pas assez de ce qui va se passer sur le faisceau d'Arenc ainsi qu'au terminal de Clésud (et notamment les questions de trafic de fret entre le terminal de Clésud et les bassins de consommation, notamment Marseille).
31	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PROST-COLETTA note que le dossier de présentation du projet indique que les flux qui passeront par leurs secteurs correspondent aux flux à destination de Marseille et de l'est du département. Elle aimerait savoir ce que représente en volume les flux de fret à destination de l'est du département et ce que représente le volume induit de camions qui partiront donc du port vers l'est du département. Elle se demande ensuite s'il est bien nécessaire que des camions à destination de l'est du département passent par le centre-ville, puis dans la ville.
32	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur PELLICCIO estime que l'indicateur de mortalité n'est pas pertinent, étant donné qu'il ne prend pas en compte toutes les évolutions de la médecine, qui en l'espace de 30 ans ont permis de faire diminuer la mortalité sur les cancers notamment. Il pointe du doigt le fait que les gens qui développent un cancer, qui nécessitera des années de suivi, ne sont pas pris en compte dans cette étude d'impact.
33	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PELLICCIO souligne le fait que l'été, certains habitants de Saint-André n'osent plus sortir de chez eux car l'air est irrespirable. Elle pointe du doigt le fait que l'étude ait été effectuée avec des données de 2016, et donc qu'elle ne soit pas à jour. Elle souhaiterait qu'une ATELIER THÉMATIQUE : LES EFFETS DU PROJET SUR LE TERRITOIRE – 21 NOVEMBRE 2022 11 nouvelle étude avec les données actuelles soit menée en urgence étant donné le développement des activités génératrices de pollution dans le secteur. Elle souhaite que des mesures visant à réduire les émissions générées par le trafic maritime soient prises immédiatement.
34	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public demande si Santé Publique France pourrait interroger les médecins locaux. Il indique que les problèmes de thyroïdes, de cancers et de diabète augmentent significativement dans le secteur depuis deux ans.
35	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public s'étonne du fait que l'étude acoustique s'arrête au quartier de Saint-André.
36	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant demande si des ballasts renforcés ont été posés sur toute la ligne sur laquelle circulent des trains de fret.
37	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Le participant demande comment il va falloir faire pour que les quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque bénéficient d'un traitement acoustique.
38	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant évoque le sujet du fret privé, et plus précisément la problématique des locomotives qui chauffent la nuit, générant des nuisances importantes. Il demande si, dans le cadre du projet, les locomotives de pouce auront également une période de chauffe, et plus généralement quel sera le bruit émis par ces locomotives. Il craint que les populations environnantes de Saint-André aient encore à souffrir d'un bruit épouvantable.
39	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Un participant fait remarquer que beaucoup d'argent a déjà été investi sur le projet (murs antibruit, changement des rails, etc.). Il rappelle également que la première enquête publique a donné un avis défavorable. Il a le sentiment qu'en fin de compte, le projet est déjà « ficelé ». Il demande pourquoi les travaux ont commencé avant même que le projet ait obtenu une autorisation.
40	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Monsieur PELLICCIO précise que l'enquête publique du raccordement de Mourepiane a été faite préalablement à l'enquête publique du TTCM, ce qui voulait dire que les maîtres d'ouvrage préjugeaient déjà de l'enquête publique du TTCM, car le rail n'aurait jamais eu besoin d'aller sur le port si le TTCM n'existait pas. Il estime que les enquêtes publiques sont faites en fonction de ce qui passera mieux auprès des riverains. Il indique que lors de l'enquête publique pour l'ouverture du tunnel du Soulat, pour faire du ferroutage, les riverains étaient tous heureux, mais quand par la suite ils ont appris que c'était finalement pour faire un TTCM qui doublerait les trafics de fret sur le port, les riverains se sont sentis dupés. Il indique qu'à la suite de ces événements, les riverains ne croient plus aux institutions.
41	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PELLICCIO indique que dans le plan stratégique 2020-2024 du port, il est écrit que le port de Marseille-Fos veut massifier le ferroutage. Ajouté au trafic des TER, elle se demande quand les trains de fret vont circuler.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

42	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public demande quels sont les effets sur la qualité de l'air d'une locomotive de pousse diesel qui chauffe pendant des heures par rapport à un camion.
43	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est des enjeux sanitaires, ils souhaitent que des études épidémiologiques locales soient réalisées à partir des données médicales locales (à partir des connaissances détenues par le corps médical local), ils jugent que la démarche serait plus judicieuse qu'une démarche à approche nationale. Ils souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit, qu'un travail soit fait sur l'isolation des bâtiments. Ils veulent imposer le passage des poids lourds à moteur propre. Le rapporteur précise que les normes européennes vont dans ce sens, et qu'à termes, les camions diesel n'existeront plus. Dans ce sens, ils souhaitent également imposer le fonctionnement des locomotives aux énergies propres.
44	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est des circulations ferroviaires, routières et maritimes, ils retiennent qu'il y aura une augmentation des trois types de trafic, et demandent des statistiques d'évolution. Ils demandent l'accès direct pour les camions à l'autoroute depuis le port, le renforcement du report modal, et ils demandent encore une fois l'utilisation de camions à moteur propre.
45	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est de la qualité de l'air, ils retiennent la volonté des maîtres d'ouvrage d'anticiper et de dépasser les normes européennes. Ils souhaitent un renforcement des points de mesure de la qualité de l'air, ainsi que la mise en place de formes de capteurs qui soient capables d'identifier les origines des pollutions.
46	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est de l'acoustique et des vibrations, ils notent le manque d'études en la matière sur Saint Henri et l'Estaque, ils souhaitent donc que des études soient réalisées sur ces quartiers.
47	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Également, ils ont trouvé certaines cartographies déficientes en termes d'explication du projet, ils souhaiteraient donc qu'une nouvelle approche cartographique soit développée de façon à présenter de manière plus précise les impacts du projet sur le territoire
48	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est des enjeux sanitaires, les participants du groupe indiquent que l'association Cap au Nord a installé onze capteurs et affirment que les données récoltées sont bien plus pessimistes que celles récoltées par le capteur mis en place par AtmoSud. Ils indiquent que sur l'année, environ deux tiers des jours sont marqués par un dépassement considérable des normes de rejet de particules fines et gaz toxiques. Ils indiquent qu'une thèse a été lancée depuis un an sur les effets des pollutions émises par les industriels implantés sur le port de Marseille Fos et que d'autres études seront lancées. Ils soulignent que le confinement de 2020 a permis de souligner le rôle du trafic maritime dans les rejets de polluants à Marseille : il y avait alors jusqu'à 17 navires de croisières sur le port, qui ont émis une forte pollution ; parallèlement, le trafic aérien était suspendu, et le trafic routier fortement limité. Le rapporteur du groupe indique que l'association Cap au Nord remet en question les résultats de l'étude présentée par l'ARS, pour les 15 ^{ème} et 16 ^{ème} arrondissements, et qu'une nouvelle étude nécessiterait d'être effectuée. Les participants du groupe s'étonnent que l'ARS n'ait pas les données sur le nombre de cancers ou l'asthme chez les jeunes enfants.
49	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est des circulations routières, ferroviaires et maritimes, les participants du groupe retiennent qu'il y aura au moins autant de camions en 2045 que maintenant, et que s'il n'y a pas de changement de combustibles au niveau de l'énergie, cela signifie qu'il y aura au moins autant de pollution que maintenant. Par rapport aux circulations ferroviaires, ils indiquent que les habitants de Saint-André s'inquiètent du possible enclavement futur de leur quartier à l'est, du fait de la fermeture du passage à niveau, et à l'ouest, du fait de la création de la gare multi modale, sachant que côté sud, la circulation est extrêmement difficile. Ils estiment par ailleurs que la question sur les matières dangereuses n'a pas reçu de réponse claire.
50	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est de la qualité de l'air, ils ne voient aucune amélioration à court ou moyen termes. Ils estiment que l'enquête publique qui va être lancée portera sur un sujet beaucoup trop restreint, car elle ne prendra pas en compte le trafic aérien. Ils demandent l'électrification des formes 8, 9 et 10, notamment pour diminuer les pollutions émises par les bateaux en réparation. Ils souhaitent des avancées plus significatives pour la décarbonation des navires. Pour le ferroviaire, ils pointent du doigt un problème d'isolation de la ligne, dont les mesures s'arrêtent à Saint André, ils indiquent que le quartier de l'Estaque n'est pas du tout protégé, et que les habitants n'en peuvent plus, ils craignent qu'avec l'augmentation du trafic ferroviaire annoncée pour l'horizon 2040, les habitants soient soumis à encore plus de bruit. Ils

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			indiquent qu'il y a urgence, entre Saint André et le tunnel qui va vers le parc des Lanciers, à équiper ce secteur de murs anti-bruit. Ils indiquent que les mesures à mettre en place doivent également pouvoir traiter les vibrations.
51	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Pour ce qui est de l'acoustique, ils reformulent la question sur le bruit des locomotives qui seront sur le terminal Med Europe. Ils demandent une étude globale de toutes les nuisances générées par les activités industrielles du port. Ils indiquent qu'en termes de qualité de l'air et d'acoustique, si l'on additionne toutes les activités du port, on dépasse les différentes normes réglementaires.
52	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Également, ils demandent aux représentants du port de Marseille-Fos ce que va devenir l'espace de Saumaty. Ils estiment que ce ne sont pas 30 000 habitants qui sont concernés par le projet, mais plutôt 100 000 habitants, correspondant aux 15 ^{ème} et 16 ^{ème} arrondissements, concernés par les nuisances générées par les trafics ferroviaire et routier.
53	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Madame PELLICCIO indique que le report modal ne se décrète pas et qu'ils ne peuvent pas assurer qu'il s'opèrera.
54	Atelier : les effets du projet sur le territoire	21/11/2022	Une personne du public demande si le port de Marseille-Fos a réellement commencé à travailler sur l'électrification du quai de la forme 10.
55	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Les participants s'inquiètent de l'impact routier du projet à la sortie de la porte 4, et perçoivent la situation actuelle comme très compliquée. Ils ne croient pas à une réduction du nombre de camions, notamment aux vues des graphiques qui leur ont été présentés. Ils souhaitent que l'impact routier à la sortie de la porte 4 soit traité.
56	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se posent des questions sur les impacts vibratoires du projet de réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. Ils souhaitent que les études menées soient sérieuses.
57	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Concernant les locomotives de pousse diesel, ils se demandent où iront les gaz polluants émis par ces engins et quelles seront les mesures mises en place pour que ces gaz ne posent pas de difficultés dans les quartiers riverains au projet.
58	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent que sur le raccordement de Mourepiane, du côté de la sortie du tunnel du Soulat allant vers la Calade, il y ait un traitement sur les rails et sur les traverses pour réduire les nuisances liées au passage des trains (comme c'est le cas sur la portion du raccordement qui passe dans la cité Consolat).
59	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se demandent quelles compensations vont apporter les deux maitres d'ouvrage pour annuler toute ces pollutions supplémentaires qu'ils vont avoir sur leurs quartiers.
60	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Les participants notent que les maitres d'ouvrage leur ont indiqué que suite à la fermeture de la gare du Canet, il n'y avait pas d'autres choix que de rouvrir le raccordement ferroviaire de Mourepiane pour continuer à recevoir du fret ferroviaire sur la zone portuaire. Ils s'interrogent sur le rôle et les aménagements envisagés du faisceau d'Arenc dans ce contexte, et demandent des compléments d'information à ce sujet, voire l'organisation d'une visite, à l'image de celle organisée dans le cadre de la rencontre de ce jour. Ils souhaitent en effet comprendre ce qui va se mettre en place sur le faisceau pendant la phase transitoire annoncée par les maitres d'ouvrage et dans le cadre du projet LNPCA (concernant le trafic fret mais également le trafic voyageur).
61	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils rappellent que lors de l'atelier précédent, SNCF Réseau leur a expliqué qu'à terme, les trains fret en sortie du terminal portuaire pourraient ne plus être acheminés par le raccordement de Mourepiane en montée et via une pousse diesel, mais via le faisceau d'Arenc. Ils pointent du doigt le fait que ces explications changent du projet qui leur est actuellement présenté. Ils demandent des précisions de la part des maitres d'ouvrage.
62	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils affirment également que lors de la réunion d'ouverture, Patrick LARMINAT leur a annoncé que les TER pourraient arriver sur Arenc, et non plus uniquement sur Saint-Charles. Ils souhaiteraient que ces informations leur soient confirmées.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

63	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Plus généralement, ils dénoncent le fait que les informations leur soient données de façon morcelée.
64	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils soulignent la présence de chauves-souris dans le tunnel du Soulat, et se demandent ce qu'elles vont devenir dans le cadre du projet.
65	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Les participants demandent quelles seront les compensations pour les riverains dans le cadre des impacts du projet.
66	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se demandent si un sur-élévation du pont qui va vers Saint-André est prévu et indiquent souhaiter que ce pont soit sécurisé et réorganisé.
67	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent que la butte créée par le chantier de 2015 soit dépolluée.
68	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit contrôlé, notamment à cause de la présence de Chrome 6. Ils demandent que le préfet soit mobilisé sur ce sujet.
69	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se demandent comment les habitants de Consolat et plus particulièrement les personnes âgées vont pouvoir se rendre à Saint-André après la fermeture du PN de St André. Ils souhaitent que des aménagements soient réalisés pour pouvoir rejoindre Saint-André à pied, depuis la cité Consolat.
70	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent l'aménagement d'un parc à la place de la zone logistique ActiSud, dont ils soulignent qu'elle génère un important trafic de camions impactant grandement le cadre de vie des riverains.
71	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils espèrent que les problèmes de bruit ne seront pas insupportables.
72	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent la mise en place d'une clause de revoyure par écrit avec le port de Marseille Fos dans le cas où le projet serait mis en place, de façon à pouvoir continuer à dialoguer avec le port de Marseille Fos et assurer un suivi du projet après sa mise en service.
73	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils formulent la demande d'un allongement du tunnel du Soulat, par un procédé moderne, de façon à éviter la pollution de l'école Saint-Louis Consolat (la fin du tunnel se situant directement en-dessous de l'école).
74	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent des murs anti-bruit pour Mourepiane 2 Vilogia, pointant du doigt le fait que toute la zone du pont vers Saint-André n'est pas couverte par des murs anti-bruit. Également, ils demandent l'aménagement de murs anti-bruit pour le haut de Consolat Unicil.
75	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent que l'Agence Régionale de Santé (ARS) réalise une étude spécifique pour les territoires riverains à la zone portuaire concernant les maladies pulmonaires.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

76	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent également une baisse des taxes foncières sur les secteurs impactés par les transits routiers, ferroviaires et maritimes.
77	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Les participants souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit à la sortie du tunnel du Soulat sur la voie descendante.
78	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils souhaitent que le tunnel du Soulat soit équipé de conduits capables de traiter les fumées émises à l'intérieur du tunnel (notamment par une locomotive de pousse diesel qui se retrouverait bloquée dans le tunnel).
79	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils remettent en question l'opportunité de la réouverture du raccordement de Mourepiane, du fait de la possibilité annoncée de développer et d'allonger le faisceau d'Arenc pour 2030-2031. Ils ne comprennent pas pourquoi ces aménagements sur le faisceau d'Arenc ne sont pas réalisés dès maintenant.
80	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent quel sera le trafic routier induit sur le port suite à la création de la plateforme multimodale sur Saint-André Mourepiane.
81	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils réclament l'électrification des formes 8, 9 et 10, et de toutes locomotives qui pourraient circuler sur le port.
82	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se demandent si la hauteur du pont situé à proximité de l'espace culturel pourrait permettre le passage du tramway, comme cela semble prévu.
83	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils dénoncent le fait qu'à partir de Saint-André et jusqu'au tunnel de la Nerthe aucun aménagements visant à réduire les impacts liés au passage des trains (aussi bien voyageurs que fret) n'aient été réalisés.
84	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Les participants indiquent s'être posé de nombreuses questions sur le comdes tunnels ainsi que sur le poids des trains. Ils se demandent si l'utilisation de locomotives de pousse pour des trains de conteneurs est réellement nécessaire. Ils estiment qu'a priori, les trains de conteneurs ne sont pas des trains lourds. Ils demandent si l'infrastructure ferroviaire pourra disposer de caténaires fournissant une intensité suffisante dans le cas où l'on disposerait de locomotives de pousse électrique.
85	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils se demandent quel sera l'impact des trains de fret remontant par le tunnel du Soulat sur le trafic ferroviaire de voyageurs.
86	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils soulignent que les trois tunnels situés entre Arenc et Saint-André ne sont pas au même gabarit. Ils demandent aux maitres d'ouvrage de leur expliquer pourquoi il n'est pas possible de faire remonter les trains par le faisceau d'Arenc plutôt que par le raccordement ferroviaire de Mourepiane, et demandent si cela est dû aux différences de gabarits des trois tunnels.
87	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent comment le port de Marseille Fos va pouvoir imposer aux opérateurs l'utilisation de semelles de frein composites, et s'il sera envisageable d'avoir des prescriptions particulières pour les trains qui rentrent et qui sortent du terminal de Mourepiane.
88	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils demandent comment s'organisera le chargement et le déchargement des remorques.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

89	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Ils voudraient pouvoir connaître le poids d'un train complet, afin de savoir s'il dépasse ou non les 1260 tonnes.
90	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant pointe du doigt le fait que les estimations d'évolution du trafic de trains fret et de report modal ne sont par définition que des hypothèses.
91	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO se demande quel sera l'impact sur la population si les objectifs de report modal ne sont pas atteints. Il rappelle que selon lui, le projet ne concerne pas uniquement la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, mais plutôt la massification des flux de marchandises transitant par le port de Marseille Fos. Il estime donc que si le report modal ne se fait pas comme les maitres d'ouvrage l'imaginent, il y aura beaucoup plus de camions qu'actuellement ce qui aura un impact négatif sur la population. Il trouve que le projet est incomplet car il ne prend pas en compte tous les scénarios, notamment concernant le report modal. Il estime que les maitres d'ouvrage devraient remercier les riverains qui s'étaient opposés au projet de 2015 dont il juge que l'infrastructure serait aujourd'hui obsolète.
92	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant affirme que le projet de réouverture du raccordement de Mourepiane est un cheval de Troie pour permettre de développer les activités économiques du port de Marseille Fos. Il met en doute le fait que le port de Marseille Fos soit préoccupé par le respect des riverains et de l'écologie. Il prend l'exemple des fumées rejetées par les bateaux, mais aussi de la fermeture des ports de pêche et des accès à la mer situés sur l'emprise foncière du port de Marseille Fos.
93	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO juge la présentation des premiers résultats de l'étude acoustique incompréhensible, il regrette l'absence d'un pointeur pour pouvoir suivre de manière plus efficace les explications.
94	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant demande si les études ont pris en compte l'augmentation des trains voyageurs.
95	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO remet en cause les premiers résultats de l'étude acoustique. Il estime que les habitations donnant sur les voies ferrées seront exposées à des niveaux sonores bien plus importants que les habitations dont les façades sont opposées aux voies ferrées.
96	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant demande si des mesures réelles ont été effectuées et à quelle date.
97	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant demande quelles sont les règles qui vont s'appliquer auprès des opérateurs concernant les semelles de frein.
98	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Une participante demande si des mesures de vibration seront réalisées sous l'école située au niveau de l'entrée du tunnel du Soulat à Consolat, pour caractériser les nuisances à cet endroit.
99	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Une participante rappelle que le lycée était également très impacté par les vibrations dues aux circulations ferroviaires dans le tunnel du Soulat.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

100	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL demande qui sera chargé de contrôler que les wagons soient bien équipés de semelles composites.
101	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame PROST COLLETTA prend note que les trains arrivant du couloir rhodanien seront équipés de semelles composites. Elle se demande cependant s'il n'y a pas également des trains venant d'Italie qui circulent sur la voie et souhaite donc savoir si ces trains seront eux-aussi équipés de semelles composites.
102	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO indique que pour les camions, c'est la personne en charge du chargement qui doit vérifier que les pneumatiques soient en bon état. Il assure que ce travail n'est pas fait et se demande donc pourquoi ce travail de contrôle serait fait pour les trains.
103	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur COPPEY demande si SNCF Réseau dispose d'un service qui pourra vérifier que les trains soient correctement équipés.
104	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL apporte des précisions sur la demande de clause de revoyure évoquée lors de la restitution du groupe 3. Elle indique que cette clause de revoyure porterait sur toutes les problématiques rencontrées par les riverains suite à la mise en service du projet. Elle insiste sur le fait que la majorité des débats et engagements entre le port de Marseille Fos et le territoire se fait par l'intermédiaire des élus et non avec les riverains. Elle précise que les riverains ne sont pas forcément contre le port, poumon économique du territoire.
105	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL explique qu'actuellement le cheminement se fait par le passage à niveau, qui sera supprimé avec les travaux relatifs au projet de la LNPCA.
106	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL souhaiterait que la solution pour la fermeture du PN soit celle avec un passage via les emprises d'ActiSud.
107	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur COPPEY demande une précision concernant la durée d'utilisation du faisceau d'Arenc en phase transitoire.
108	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT estime que traiter uniquement des trains courts durant cette phase provisoire réglerait le problème.
109	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL indique que le projet de LNPCA va nécessiter de creuser deux tunnels à quatre voies pour le passage des trains voyageurs. Elle estime que la LNPCA ne sera pas faite avant 2040. Elle indique qu'il est devenu très compliqué de circuler dans le secteur de la cité Consolat.
110	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT ne comprend pas l'intérêt de réaliser des aménagements qui permettront de réduire le temps d'insertion maximal nécessaire à 8 minutes étant donné que dès l'horizon 2030, les trains fret sortiront du port par le faisceau d'Arenc.
111	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT estime que jusqu'à 2030, les conditions de circulation des trains fret en sortie du port seront dégradées.
112	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO reste convaincu que cela ne fonctionnera pas. Il indique que malgré le fait que le point de départ des trains fret en sortie du port ait changé (entre le projet de 2015 et la phase une du projet actuel), le signal de départ du train sera donné d'en bas (étant donné que les maitres d'ouvrage ne comptent pas engager les trains dans le tunnel si la voie jusqu'à l'Estaque n'est pas disponible) et que le

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			temps d'insertion maximal nécessaire des trains fret sera finalement le même. Il indique qu'au moindre problème, il pourrait y avoir des perturbations du trafic de trains voyageurs, à moins que les maitres d'ouvrage acceptent le fait que les trains puissent patienter dans le tunnel, ce qui générerait des nuisances. Il indique que pour lui, il s'agit de conditions de circulation dégradées.
113	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur COPPEY indique que les chiffres présentés ne fonctionnent pas. Il indique que lors de l'enquête publique précédente (relative au projet de 2015), il avait été démontré que le train ne circulerait pas à 30km/h en montée. Il rappelle qu'il y a quelques années, il y avait des trains qui passaient tous les quarts d'heure et que si le Conseil régional et SNCF Réseau avaient la volonté de faire rouler les trains comme c'était le cas auparavant, il y aurait dès aujourd'hui des trains toutes les quinze minutes ce qui poserait beaucoup plus de questions quant à l'insertion des trains fret. Il indique que la gare Arenc-Euroméditerranée n'est plus desservie la moitié de la semaine car il n'y a plus personne pour activer le poste d'aiguillage. Concernant la configuration où l'on ferait remonter les trains depuis Arenc, il se demande si les trois tunnels seront adaptés (en termes de gabarit) à la circulation des trains.
114	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO estime que le temps de trajet entre la sortie du tunnel et l'Estaque pourrait varier plus ou moins sensiblement en fonction du fait que les trains partent arrêtés ou non.
115	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO estime qu'aucune marge d'erreur n'a été prise en compte pour aboutir à ces résultats.
116	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant demande quelles sont les différences de nuisance entre l'utilisation d'une locomotive et l'utilisation de deux locomotives.
117	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Le participantsouhaiterait que le facteur économique ne soit pas le seul à être pris en compte, mais que l'on s'intéresse également à la qualité de vie des habitants.
118	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Le participant demande si le choix économique doit forcément prévaloir sur le choix social, et s'il n'est pas possible d'investir plus pour la tranquillité des gens.
119	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame PROST COLLETTA demande à qui il faudrait demander un diesel très performant pour les locomotives de pousse. Elle voudrait savoir quel diesel les maitres d'ouvrage leur promettent pour les locomotives de pousse.
120	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT indique que si l'on écoute les maitres d'ouvrage, il n'y a que les trains longs qui seraient économiques. Il demande des statistiques sur le nombre de trains longs et de trains courts qui rentrent sur le port de Marseille.
121	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT précise qu'il souhaiterait connaître la proportion de trains longs et de trains courts qui rentrent au Canet, et non dans le port.
122	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur LAPEBIE indique que les locomotives diesel doivent souvent fonctionner au ralenti lorsqu'elles ne sont pas en train de pousser ou de tracter. Il indique qu'au ralenti, ces locomotives émettent des basses fréquences qui pénètrent les bétons, ce qui va induire des vibrations. Il juge inadmissible que le port s'engage vers le diesel alors que la région et le gouvernement français viennent de signer des accords, notamment pour l'électrification des quais du port de Marseille Fos. Il rappelle que les nuisances acoustiques générées par ces locomotives diesel sont inconcevables pour les riverains.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

123	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant se plaint du fait qu'à chaque fois que les riverains remettent en question un élément du projet (utilisation de pousse diesel, etc.), les maitres d'ouvrage brandissent la menace d'un report modal qui n'aboutirait pas avec au final plus de camions circulant sur le territoire. Il se demande également si le port de Marseille Fos est prêt à signer les engagements pris lors de ces réunions de concertation. Il demande également s'il y aura des matières dangereuses sur la ligne.
124	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT demande si des matières dangereuses pourraient transiter par le raccordement de Mourepiane.
125	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Madame FRENTZEL estime que c'est à cet endroit précisément (l'endroit où la locomotive de pousse sera arrêtée juste avant l'entrée du tunnel du Soulat) que la pousse diesel polluera l'école.
126	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO indique que le moment où il faut aider le train à redémarrer, correspond au moment le plus dégradé pour une locomotive diesel, car elle doit pousser de « toute ses forces ». Il pointe du doigt le fait qu'au moment où la pollution générée par cette pousse diesel sera la plus extrême, on sera juste en dessous de l'école.
127	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur COPPEY ne comprend pas pourquoi les études sur le réaménagement du faisceau d'Arenc n'ont pas encore été entamées et réalisées de façon à ce que ce projet puisse faire partie du programme de travaux qui va débuter dans cinq ans. Il souhaiterait que le cahier des charges de LNPCA soit modifié pour ajouter au projet cette fonctionnalité. En effet, il craint qu'à la suite de cette concertation sur la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, le projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc soit oublié.
128	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant souhaiterait que l'on parle de la problématique de la remontée par le raccordement de Mourepiane et des pousses diesel car il estime que le projet d'aménagement de voies longues pour le fret sur le faisceau d'Arenc n'aboutira jamais ; il soupçonne les maitres d'ouvrage d'aborder cette perspective pour rendre le projet actuel plus acceptable.
129	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT aurait souhaité que les maitres d'ouvrage se demandent comment l'on peut aménager le port pour le rendre plus vert et réduire ses divers impacts sur les riverains, plutôt que d'organiser des concertations par projets.
130	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant demande que la maintenance associée à la pose de ces clôtures soit prise en compte par SNCF Réseau.
131	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Le participant indique qu'aujourd'hui, SNCF Réseau n'assure pas la maintenance régulière des espaces verts autour de la voie ferrée.
132	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur ROBERT indique qu'il y a d'autres endroit où les espaces verts autour des voies ferrées ne sont pas entretenus par SNCF Réseau. Il fait référence à la gare de l'Estaque. Il propose aux maitres d'ouvrage d'organiser des visites dans les quartiers où ce serait les riverains qui mèneraient la visite afin de montrer la réalité de leurs quartiers.
133	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Un participant regrette que SNCF Réseau ne se soucie de l'entretien uniquement car ils vont faire recirculer des trains sur le raccordement.
134	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO demande s'il y a des aménagements de sécurité prévus à l'intérieur du tunnel.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

135	Atelier-visite : Raccordement ferroviaire de Mourepiane	29/11/2022	Monsieur PELLICCIO estime que ces études auraient dû être menées depuis déjà longtemps. Il estime que ces études sont plus essentielles que les études relatives à la circulation des trains.
136	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Les participants se demandent pourquoi mettre en place du ferroutage à partir du maritime à Marseille lorsque la rentabilité s'opère à plus de 500km et alors que le projet s'appuie sur la remontée d'une desserte marseillaise.
137	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils soulignent un investissement de plus de 30 millions comprenant un apport public fort, et demandent pour quelle rentabilité économique à moyen et à long termes, et pour quels opérateurs.
138	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils souhaiteraient obtenir une réponse globale concernant le bruit sur le port, et non pas petites tranches par petites tranches comme ils estiment que c'est le cas aujourd'hui.
139	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Les participants demandent comment éviter à termes l'usage des motrices diesel, et donc favoriser le recourt à des motrices innovantes, pour la pousse sur le port mais également pour les entrées sur le terminal.
140	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent pourquoi est-ce qu'il y a autant de déplacement des conteneurs sur le port.
141	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent quelles sont les évolutions projetées du trafic maritime de marchandises.
142	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils souhaitent que le bruit de recul des engins soit modifié.
143	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils souhaitent la protection sonore des riverains d'une manière générale.
144	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils pointent du doigt la vitesse des camions et plus particulièrement des camions vides sur la voie royale, qui au passage des dos d'âne émettent des quantités de bruit importantes. Ils demandent quelles sont les réglementations de la circulation en vigueur sur la voie royale, quelles sont les modalités de surveillance mise en place et quelles sont les pénalisations en cas de contrevenant.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

145	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Les participants demandent où se passe exactement la coupe-accroche des trains, et s'il est possible d'éviter que cela soit sous les fenêtres des habitants de Mourepiane.
146	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent si le faisceau de réception de Mourepiane est à la fois un faisceau d'arrivée et un faisceau de départ des trains.
147	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent quel est le temps nécessaire pour traiter un train au départ et à l'arrivée sur le terminal Med Europe.
148	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent une simulation dynamique afin de pouvoir mieux visualiser le fonctionnement du faisceau dans le cadre du projet.
149	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils demandent des protections phoniques prenant en compte l'ensemble des nuisances de la plateforme portuaire.
150	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Ils souhaitent qu'il n'y ait pas de trains diesels à l'intérieur des enceintes portuaires.
151	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Les participants se disent préoccupés par le trafic de camions sur la porte 4, Ils demandent si le port envisage d'ouvrir plus largement la porte5
152	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Monsieur COPPEY demande si le projet intégrera bien l'électrification de six voies de 850 mètres.
153	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Monsieur COPPEY estime que des réponses très intéressantes ont été apportées sur la question du bruit. Il s'interroge toutefois sur les efforts pouvant être faits par les maitres d'ouvrage pour traiter la problématique des nuisances acoustiques émises par les circulations de poids lourds vides, soulignant que ces derniers sont les plus bruyants sur le port. Il demande par ailleurs des précisions sur les chiffres relatifs au traitement des conteneurs et remorques sur le port. Il demande en outre des précisions sur les gabarits des tunnels depuis l'arrivée par Arenc.
154	Atelier-visite : Aménagements du faisceau	06/12/2022	Un participant demande combien de trains par jour entreront et sortiront des bassins Est, et sur quelle amplitude.

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

	ferroviaire sur les bassins Est du port		
155	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Une participante demande où sera déplacée l'activité de réparation des conteneurs sur le port.
156	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Monsieur COPPEY demande s'il est vraiment nécessaire de conserver une activité de réparation des conteneurs sur les bassins Est du port de Marseille. Il aimerait savoir si le terminal de Med Europe suffira à traiter la hausse du nombre de conteneurs traités par le mode ferroviaire due au projet et au report modal. Il demande également où seront traitées les remorques.
157	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Une participante souligne le fait que le territoire est impacté par une grande quantité de projets. Elle demande aux maîtres d'ouvrage quels sont les bienfaits qui vont être apportés aux riverains par le projet.
158	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Un participant estime que sur une petite partie de leur territoire (de l'autoroute au rondpoint), il y a une concentration de problèmes futurs à traiter, particulièrement en termes de circulation : entre la circulation routière (de poids lourds notamment), le TER, le tramway, etc.
159	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Une participante demande si les aléas de circulation des trains voyageurs (d'éventuels retards) ont été pris en compte.
160	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Monsieur DUMOLARD souligne le fait que la problématique jusqu'à 2030 sera de faire rentrer les trains longs. Il demande quelle est la proportion de trains courts aujourd'hui qui accède à la gare du Canet. Il demande également s'il ne serait pas plus simple d'insérer des trains courts dans le trafic voyageur plutôt que des trains fret de 850 mètres de long.
161	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Madame PROST COLLETTA remercie les maîtres d'ouvrage pour leurs efforts pour répondre aux questions ainsi que pour les réponses apportées. Elle demande ensuite à quelle date ils recevront des réponses pour les questions transmises aux maîtres d'ouvrage par formulaire papier ou via le site internet. Elle indique que si les réponses sont données lors de la réunion de synthèse, les participants ne pourront pas rendre d'avis dans les délais impartis. Elle demande s'il est envisageable de filmer puis publier sur le site internet l'atelier du 13 décembre sur les matières dangereuses.
162	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Madame PROST COLLETTA demande quand les participants doivent rendre leur avis.
163	Atelier-visite : Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	06/12/2022	Le secrétaire général du syndicat CGT des ouvriers dockers prend la parole. Il rappelle que la fermeture de la gare du Canet est prévue pour 2024, et que s'il n'est pas possible de disposer d'une infrastructure équivalente après cette fermeture, ce sont des parts de marché qui seront perdues et donc des emplois qui seront supprimés. Il indique être pour le développement du ferroviaire avec un maximum d'efficacité pour que les nuisances soient limitées. Il rappelle que le développement du port permet de développer l'emploi. Il indique que derrière un emploi docker, il peut y avoir jusqu'à six emplois à l'extérieur. Il indique donc que le raccordement de Mourepiane est vital pour

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			la vie portuaire, mais également vital pour les emplois ; en effet il indique que tout déclin des bassins Est sera un déclin des activités et un déclin de l'emploi sur le secteur. Il estime que la première nuisance à combattre dans le département est le chômage. Il rappelle que le port de Marseille-Fos est le dernier pôle industriel de la ville. Il souligne que ce projet est vital pour les emplois des bassins Est.
164	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Monsieur PELLICCIO demande quels sont les moyens d'alerte du port de Marseille-Fos pour prévenir les populations en cas de fuites de produits nocifs (gazeux ou liquides). Il regrette que l'étude de danger soit présentée à l'échelle du port de Marseille Fos, et non à l'échelle de chaque bassin, en particulier sur les bassins Est. Il revient sur le stockage des conteneurs et estime que si un conteneur reste plusieurs jours sur le port il s'agit alors d'un stockage, et qu'il faudrait alors prévoir de le mettre sur un bassin de rétention, pour prévenir d'éventuels incidents (fuites, etc.) ; il souhaiterait savoir si ces dispositifs sont prévus.
165	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Monsieur DUMOLARD aimerait avoir des précisions sur les volumes de matières dangereuses qui sont embarquées aujourd'hui et qui seront embarquées après la mise en service du projet sur les bassins Est.
166	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Madame PROST COLETTA demande des précisions sur le stockage et le contrôle des matières dangereuses. Elle voudrait savoir qui de la capitainerie ou des services de l'Etat effectue les contrôles. Elle demande quels sont les éléments disponibles pour obtenir des réponses précises à ces questions.
167	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Madame PROST COLETTA voudrait connaître la façon dont sont contrôlés les stockages sur les installations classées situées sur le terrain du port autres que les terminaux.
168	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Monsieur COPPEY souhaiterait que les associations de riverains et les associations de protection de l'environnement soient prévenues lors des opérations de maintenance sur des installations classées ICPE. Il demande à partir de quel seuil il devient nécessaire que les marchandises du terminal de Mourepiane bénéficient du même traitement réglementaire que les matières dangereuses sur une installation classée.
169	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Monsieur PELLICCIO demande comment prendre connaissance de l'étude de danger réalisée à l'échelle des bassins Est. En cas d'incident avec des matières dangereuses, il se demande comment contenir du gaz au sein de l'enceinte portuaire ; il annonce que pour toute éventuelle fuite de gaz liquéfiée, il sera impossible de contenir ces gaz au sein de l'enceinte portuaire (il prend l'exemple du chlore). Il souhaiterait que les populations voisines des bassins Est, susceptibles de voir des échappements de gaz ou d'autres matières dangereuses depuis le port puissent être averties du danger ou du non-danger de la situation ; il estime que le préfet devrait mettre en place une alerte afin de pouvoir avertir et tranquilliser les riverains qui remarqueraient quelque chose d'anormal.
170	Réunion thématique sur les matières dangereuses	13/12/2022	Monsieur DUMOLARD demande si la partie du port correspondant aux bassins Est est classée SEVESO. Dans le cas où les bassins Est seraient classés SEVESO, il demande si les quartiers environnants seront classés SEVESO, et si les trains qui transporteront ces matières dangereuses seront également à risque SEVESO.
171	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Marie PROST-COLETTA, Association Cap au Nord, souligne le caractère constructif des échanges de la concertation et remercie l'équipe qui a mené ces échanges. Elle demande des statistiques sur le nombre de trains longs et de trains courts qui rentrent sur le port de Marseille. Elle rappelle que l'une des préoccupations essentielles des riverains du projet est le nombre de poids lourds sur le secteur, et indique que l'association Cap au Nord souhaite que le renforcement du ferroutage soit une réalité. Elle indique avoir lu dans le dossier de concertation que des travaux avaient déjà commencé et demande s'il est correct d'entamer des travaux avant la réalisation de l'enquête publique. Elle assure que l'association Cap au Nord sera très attentive aux réponses apportées par les maîtres d'ouvrage en faveur de l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Elle indique que les riverains sont dans l'attente d'une compensation pour répondre aux nuisances supplémentaires qui vont être apportées par le projet.
172	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Madame PELLICCIO, CIQ Saint-André, revient sur le sujet des matières dangereuses. Elle souhaite connaître la liste et le tonnage des matières dangereuses qui seront entreposées sur le port. Elle souligne que ce sujet est source d'une grosse inquiétude pour les riverains. Elle indique que l'augmentation de la quantité de matières dangereuses serait synonyme d'un classement en zone SEVESO du secteur, ce que les riverains refusent catégoriquement. Elle revient par ailleurs sur la pollution au Chrome 6 du tunnel du Soulat, dont elle souligne la

RAPPORT DES MAITRES D'OUVRAGE – MARS 2023

			gravité. Elle explique que si le Chrome 6 a pu descendre de l'entreprise PMA jusqu'aux rails situés 400 mètres plus bas, c'est en raison de fissures existantes au sein du tunnel. Elle rappelle que ce tunnel avait été fermé par la SNCF dans les années 70, car le passage des trains causait des vibrations dans le lycée nord. Elle rappelle que le tunnel est long de 800 mètres, en voie unique, avec une pente de 2% et sans voie de secours. Elle revient sur le fait qu'à la sortie du tunnel du Soulat, les trains de fret seront obligés de passer sur les voies TER, dans le cadre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.
173	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Marie PROST-COLETTA, Association Cap au Nord, revient sur la question de la logistique marseillaise, qui est à ajouter à la synthèse des sujets abordés par les participants. Elle indique que les marchandises à destination de l'Est du département seront traitées sur les bassins Est, ce qui va générer plus de camions, et donc causer plus de nuisances pour les riverains. Elle demande pourquoi les conteneurs arrivant sur Marseille et à destination de l'Europe ou du nord de la France sont traités sur les bassins Est et non sur les bassins Ouest.
174	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Michel TEULE, co-président de la fédération des CIQ du 16ème arrondissement, président du CIQ Saint-Henri, souhaite que Saint-Henri soit intégré dans les études d'impact ainsi que dans les améliorations ferroviaires qui pourraient être réalisées. Il salue la qualité de la conduite de la concertation. Il insiste sur l'importance de l'étude épidémiologique locale que les riverains souhaitent voir mise en place, en lien avec le réseau médical local. Il propose par ailleurs l'expérimentation d'un mode de concertation permanent, concernant les projets du port et de la SNCF, avec la mise en place d'une maison du / des projet(s), qui soit une vitrine de la discussion avec les riverains.
175	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Patrick ROBERT, CIQ de l'Estaque Gare, félicite les maitres d'ouvrage pour la qualité de l'organisation de la concertation, ainsi que pour les réponses apportées. Il revient sur plusieurs points abordés par les participants. Il souhaite que soit communiquée au public la surface du futur parc des Aygalades par rapport aux 25 hectares correspondant à l'emprise libérée par la gare du Canet. Il indique que les participants ont demandé la mise en place d'une phase provisoire (de la fermeture de la gare du Canet jusqu'à l'horizon 2030) où seraient reçus dans les bassins Est uniquement des trains courts qui puissent transiter par le faisceau d'Arenc sans dérogation ; il indique que les maitres d'ouvrage ont indiqué, lors de l'un des ateliers de concertation, que des trains de 600 mètres pouvaient être reçus sur le faisceau d'Arenc. Il considère que le raccordement de Mourepiane ne se justifie pas.
176	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Delphine CHOUIN, co-présidente du Syndicat des transitaires de Marseille-Fos (STM) et sa région, indique que la stratégie nationale portuaire ainsi que la stratégie nationale du fret ferroviaire soulignent l'importance du report modal. Elle précise que les messages politiques visent le doublement du fret ferroviaire au niveau national d'ici 2030. Elle estime que ce projet va dans ce sens au niveau local. En tant que co-présidente du STM, représentant les transitaires et les commissionnaires de transport, elle tient à remercier les porteurs du projet pour le travail de concertation mené tant sur la forme que sur le fond.
177	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Lydia FRENTZEL, conseillère d'arrondissement des 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, met en avant le sujet de l'impact de la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane sur l'école maternelle et primaire à Consolat, qui a été abordé par les participants au cours des réunions de concertation.
178	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Monsieur PELLICCIO, indique que les habitants ont besoin que leur soit présentée, en amont de l'enquête publique, une étude de dangers qui concerne les bassins Est et non pas les bassins Est et Ouest comme en 2015. Il aimerait également avoir accès en amont de l'enquête publique aux données sur la capacité du nouveau projet en termes de traitement de conteneurs sur les bassins Est.
179	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Une représentante de l'association Les femmes de Bassens, aimerait savoir combien il y aurait de camions en moins dans les 15ème et 16ème arrondissements suite à la mise en service du projet.
180	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Monsieur DUMOLARD demande quand le planning fixant les prochains rendez-vous de janvier / février sera disponible pour les riverains.
181	Réunion publique de synthèse	15/12/2022	Monsieur ROBERT revient sur les travaux du faisceau de Saint-André. Il cite un passage du dossier de concertation, qui indique que « le faisceau de Saint-André est un faisceau qui aura été remis à neuf et rallonger en 2023 et dont la longueur permettra de réceptionner des trains de 850 mètres ». Il demande si ces travaux seront réalisés avant l'enquête publique.

