



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

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

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE REDDITION DES COMPTES

04 avril 2023



Table des matières

1. Ouverture.....	4
2. Rappels sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.....	5
3. Rappels sur l’organisation et le déroulement de la concertation, et chiffres-clés.....	5
Temps d’échanges avec les participants.....	6
4. Présentation des enseignements-clés tirés par les maitres d’ouvrage.....	7
5. Présentation de mesures pour répondre aux enseignements de la concertation préalable et aux recommandations du garant.....	8
6. Présentation des modalités de poursuite des échanges jusqu’à l’enquête publique.....	9
Temps d’échanges avec les participants.....	10
Conclusion.....	14

La réunion publique de reddition des comptes s'est tenue le mardi 04 avril 2023 de 17h30 à 19h30, dans la salle de l'association musicale Sainte Cécile, Marseille 16^{ème}. Elle a réuni une soixantaine de participants.

Intervenants :

- Hervé MARTEL, président du directoire, port de Marseille Fos
- Philippe BION, responsable des Infrastructures maritimes et de l'ingénierie, et maitre d'ouvrage des projets ferroviaires portuaires, port de Marseille Fos
- Frédéric LEMOINE, responsable du département Assistance à maîtrise d'ouvrage, port de Marseille Fos
- Stéphane PITON, Responsable Maitrise d'Ouvrage du projet, SNCF Réseau

Avec la participation de :

- Christophe MIRMAND, préfet des Bouches-du-Rhône
- Nadia BOULAINSEUR, Maire des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille

Animation : Claude CHARDONNET, SYSTRA

1. Ouverture

Nadia BOULAINSEUR, maire des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille, revient sur le déroulement de la concertation préalable volontaire et note que les habitants se sont approprié les différents dispositifs mis à disposition leur permettant de s'exprimer sur le projet. Elle remercie les maîtres d'œuvre pour les espaces d'informations et d'expressions créés ainsi que la maîtrise d'ouvrage pour la concertation menée. Elle souligne sa volonté de poursuivre l'échange à travers cette nouvelle réunion publique et souhaite à tous une bonne réunion.

Christophe MIRMAND, préfet des Bouches-du-Rhône, se réjouit de retrouver les participants pour les suites de la concertation préalable. Il précise que le garant n'a pas pu se rendre présent ce soir. Il indique que cette réunion a pour objet de présenter les suites que les maîtres d'ouvrage vont donner aux recommandations du garant. Il souligne l'importance de donner des garanties, des assurances, aux habitants et de faire en sorte que la concertation se poursuive pour répondre aux attentes du public et rester attentifs à la mise en place des mesures annoncées. Il indique que l'enquête publique a vocation à être organisée à l'automne 2023, pour permettre de réaliser un calendrier très contraint et que des réponses devront être apportées au cours de la phase de préparation du dossier d'enquête publique, pour les interrogations ayant émergé pendant la concertation préalable et n'ayant pas encore trouvé de réponse

Il souligne que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires vise à s'insérer dans un certain nombre d'autres projets, qui intéressent l'interface entre la ville et le Port, qu'il est important de prendre en compte pour avoir une vision d'ensemble des projets : devenir du Grand Estaque, projet de développement de la 2^{ème} tranche d'Euroméditerranée, projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), les différentes mesures d'amélioration de la desserte du territoire, notamment via la prolongation de la ligne 3 du tramway), etc... Il indique que toutes les mutations du territoire ont vocation à être prises en compte et que ces enjeux sont débattus par l'Etat, ainsi que l'ensemble des acteurs institutionnels, dans l'instance du comité du 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.

Il souhaite que la concertation de suivi puisse permettre au public d'obtenir toutes les informations sur cette démarche, qui sera prolongée par la suite via l'enquête publique.

Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille, rappelle l'engagement du port de Marseille Fos et de SNCF Réseau de tenir le public informé de manière régulière et transparente. C'est dans ce cadre que s'inscrit la réunion de reddition des comptes, qui a vocation à présenter les enseignements retenus et les engagements des maîtres d'ouvrage à la suite de la concertation préalable. Il explique que cette réunion permet de passer de la concertation préalable à la concertation de suivi. Il indique que beaucoup de travail, notamment des études, a été effectué par les maîtres d'ouvrage depuis la dernière réunion de concertation. Il indique que la consultation interservices va être lancée cette semaine, dans le cadre de la phase d'instruction administrative en amont de l'enquête publique.

Claude CHARDONNET, animatrice, présente son rôle et le déroulé de la réunion :

- Une séquence de rappel du projet, des modalités et chiffres clés de la concertation ;
- Une séquence de présentation des enseignements-clés tirés par les maitres d’ouvrage, et des mesures et dispositif proposés.

Elle précise que le garant ne peut être présent pour cette réunion malgré la volonté de présenter son bilan. Elle interroge la salle sur la présence des participants à la concertation et la lecture du bilan du garant. Elle invite Philippe BION à prendre la parole pour présenter les fondamentaux du projet.

2. Rappels sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

Philippe BION, directeur des Infrastructures maritimes et de l’ingénierie, maitre d’ouvrage des projets ferroviaires portuaires, port de Marseille Fos, rappelle que le projet fait suite à la fermeture de la gare de fret du Canet programmée en 2024 pour laisser place au projet de parc des Aygalades porté par Euroméditerranée. Il explique que SNCF a l’obligation réglementaire de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes, à savoir des voies de réception de trains et un ou plusieurs chantiers multimodaux permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental. Il rappelle la nécessité de maintenir un mode de transport ferré à destination de Marseille ainsi que de conserver l’activité ferroviaire pour les bassins est du port, et notamment de reconstituer un accès pour les trains complets.

Il rappelle les principales caractéristiques du projet, qui consiste en :

- La remise en service du raccordement ferroviaire 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.

3. Rappels sur l’organisation et le déroulement de la concertation, et chiffres-clés

Stéphane PITON, responsable maîtrise d’ouvrage du projet, SNCF Réseau, rappelle les modalités d’information mises en œuvre dans le cadre de la concertation préalable :

- L’avis d’annonce de la concertation ;
- Un communiqué de presse d’annonce de la concertation ;
- Une campagne Facebook d’annonce de la concertation ;
- Une campagne d’affichage de proximité ;
- Le site internet de la concertation : www.concertation-reconstitution-canet.fr ;

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE REDDITION DES COMPTES – 04 AVRIL 2023

- Le dossier de concertation et sa synthèse, mis à disposition sur le site internet et lors des rencontres de la concertation ;
- L'exposition du projet, installée lors des rencontres.

Il rappelle également les modalités de participation :

- Les rendez-vous de la concertation, qui ont été des temps forts de cette étape d'information et d'échanges : 6 rencontres au cours de 5 semaines de concertation ;

● Réunion publique	Lancement	mercredi 16 11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphel, 16 ^e Marseille
● Atelier	Effets du projet sur le territoire	lundi 21 11 17h30	École de la 2 ^e Chance, réfectoire 360 chemin Madrague Ville, 15 ^e Marseille
● Atelier-visite	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	mardi 29 11 16h30	Centre social Les Musardises 32 Rue des Musardises, 15 ^e Marseille
● Atelier-visite	Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	mardi 6 12 16h30	Port de Marseille Fos, réfectoire des formes 8 & 9 Chemin du Littoral, 15 ^e Marseille
● Réunion publique thématique	Gestion des matières dangereuses	mardi 13 12 12h45_13h30	visioconférence sur Teams
● Réunion publique	Synthèse	jeudi 15 12 18h30	École de la 2 ^e Chance, amphithéâtre 360 chemin Madrague Ville, 15 ^e Marseille

- L'espace d'expression dédié sur le site internet, pour déposer un avis ou poser une question ;
- Un formulaire papier de recueil des contributions, mis à disposition lors des rencontres.

Il présente les chiffres clés 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 enregistrées 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 pendant la concertation préalable.

Temps d'échanges avec les participants

- **Madame PELLICCIO, CIQ de Saint-André**, revient sur les documents d'information mis à disposition lors de la concertation. Elle indique qu'il y a d'abord eu un petit livret diffusé auprès du public, puis un dossier plus conséquent. Elle se dit étonnée de la différence d'informations contenues dans les deux documents et demande lequel des deux a été diffusé aux élus.

Stéphane PITON, SNCF Réseau, indique que deux documents étaient mis à disposition du public lors de chacune des rencontres de la concertation, ainsi qu'en téléchargement sur le site internet de la concertation : le dossier de concertation et sa synthèse. Il explique que la synthèse a vocation à

synthétiser les principales informations sur le projet et la concertation. Le dossier de concertation, lui, présente une information plus détaillée.

4. Présentation des enseignements-clés tirés par les maitres d'ouvrage

Stéphane PITON, SNCF Réseau, présente les principaux enseignements tirés par les maitres d'ouvrage sur le dispositif d'information et de participation, à l'issue de la concertation préalable volontaire. Il relève que la concertation a donné lieu à des échanges variés et de qualité, ayant permis d'expliquer le projet, d'approfondir les enjeux d'intégration territoriale du projet et d'enrichir son élaboration. Il souligne que les modalités de concertation ont offert un cadre propice à l'interaction et à l'expression des participants et ont permis de donner la parole à des publics variés. Il note la volonté, aussi bien de la part des participants que des maitres d'ouvrage, que les échanges autour du projet se poursuivent avec la mise en place d'une concertation de suivi dès l'amont de l'enquête publique.

Il indique que des échanges ont d'ores-et-déjà eu lieu avec les habitants depuis la concertation préalable concernant les études acoustiques et vibratoires.

Il indique que les maitres d'ouvrage s'engagent à poursuivre les échanges et à mener un travail collectif autour de la restitution des résultats des études en cours. Il évoque une volonté d'avoir une vision globale, au-delà du périmètre technique du projet. Il souligne que le principal objectif est d'assurer la circulation des trains en toute sécurité et précise que la mise en place des clôtures, le suivi et la surveillance de la butte de la Cité Consolat sont un impératif. Il ajoute que les matériaux de la butte de la Cité Consolat, analysés par un cabinet, ne présentent pas de risque pour la santé.

Frédéric LEMOINE, port de Marseille Fos, indique que lors des différentes discussions qui ont eu lieu pendant la concertation, de nombreux sujets techniques ont été abordés. Des réponses ont été apportées au cours des réunions, ainsi que sur le site internet. Il relève que, malgré tout, des éléments restent à approfondir ou à mieux expliciter au terme de la concertation préalable, pour lesquels les maitres d'ouvrage vont apporter des réponses dans le cadre de la concertation de suivi :

- 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 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'Arenc ;
- 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 thermiques** intervenant sur le port (bruit et émissions, préchauffage des locomotives, etc.).

Il relève également des sujets dépassant le cadre du projet impliquant d'autres besoins d'information du public :

- L'information du public sur le sujet de **la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat**, suivi par les services de l'Etat et en cours de résolution ;
- La présentation au dialogue Ville-Port des **résultats des projets européens sur la contribution des émissions de navires à la pollution globale dans les villes portuaires**, ainsi que le suivi de la saisine de Santé Publique France par l'Agence Régionale de Santé afin d'étudier **la faisabilité d'une étude d'impact sanitaire liée spécifiquement aux émissions des navires à Marseille** ;
- 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.

5. Présentation de mesures pour répondre aux enseignements de la concertation préalable et aux recommandations du garant

Stéphane PITON, SNCF Réseau, indique que les maitres d'ouvrage décident de poursuivre le projet et de poursuivre l'information et le dialogue avec le public jusqu'à l'enquête publique et durant la phase chantier, en se référant notamment au Bilan du garant.

Il revient sur les suites à donner à des interrogations ayant émergé au cours de la concertation préalable mais n'ayant pas trouvé de réponse, telles que relevées par le garant dans son bilan. Il indique qu'en réponse aux demandes de précisions et aux recommandations du garant, les maitres d'ouvrage s'engagent à :

- Présenter de manière plus détaillée et accessible les données d'entrée et les résultats des études d'exploitation réalisées par les bureaux d'études spécialisés notamment concernant les études de compatibilité entre les trains voyageurs et les trains de fret ;
- Présenter de manière plus détaillée une analyse comparative multicritères des autres sites envisagés pour la reconstitution des fonctionnalités du Canet ;
- Solliciter les partenaires financiers potentiels pour définir les modalités relatives à la prise de décision et échéancier pour l'inscription prioritaire des aménagements du faisceau d'Arcenc ;
- Apporter des informations complémentaires sur la conformité et la sécurité du tunnel (accès des secours etc....) du Soulat et sur la nature des trains qui circuleront à l'intérieur. Il indique être en contact avec les pompiers afin de s'assurer de répondre aux attentes de sécurité du tunnel ;
- Détailler les études acoustiques et vibratoires, et commander une étude de diffusion des pollutions au débouché du tunnel du Soulat à proximité de l'école Saint-Louis Consolat pour objectiver les niveaux de pollution induit par le projet sur ce site. Il rappelle qu'il s'agit principalement de mener une étude par rapport aux émissions de gaz liées à l'utilisation de pousses non attelées.

Frédéric LEMOINE, port de Marseille Fos, indique que les maitres d'ouvrage s'engagent également à :

- Caractériser au moins un scénario d'exploitation avec un découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arcenc

de trains courts. Ils commanderont des analyses comparatives de coûts théoriques à des bureaux d'études.

- Commander des études de coûts carbone pour le scénario correspondant au report de l'activité sur Clésud ;
- Informer le public sur le choix de l'opérateur du terminal ferroviaire et sur les clauses du marché. Il précise que dans le cadre du contrat, le port construit les infrastructures et le terminaliste fournit l'outillage ;
- Présenter les données et projections de trafic de façon la plus complète et pédagogique possible, que ce soit sur le maritime, le ferroviaire ou les poids-lourds ;
- Produire les prospectives de développement du terminal Mourepiane et des bassins Est dessinées dans le projet stratégique à 5 ans, dont les premiers résultats vont être connus avant l'été et seront présentés ;
- Présenter 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 ;
- Apporter des informations sur les matières dangereuses recensées sur les bassins Est et sur les précautions prises pour limiter leur dangerosité.

Stéphane PITON, SNCF Réseau, indique que les maitres d'ouvrage s'engagent par ailleurs à :

- Présenter les mesures engagées par le Port et SNCF Réseau sur leur périmètre pour accompagner et favoriser le report modal de la route vers le fer, et à solliciter les services de l'Etat et les collectivités locales pour présenter leur politique et leurs mesures en la matière, afin de donner au public un image systémique des mesures engagées par les différents acteurs ;
- Présenter les mesures engagées pour encourager la décarbonation de leurs activités dont le report modal est l'une des mesures. D'autres mesures portuaires sont envisagées ;
- Informer le public sur la répartition des coûts entre public et privé ainsi que sur la rentabilité du projet ;
- Informer le public sur les retombées économiques du projet sur le territoire. Il précise que la conservation des emplois logistiques maintenus sur le site de Marseille seront mentionnés sur le volet qualitatif.

6. Présentation des modalités de poursuite des échanges jusqu'à l'enquête publique

Claude CHARDONNET, animatrice, présente les modalités et le calendrier de la concertation de suivi que les maitres d'ouvrage s'engagent à mettre en œuvre avant l'enquête publique dans le prolongement des recommandations du garant.

Elle explique que des échanges, rencontres et visites ciblées sont déjà en cours et vont se poursuivre avec les riverains, CIQ, syndicats concernés, sur les mesures d'accompagnement et compensatoires. Elle indique que des contacts ont déjà été entrepris par SNCF Réseau pour définir les principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique proposées. Elle précise que les échanges et rencontres de la concertation de suivi vont également viser à analyser d'autres éventuelles mesures de réduction acoustique hors du périmètre strict du projet en fonction du résultat des études complémentaires,

ainsi qu'à définir des modalités de suivi post enquête publique des effets des mesures d'accompagnement et compensatoires.

Elle indique que le site internet <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/> sera maintenu et alimenté pour accueillir de nouveaux documents (entretiens d'acteurs, informations, dates de rencontres, études, etc...). Les maîtres d'ouvrage s'engagent par ailleurs à communiquer par voie de presse pour diffuser l'information sur la concertation de suivi auprès d'un large public, ainsi que sur les réseaux sociaux, et auprès des associations locales et des instances participatives locales (Conseil de développement du Port, Dialogue Ville-Port, etc...).

Elle indique que plusieurs réunions publiques seront organisées, notamment une réunion de présentation des résultats des études ainsi que des compensations acoustiques, vibratoires et pollution (courant mai 2023), et une réunion de présentation du volet socio-économique du projet (en septembre 2023). La réunion de reddition des comptes de ce jour s'inscrit également dans la concertation de suivi.

Elle indique qu'un suivi des sujets connexes traités au sein du Dialogue Ville-Port est prévu par les maîtres d'ouvrage :

- Projets européens sur la contribution des émissions des navires à la pollution globale dans les villes portuaires (SCIPPER-PAREA) ;
- 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 ;
- Etude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos.

Elle ajoute que ces études connexes feront l'objet de communication de la part des maîtres d'ouvrage du projet.

Temps d'échanges avec les participants

- **Madame PROST-COLETTA, association Cap au Nord Environnement**, remercie les maîtres d'ouvrage pour le travail remarquable mené dans le cadre de la concertation préalable non obligatoire. Elle indique néanmoins que les maîtres d'ouvrage doivent encore convaincre sur l'aspect routier lié au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Elle souligne l'importance et la prégnance de la question du trafic routier qui risque d'être induit par le projet, à laquelle les riverains sont très attentifs. Elle considère que le maire est d'une qualité médiocre dans leur secteur sur cette question. Elle demande aux maîtres d'ouvrage de réexpliquer pourquoi un trafic routier important arrive sur le terminal Med Europe pour le continent. Elle demande en outre que vont devenir les salariés de la gare du Canet, après la fermeture.
- **Monsieur PELLICCIO** indique vouloir partager plusieurs remarques. La première concerne la problématique des vibrations. Il explique avoir noté, à la lecture du compte-rendu des mesures vibratoires transmis par la maîtrise d'ouvrage, que SNCF Réseau était intervenu pour faire modifier le rapport initial. Il demande à SNCF Réseau de préciser les modifications qui ont été faites à sa demande.

La deuxième remarque porte sur le report modal. Monsieur PELLICCIO indique que le report modal n'est pas quelque chose qui se décrète, mais quelque chose qui s'accompagne. Il partage deux actualités européennes en lien avec le sujet. Il relève d'une part que l'Europe vient d'attaquer la France pour avoir effacé la dette de Fret SNCF, considérant qu'il s'agit de dumping économique. Il souligne d'autre part que la Suisse, qui est l'un des premiers pays pour le fret ferroviaire, est en train de revenir sur le développement de ce mode car il est trop coûteux.

Il considère que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet est construit sur des vœux, car il n'est pas possible d'extrapoler à 2030, et qu'il est impossible de faire un projet à si long terme dans les conditions actuelles.

Concernant les trafics routiers sur le terminal Med Europe, **Frédéric LEMOINE** indique que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires étant un projet de transfert modal de la route vers le fer, les études de trafics montrent qu'il y aura moins de poids-lourds sur la route si le projet est réalisé. Il confirme que le déplacement du chantier ferroviaire du Canet sur Mourepiane va entraîner une concentration du trafic continental autour de ce chantier. Pour autant, il explique qu'une partie du trafic aujourd'hui traité sur le site du Canet va être déplacé sur Clésud. Entre 15 et 20 000 UTI seront traitées sur le terminal de Mourepiane, après la mise en œuvre du projet, contre 40 000 UTI traités aujourd'hui sur le site du Canet (qui traite tout le trafic de la région). Il indique que cela permettra une réduction du trafic de poids-lourds sur l'A55, notamment entre la Porte 4 et le nord de Marseille.

Concernant le devenir des salariés du Canet, **Frédéric LEMOINE** indique des emplois vont être déplacés entre le Canet et Clésud, et entre le Canet et Marseille. L'accompagnement de ce déplacement fait l'objet d'un travail avec les collectivités.

Concernant la question posée sur les études vibratoires, **Stéphane PITON** précise que les demandes de modifications faites par SNCF Réseau n'ont en rien pour objet de modifier ou falsifier les résultats. Il indique que les remarques de SNCF Réseau portaient sur le rendu des études (préciser des points insuffisamment clairs, reprendre des graphiques, etc...), afin d'avoir une restitution qui soit la plus claire et de la meilleure qualité possible.

Concernant la question du report modal, **Frédéric LEMOINE** indique que la prévision de report modal n'est pas une promesse, mais n'est pas pour autant un vœu pieux. Il explique que des actions très concrètes sont mises en œuvre pour développer et mettre en place les conditions du report modal. Il indique que la première condition, qui est celle de créer l'outil pour rendre possible ce report, est mise en place à travers le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Une deuxième condition est d'avoir des coûts de fret ferroviaire qui soient compétitifs par rapport à ceux du transport routier. Il explique que les prévisions montrent un différentiel significatif entre le coût référence, le coût actuel et le coût projet (de l'ordre de 40€ entre le coût référence et le coût projet). Il indique que la notion de temps de parcours est également importante. Dans la situation actuelle, il y a des ruptures de charge successives, créant des temps d'acheminement longs. Il souligne que des plans sont par ailleurs engagés au niveau national pour favoriser le report modal.

Il indique qu'il est important de faire des études de sensibilité pour mesurer les risques.

Philippe BION ajoute que l'expérience de Fos a montré qu'avec des infrastructures ferroviaires performantes, il était possible de réduire considérablement la part de trafic routier, qui est aujourd'hui

inférieure à 80% avec une part modale ferroviaire supérieure à 15%. Il explique que le schéma dans lequel les opérations ferroviaires sont concentrées dans un même endroit favorise le report modal.

- **Jean-Pierre LAPEBIE, association Cap au Nord Environnement, France Nature Environnement 13, et CIQ de Saint-André**, souligne que le choix des maîtres d'ouvrage de ne pas poursuivre la concertation avec un garant entre en contradiction avec la recommandation formulée par le garant de la concertation préalable dans son bilan. Il indique par ailleurs que d'autres demandes du garant sont encore insuffisamment traitées, notamment ses demandes d'éclaircissements sur le volet financier du projet. En outre, il rappelle que les riverains de Saint-Henri et de l'Estaque ont demandé que SNCF Réseau mesure l'impact des différents projets ferroviaires sur ces secteurs, et demandent que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet soit l'occasion de la mise en place de mesures de réduction des impacts acoustiques et vibratoires pour permettre aux populations aux abords des voies ferrées de mieux vivre.
- **Madame PELLICCIO** indique qu'elle a déposé sur le site internet de la concertation une question relative à la nature et au volume de matières dangereuses traitées sur le Port, dont elle attend la réponse. Elle s'inquiète d'avoir vu un camion avec le sigle « nucléaire » rentrer sur le port, par la Porte 5, et demande des explications à ce sujet. Elle souligne les nuisances d'ores-et-déjà subies par les riverains du port, auxquelles viendront s'ajouter les nuisances liées au ferroutage, notamment les nuisances générées par les porte-conteneurs et par les projecteurs installés sur le port. Elle évoque également les vibrations provenant des rails situés à 1,50 mètres des habitations à Saint-André, endommageant notamment les sols des maisons.

Claude CHARDONNET revient sur la question du choix des maîtres d'ouvrage de poursuivre la concertation sans solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP. Elle indique que ceux-ci considèrent que la façon dont le garant a accompagné la concertation préalable et la précision de ses recommandations, leur permet de définir une feuille de route claire pour la poursuite des échanges avec le public et les parties prenantes jusqu'à l'enquête publique et au-delà. Ils sont engagés dans cette voie.

Stéphane PITON indique que les maîtres d'ouvrage ont réalisé des simulations sur un périmètre élargi à l'Estaque, pour déterminer les impacts acoustiques et vibratoires à partir de modèles acoustiques intégrant le projet LNPCA et le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Il souligne que les mesures de protection que les maîtres d'ouvrage et leurs partenaires envisagent d'installer dépassent le cadre strictement réglementaire. Il explique qu'il s'agit d'avoir une approche pragmatique et objective et de déterminer, selon les sites et en fonction des études, les endroits où des mesures de protection doivent être mises en place pour réduire les impacts. Il précise qu'une enveloppe financière conséquente est prévue pour la mise en place de ces mesures. Concernant les vibrations, il indique que les maîtres d'ouvrage ont conscience de la proximité des habitations avec les voies ferrées. Il explique que des évolutions du réseau ferré ont eu lieu ces dernières années, qui ont d'ores-et-déjà permis de réduire les vibrations (par exemple, la pose de long rail soudé). Il souligne que l'objectif de toutes les études vibratoires menées est de déterminer l'impact des circulations ferroviaires à la fois structurellement (sur les ouvrages), mais aussi sur la qualité de vie des riverains.

Philippe BION revient sur la question concernant le volet financier du projet. Il indique que des réunions ont eu lieu avec les partenaires financiers du projet et les services de l'Etat pour échanger sur le financement de ce projet de territoire. Il précise que les discussions sont en cours et doivent s'achever au mois de mai. Elles seront explicitées dans dossier d'enquête publique.

Frédéric LEMOINE indique que le Port s'engage à répondre de manière statistique sur le volume et le type de matières dangereuses traitées sur le port. Il souligne qu'il n'y a pas de matières nucléaires enregistrées sur le port. Sur la question du bruit généré sur le terminal maritime, il indique par ailleurs que le port a listé des mesures que les manutentionnaires s'engagent à prendre pour réduire les impacts générés par le transport de marchandises, telle que la mise en place de ralentisseurs de course. En outre, le port a demandé à ses bureaux d'étude de simuler des chocs pour en voir l'effet sur les secteurs alentours et notamment sur les façades riveraines.

Stéphane PITON souligne que tout opérateur qui utilise le réseau ferré national se doit respecter les mêmes règles et les mêmes impératifs que la SNCF en termes de sécurité et de contrôle de son matériel. Ainsi, les opérateurs utilisant le réseau ferré, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, sont contrôlés au même titre que la SNCF.

Marc REVERCHON, La Méridionale et Conseil de développement du port, rappelle que d'après études indépendantes réalisées par l'INSEE en 2016, qui sont en cours d'actualisation, 41 500 emplois directs et indirects sont générés par les bassins Est et Ouest du port de Marseille-Fos, parmi lesquels 16 500 sont situés à l'intérieur de la ville Marseille, dont plus de 8 000 dans le 2^{ème} arrondissement et 6000 dans les 13-14-15^{ème} arrondissements. Il souligne 1 000 EVP traités représentent 10 emplois créés dans la filière logistique. Il met en garde contre la délocalisation d'un certain nombre de ces emplois, dans le cadre du report d'une partie du trafic du Canet sur Clésud, et indique qu'il faut tenir compte de cela dans les décisions prises sur les schémas d'organisation du territoire.

Mr BOUNOUAR, collaborateur parlementaire du député Sébastien DELOGU, indique que le député a souhaité être représenté lors de cette réunion notamment pour partager sa préoccupation quant à la situation écologique dans les quartiers nord et le sentiment des citoyens d'avoir peu de prise sur les décisions d'aménagement des gros projets. Il évoque des sujets connexes au projet, tels que les ZFE, les bateaux de croisière, le bassin du Vallon Dol. Il explique qu'après avoir consulté la plupart des acteurs, le député va adresser une série de questions écrites au gouvernement sur ces sujets. Il regrette qu'il n'y ait pas la place dans les espaces de concertation pour dépasser la conflictualité entre les riverains qui sont inquiets de leur cadre de vie, et les travailleurs qui défendent une activité économique, sur un sujet central comme celui des bateaux de croisière. Il indique qu'une autre voie est en train de se dessiner, celle de la planification écologique, qui pourrait réconcilier ces deux parties.

Henri JIBRAYEL souligne qu'il n'y a pas de réponse apportée aux préoccupations des riverains, que le secteur est marqué par des perturbations (telle que la pollution générée par les bateaux) qui pourraient s'accroître avec le projet. Il demande que l'on réponde aux questions des riverains, considérant que si elles ne sont pas réglées, les citoyens seront là demain pour se dresser contre le projet.

Conclusion

Hervé MARTEL souligne que les maitres d’ouvrage s’engagent à répondre aux questions listées dans le bilan du garant avant le lancement de l’enquête publique, notamment sur les prévisions de trafic, le financement du projet, sur la présentation des résultats des études ou encore sur les statistiques des matières dangereuses traitées sur le port.

Il indique que les maitres d’ouvrage ont entendu les préoccupations sur la qualité de l’air et explique que le port travaille à l’électrification des quais, dans le respect du calendrier défini : le terminal international du Cap Janet sera équipé cette année pour le branchement des navires ; le terminal croisière sera équipé d’ici 2 ans, en 2025 ; le conseil de surveillance du port a demandé d’engager des études en vue de permettre dans les années à venir le branchement des navires dans les formes de réparations navales, puis de l’ensemble des navires passagers et porte-conteneurs à l’horizon 2030. Il rappelle la volonté de transparence du port. Il indique qu’une étude a été lancée avec le Pôle mer Méditerranée sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos, pour donner de façon précise des informations sur ce qu’était la pollution avant 2017, sur ce qu’elle est aujourd’hui et sur ce qu’elle sera demain. Il ajoute que la qualité de l’air est une préoccupation centrale du port et que 100 millions d’euros vont être consacrés à cette question.

Enfin, il indique que le port travaille avec les élus sur le projet d’aménagement du Grand Estaque de façon indépendante de la concertation du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Il annonce la reprise des visites du port, à l’occasion desquelles seront présentés les projets sur le port ou encore le sujet du report modal. Il conclut en expliquant avoir conscience des nuisances générées par le port avec une volonté de les réduire autant que possible.

Nadia BOULAINSEUR indique entendre les inquiétudes exprimées. Elle souligne le fait que la concertation menée par les maitres d’ouvrage est une concertation volontaire. Elle relève que le garant était un garant de grande qualité. Elle note que tous les points soulevés lors de la concertation préalable sont pris en compte. Elle se dit convaincue que des réponses seront apportées aux questions du public et des parties prenantes et indique qu’il est important de se faire confiance. Elle ajoute qu’au regard des informations et réponses qui seront transmises, un nouveau point sera fait avec les maitres d’ouvrage. Elle espère que des réponses seront également apportées lors des prochaines rencontres publiques, en mai et en septembre.

Christophe MIRMAND remercie madame le maire, les maitres d’ouvrage et l’ensemble des participants. Il rappelle qu’il s’agissait, à travers cette réunion, de restituer les enseignements et mesures tirés du bilan du garant au terme de la première étape de concertation. Il précise que toutes les questions n’ont pas encore trouvé de réponse et que la concertation va se poursuivre dans cet objectif. Il assure que l’absence de garant lors de la concertation de suivi n’impactera pas le bon déroulement de la poursuite de l’information et des échanges avec le public, et que l’Etat et notamment la préfecture, sera responsable du bon suivi. Il indique que la préfecture s’attachera à ce que les maitres d’ouvrage apportent les réponses aux questions en attente avant l’enquête publique, notamment concernant les impacts sonores, vibratoires ou encore l’isolation des habitations situées sur le parcours. Il s’engage dans cette démarche afin que l’enquête publique se déroule en disposant de l’ensemble des informations nécessaires.

Il rappelle qu’au moins deux réunions publiques sont prévues :

- Une réunion au mois de mai pour évoquer précisément les questions d'isolation phoniques sur la base des études transmises par SNCF Réseau permettant d'apporter des réponses aux questions résultants de l'exploitation ferroviaire ;
- Une réunion en septembre, qui traitera notamment des questions économiques et de financement.

Il souligne que l'organisation de ces deux réunions n'exclut pas l'organisation de réunions bilatérales. Il rappelle que les maîtres d'ouvrage devront répondre à l'ensemble des questions décrites sur les diapositives présentées au cours de la réunion et que l'Etat veillera à ce que des réponses soient apportées. Il ajoute qu'il s'agit d'un processus en continu, qui sera marqué par l'avis de l'autorité environnementale, qui devrait être rendu avant le mois de septembre.

Il souligne que l'activité portuaire est créatrice de richesses, d'emplois dont il faut s'assurer de la pérennité. Il indique que les enjeux de qualité de vie, liés à l'activité portuaire et aux différentes questions évoquées, doivent également être garantis. C'est au terme de l'enquête publique que la balance des avantages et inconvénients du projet sera appréciée, avec le rapport du commissaire-enquêteur. En cas d'avis favorable, le projet pourra être déclaré d'utilité publique. Il rappelle que le processus n'est pas terminé et que le dialogue va se poursuivre.

Il souligne l'importance d'avoir une vision globale sur l'ensemble des projets. Il met en avant le rôle de vision d'ensemble porté par le dialogue Ville-Port et souligne l'importance de mettre les différents sujets en perspective. Il signale que les différents projets ne sont pas forcément liés les uns aux autres mais concernent tous les habitants et n'ont pas vocation à être opposés. L'objectif est d'être le plus transparent possible et c'est dans ce cadre que la réunion de reddition de ce soir constitue une réunion d'étape importante.