

INFORMEZ-VOUS ET
EXPRIMEZ-VOUS !



PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES DU CANET

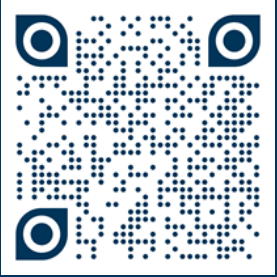
CONCERTATION PRÉALABLE 16 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE

**Atelier-visite : Aménagements
du faisceau ferroviaire sur les
bassins est du port
06/12/2022**



Déroulé après la visite

- Introduction de l'atelier : principes et objectifs
- Temps de travail en sous-groupes, dans le prolongement de la visite terrain
 - Mise en commun
- Point sur les trafics routiers
- Les caractéristiques des aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port
 - Temps d'échange
- Retour sur l'opportunité et les raisons du choix de la solution du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet
 - Temps d'échanges
- Clôture de l'atelier



www.concertation-reconstitution-canet.fr



Travail en sous-groupe

06/12/2022

Atelier-visitte : Aménagements du faisceau
ferroviaire sur les bassins est du port

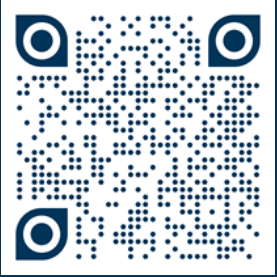


Consignes

- Suite à la visite, nous vous proposons d'échanger vos points de vue (avis, questions) avec vos voisins de table
- Pour cela vous disposez de 15 mn à l'issue desquelles vous prenez 5 mn pour vous accorder sur l'essentiel à partager en plénière
- Vous désignez un rapporteur qui notera les points-clés dans la grille de travail, au fil des échanges
- Le rapporteur récapitule avec le groupe. Il disposera ensuite de 3 à 4 mn pour la restitution orale des points-clés en plénière

<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>	

MISE EN COMMUN



www.concertation-reconstitution-canet.fr



Les trafics routiers

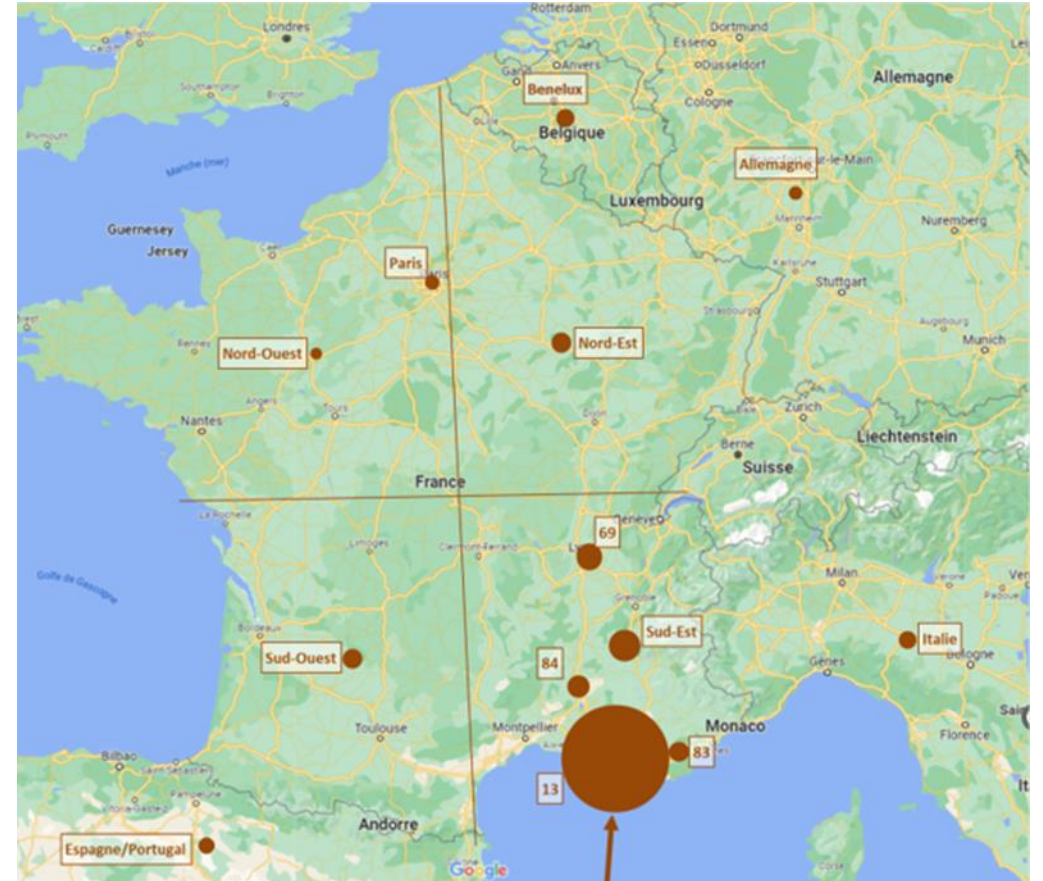
06/12/2022

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



Origine–destination des marchandises des bassins Est

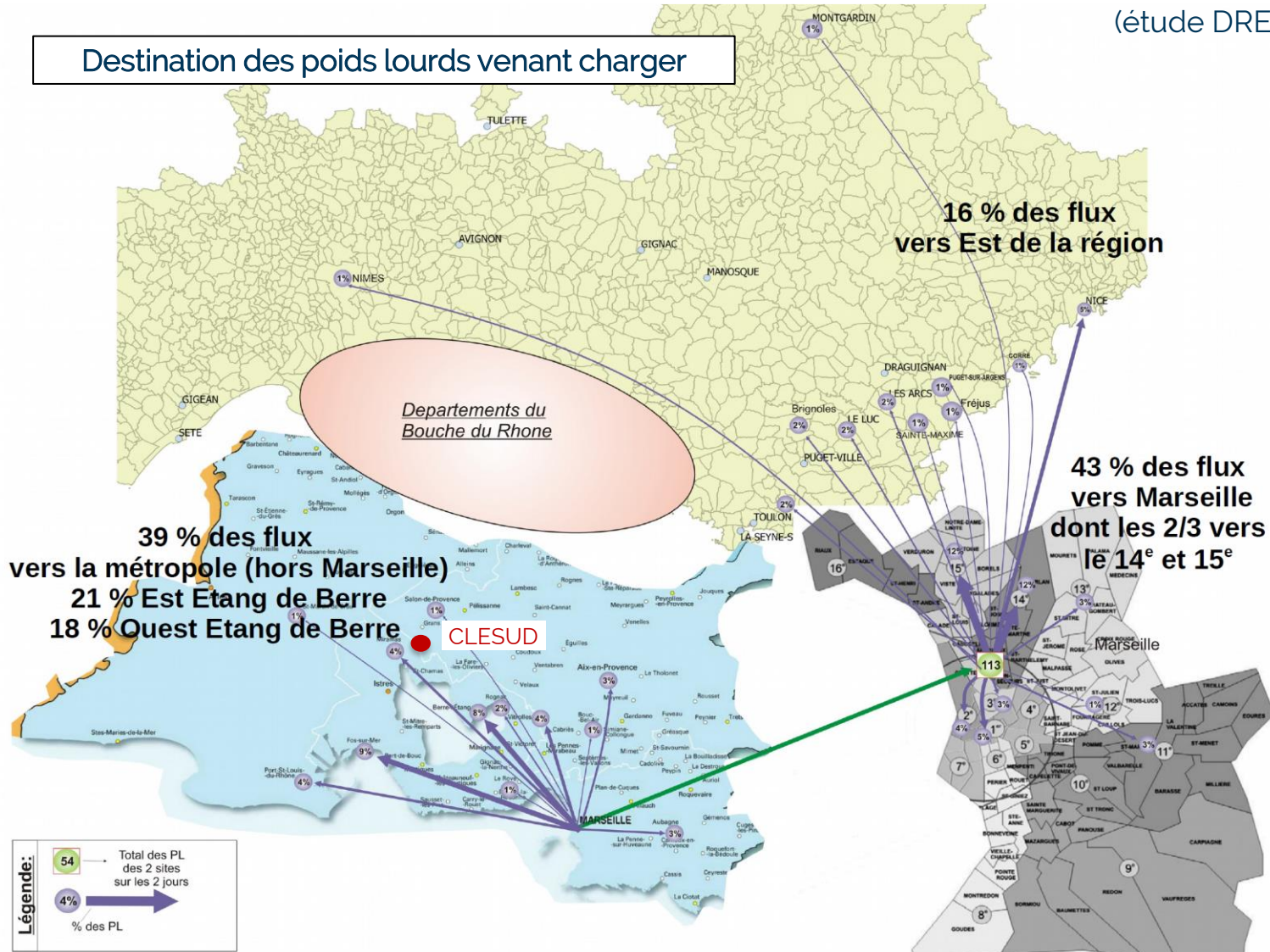
- Au niveau national, la plupart des OD sont dans la région.



Destination des poids lourds au départ du Canet

(étude DREAL PACA de juin 2017)

Destination des poids lourds venant charger



On peut constater :

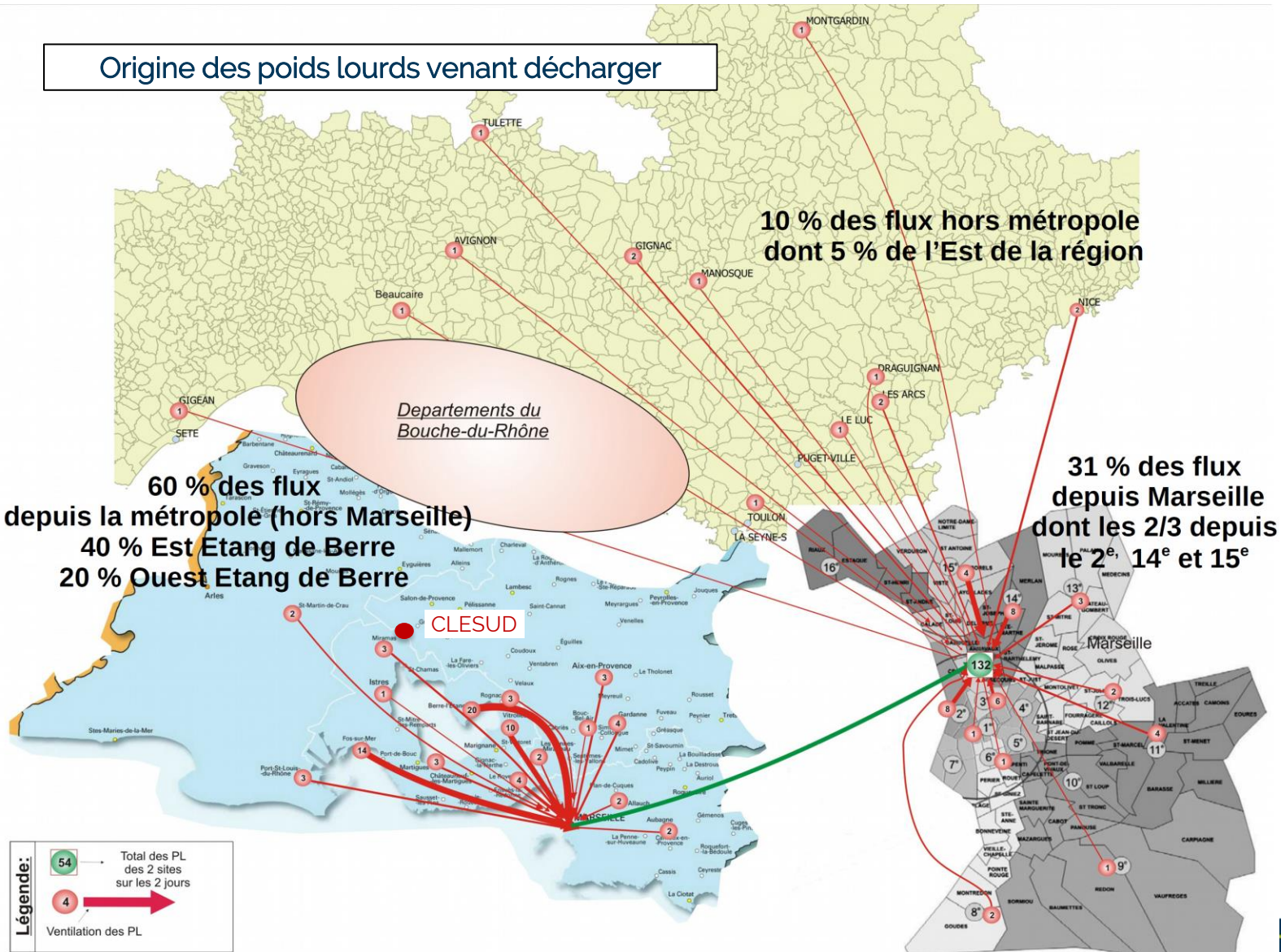
- 43 % des flux sont à destination de Marseille,
- 39 % vers l'ouest de la Métropole (hors Marseille),
- 16 % vont vers l'est de la région (dont 2% vers Toulon la Seyne, le reste au-delà)

Bilan :

Avec le projet 45% des poids lourds resteraient sur Marseille (en prenant les 2% de Toulon/la Seyne), et 55% partirait de CLESUD.

Origine des poids lourds à destination du Canet

Origine des poids lourds venant décharger



On peut constater :

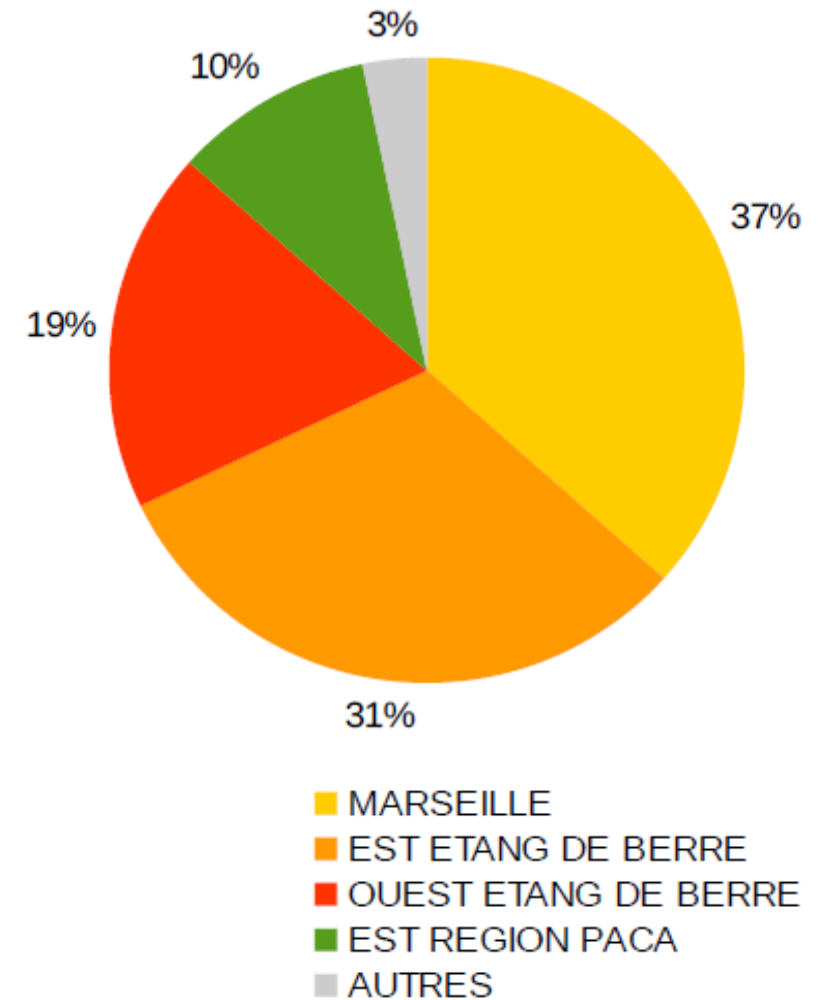
- 31 % des flux viennent de Marseille,
- 60 % depuis l'ouest de la Métropole (hors Marseille),
- 10 % viennent de la région (dont 1% vers Toulon la Seyne, le reste au-delà)

Bilan :

Avec le projet 32% des poids lourds viendraient sur Marseille (en prenant les 1% de Toulon/ la Seyne), et 68% s'arrêteraient à CLESUD.

Origine-destination des marchandises (données DREAL 2017)

- 50% du trafic poids lourds qui dessert actuellement le Canet serait basculé sur CLESUD/TOP (équivalents au 20 000 UTI (unité transport intermodal) sur les 40 000 annuels)



Quelques données locales

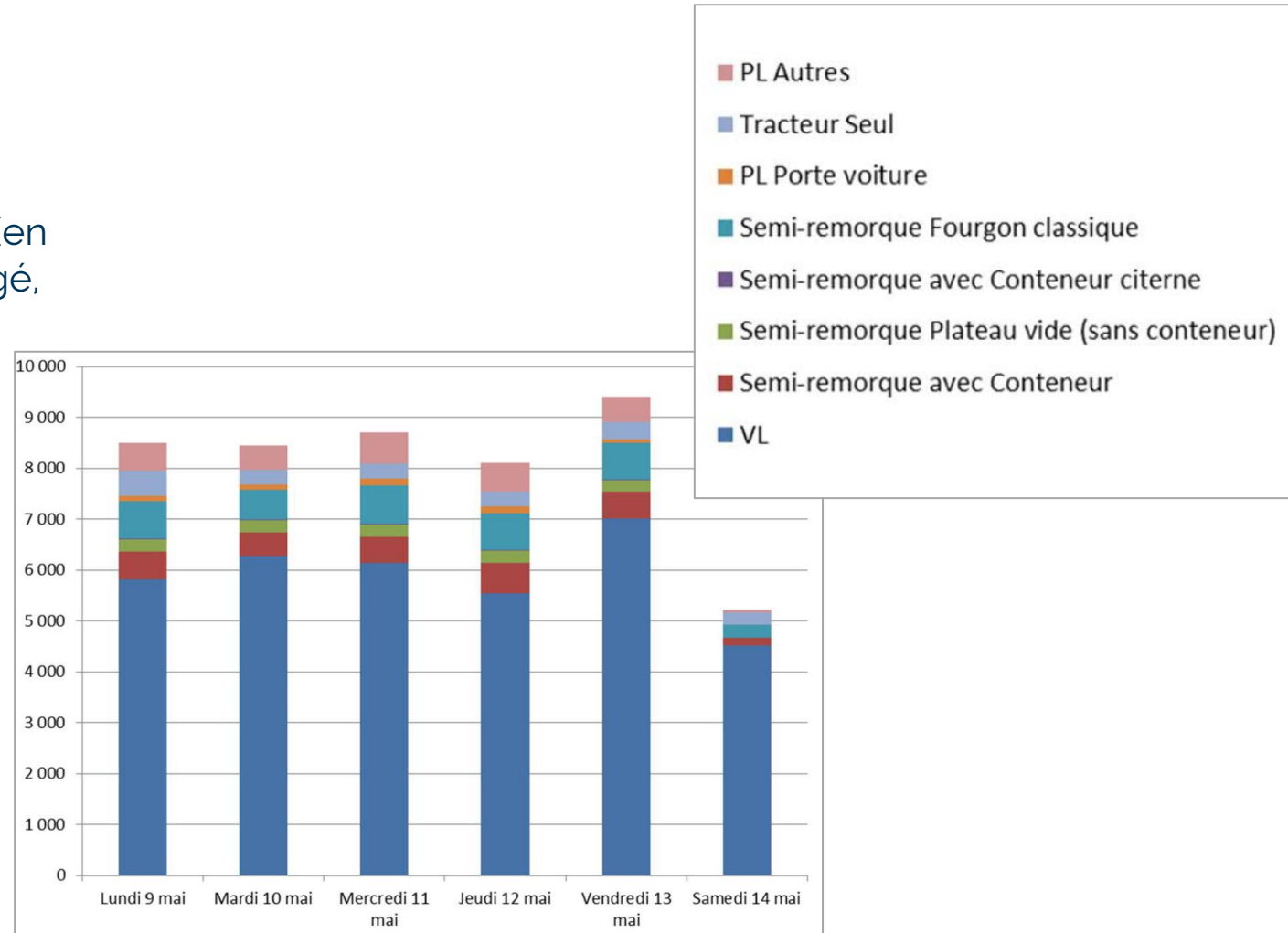
Comptages réalisés aux portes 2C, 3 et 4 du GPMM sur la semaine du 9 au 14 mai 2022 (lundi-samedi) :

Sur 1 semaine, on a environ **13 000 PL** qui rentrent et sortent des bassins Est,

Ce qui représente **environ 2160 PL/j 2 sens confondus** (en ne comptant pas le samedi qui est un jour moins chargé, on arriverait à une moyenne de 2600 PL/j du lundi au vendredi).

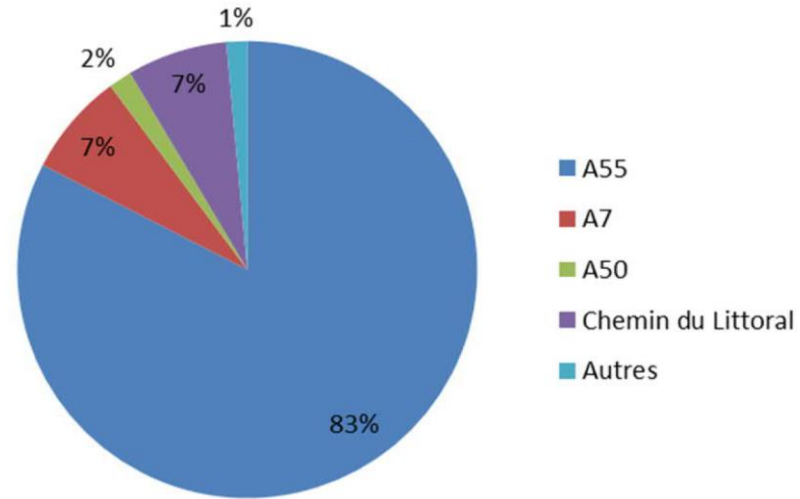
Remarques

- le trafic qui passe par la porte 4 représente 45% des véhicules,
- sur cette même semaine, le nombre de véhicules légers (VL) est de 35 000,
- Les PL représentent 25 % du trafic total

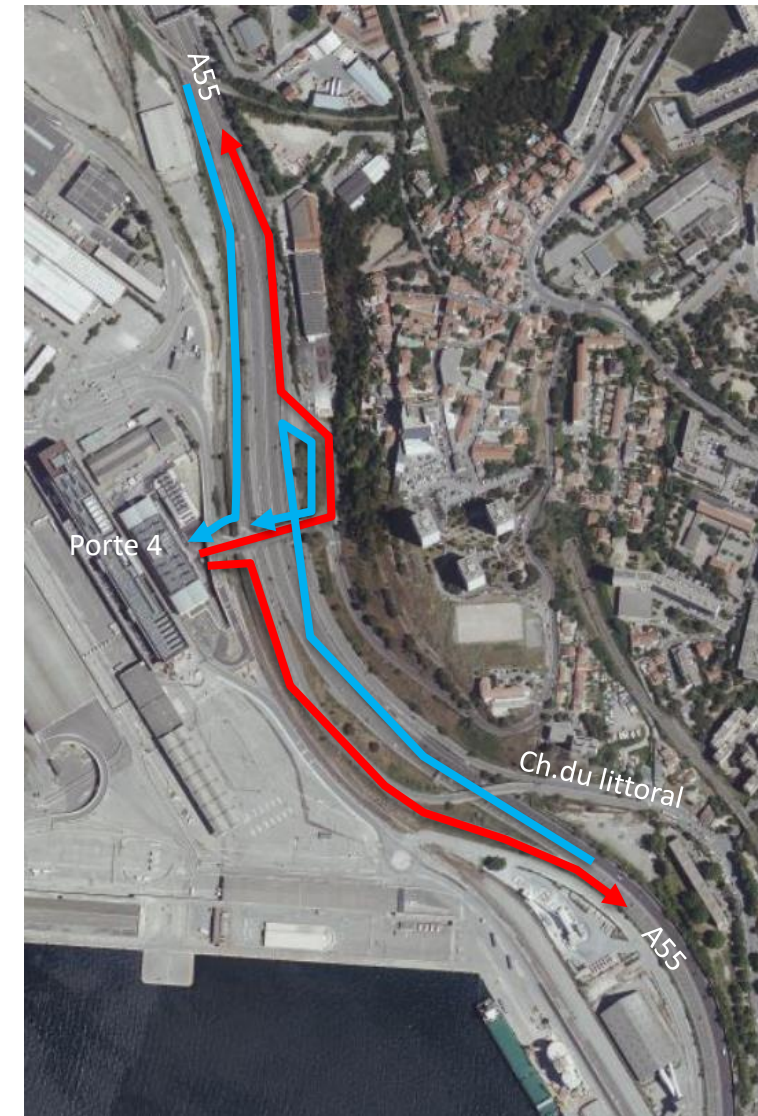


Quelques données locales

Les principaux axes empruntés par les PL sont les suivants toutes porte confondues :



- La plupart des PL (80%) prennent /ou proviennent de l'A55, qui est un accès direct pour la porte 4.
- L'accès à l'A7 (7%) se fait via l'A55 et l'avenue du Cap Pinède (capitaine Gèze)
- 7% du trafic PL emprunte le chemin du littoral

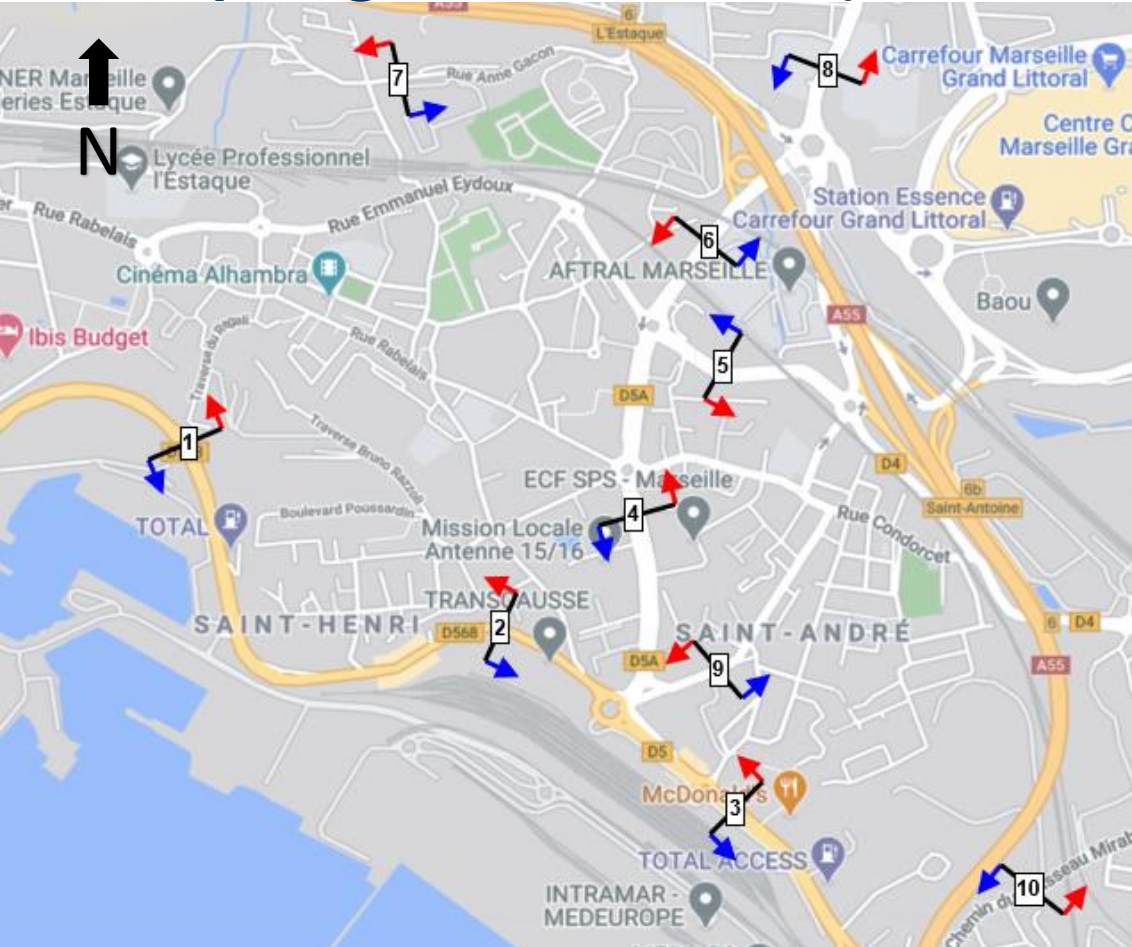


Entrées/sorties de la porte 4 depuis/vers l'A55

Plan de localisation



Comptages dans le quartier de Saint André



- La part des PL sur le trafic total est dans la moyenne des ratio en milieu urbain (entre 2 et 6 %)
- L'axe le plus chargé est l'avenue André Roussin dans sa partie nord avec un total de 34 000 véh. Dont 1 300 poids lourds, 2 sens confondus
- Sur le chemin du littoral, on a un écart significatif de trafic de part et d'autre du carrefour Littoral/Roussin : 14 000 véh. dont 300 PL au nord, contre 24 000 véh. dont 600 PL au sud, 2 sens confondus.

Poste 1 – chemin du littoral à l'ouest	JOB		Poste 6 – av. André Roussin	JOB	
	TV	dont PL		TV	dont PL
Chemin du Littoral vers l'Est	7 140	130 (2%)	Av André Roussin vers le Nord	18 310	600 (3%)
Chemin du Littoral vers l'Ouest	6 640	140 (2%)	Av André Roussin vers le Sud	15 810	740 (5%)

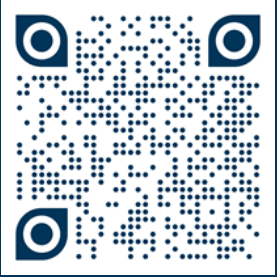
Poste 2 – chemin du littoral au centre	JOB		Poste 7 – rue Anne Gacon	JOB	
	TV	dont PL		TV	dont PL
Chemin du Littoral vers l'Est	7 370	160 (2%)	Rue Anne Gacon vers l'Est	1 320	50 (4%)
Chemin du Littoral vers l'Ouest	7 260	150 (2%)	Rue Anne Gacon vers l'Ouest	1 230	70 (6%)

Poste 3 – chemin du littoral à l'est	JOB		Poste 8 – bd Henri Barnier	JOB	
	TV	dont PL		TV	dont PL
Chemin du Littoral vers l'Est	10 780	280 (3%)	BD Henri Barnier vers le Sud	9 500	340 (4%)
Chemin du Littoral vers l'Ouest	13 120	340 (3%)	BD Henri Barnier vers le Nord	8 610	250 (3%)

Poste 4 – av. André Roussin	JOB		Poste 9 – bd Jean Labro	JOB	
	TV	dont PL		TV	dont PL
Av André Roussin vers le Sud	7 090	300 (4%)	BD Jean Labro vers le Nord	460	0 (0%)
Av André Roussin vers le Nord	8 180	350 (4%)	BD Jean Labro vers le Sud	480	0 (0%)

Poste 5 – av. Fernand Sardou	JOB		Poste 10 – bd Mirabeau	JOB	
	TV	dont PL		TV	dont PL
Av Fernand Sardou vers l'Ouest	7 120	230 (3%)	Chemin Mirabeau vers le Sud	4 370	170 (4%)
Av Fernand Sardou vers l'Est	4 340	250 (6%)	Chemin Mirabeau vers le Nord	4 040	170 (4%)

Nota : comptages réalisés en janvier 2021.



www.concertation-reconstitution-canet.fr



Etude de trafic

06/12/2022

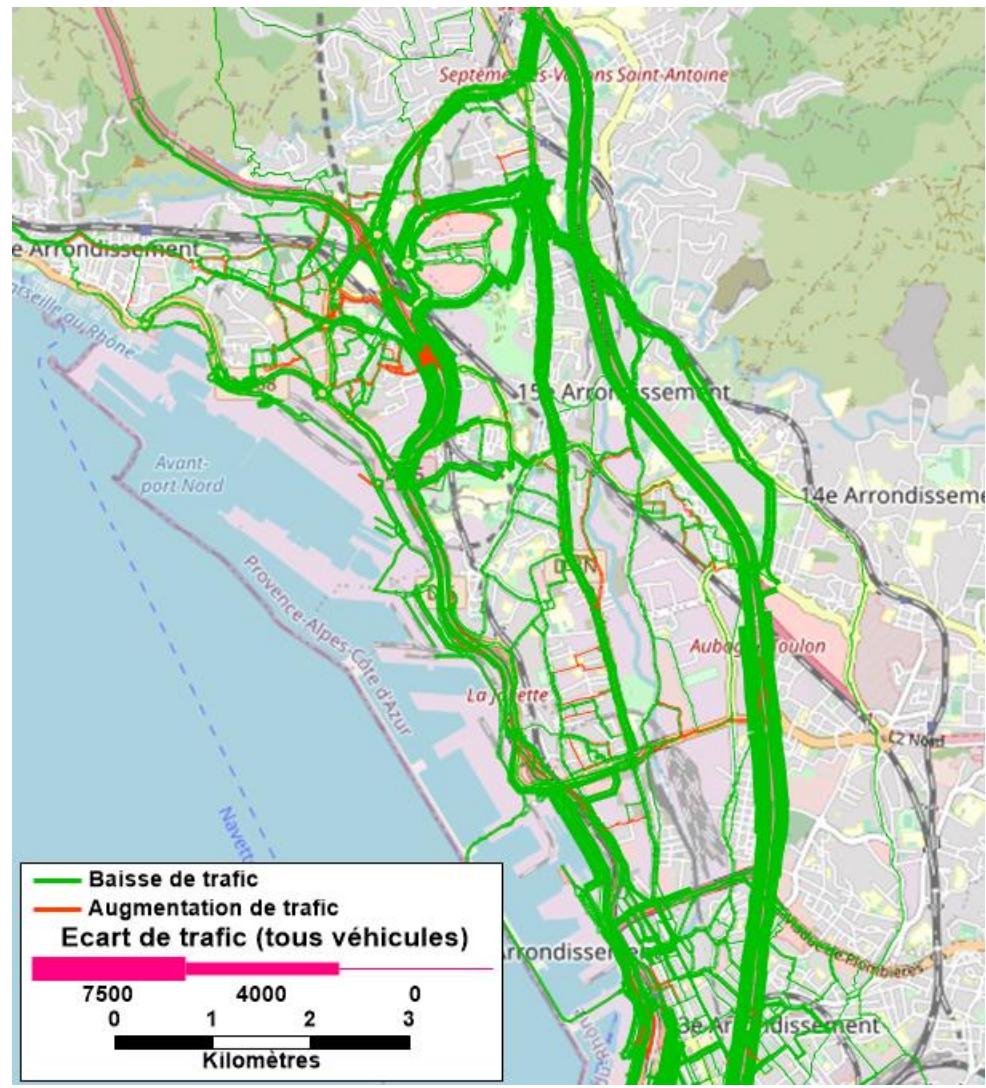
Atelier-visite : Aménagements du faisceau
ferroviaire sur les bassins est du port



Evolution des trafics VL+PL

Comparaison entre situation initiale (2021) et situation de projet 2046

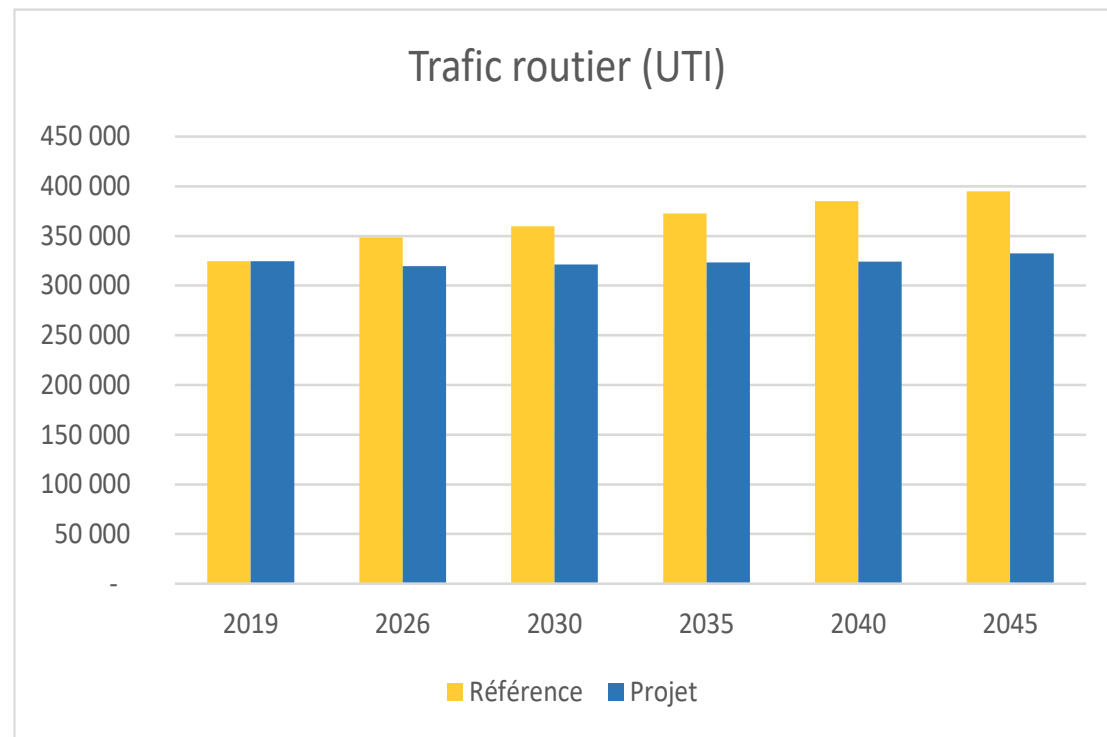
Diminution généralisée du trafic tous véhicules (VL+PL), du fait de la diminution tendancielle portée par les VL (cadrage national -0,7%/an).



Evolution des trafics tous modes confondus entre 2021 et 2046 (projet)

Focus évolution du trafic PL

- Par comparaison avec la situation actuelle, le projet permet de stabiliser le trafic PL malgré l'augmentation tendancielle annuelle, par :
 - Le déplacement de 50% du trafic combiné du Canet sur Clésud, (-20 000 PL),
 - L'accroissement progressif du report modal de 5 à plus de 15%
- En comparaison avec la situation de référence (2046 sans le projet), le projet permet à cet horizon de réduire de 60 000 PL/an sur la zone.





www.concertation-reconstitution-canet.fr



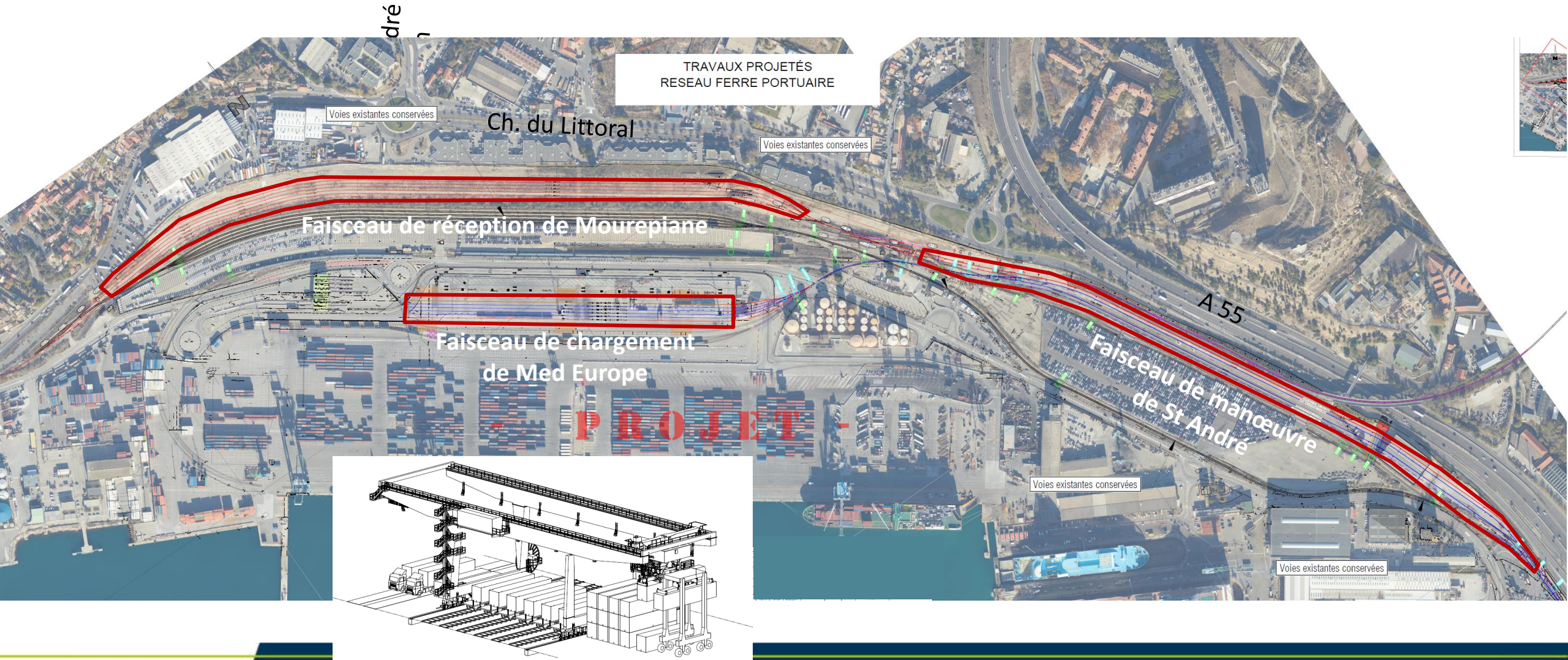
Les caractéristiques des aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port

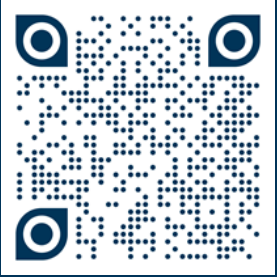
06/12/2022

Atelier-visitte : Aménagements du faisceau
ferroviaire sur les bassins est du port



Plan d'ensemble du projet





www.concertation-reconstitution-canet.fr



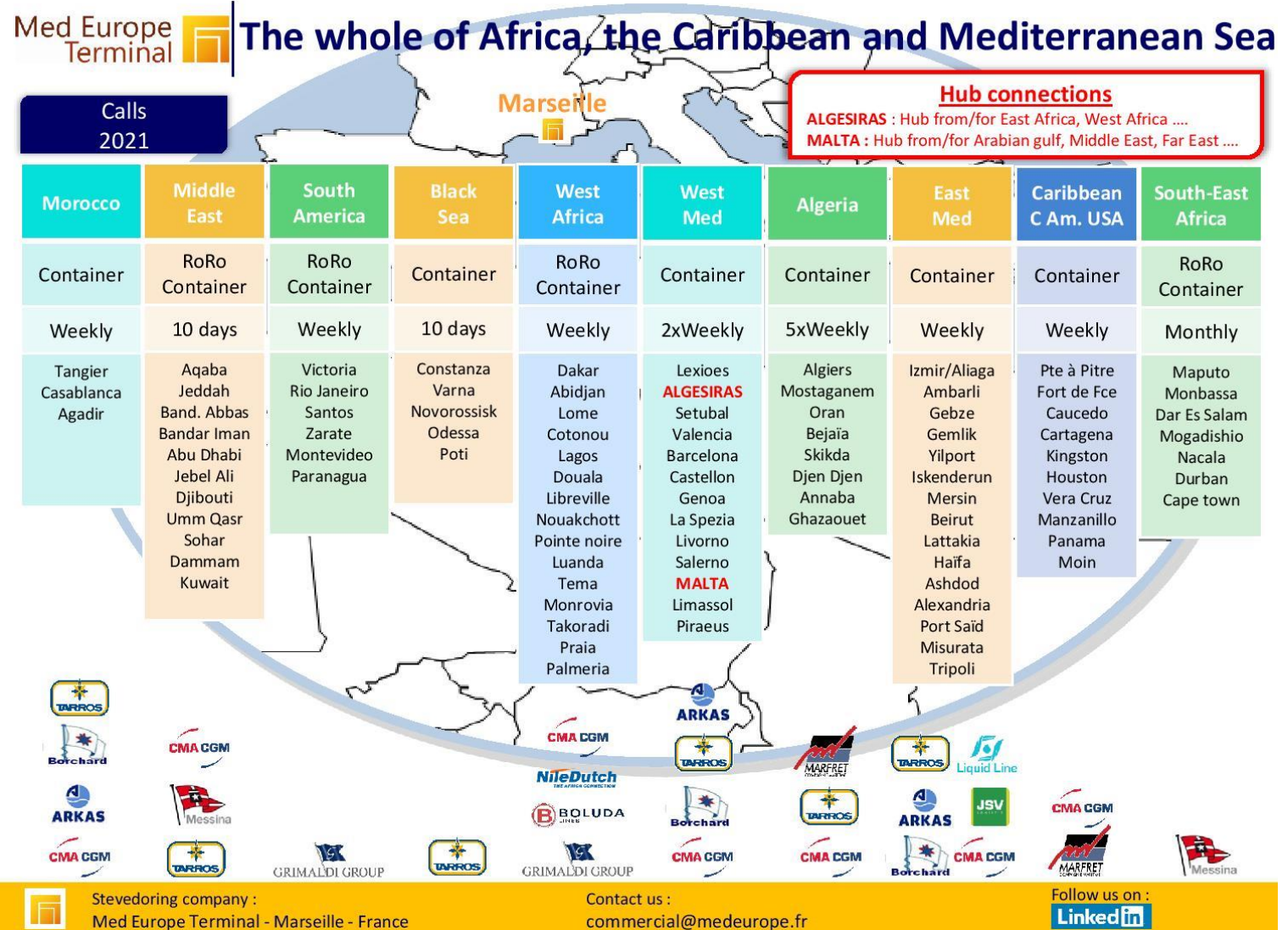
Mesures de réductions envisagées sur le terminal de MED Europe

06/12/2022

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



Quelques données de trafic maritimes



Terminal de Med Europe :

- 100 000 conteneurs /an (chargement-déchargement)
- Pour environ 500 escales de navires,

Terminal Roulier Sud :

- 90 000 mouvements /an (chargement-déchargement)
- Pour environ 330 escales de navires,

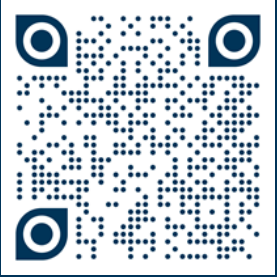
Remarques :

- le trafic roulier passe aussi sur le trafic Corse.
- Sur les bassins Est on comptabilise 3300 escales (yc passagers)

Mesures de réduction des impacts envisagées sur le terminal de Med Europe

- **Des ralentisseurs de descente** « soft landing », qui équiperont les portiques maritimes, les cavaliers, le futur portique ferroviaire RMG.
 - Réduction du bruit lié au choc entre le conteneur et le plateau du camion ou du train. Réduction envisagée de 10dB (données constructeur),
- **Des avertisseurs de translation** ou de recul type « cri du lynx », qui émet un son à large bande de fréquence remplaçant un son monofréquence strident, et qui adapte le niveau sonore au bruit ambiant.
- **Mise en place d'un poste fixe** de mesure sonore, en bordure de terminal pour :
 - Mesurer le bruit en continu,
 - déceler les pics sonores, en déterminer l'origine pour apporter des mesures correctrices.

TEMPS D'ÉCHANGES



www.concertation-reconstitution-canet.fr



Retour sur l'opportunité et les raisons du choix de la solution du projet

06/12/2022

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



Les raisons et le contexte du projet

- Fermeture de la gare de fret du Canet programmée en 2024, pour laisser place au projet de parc des Aygalades porté par Euroméditerranée.
- Relocalisation des fonctionnalités ferroviaires du site : SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes, à savoir des **voies de réception** et un ou plusieurs **chantiers de transport combiné** permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental.



Le site du Canet après le projet porté par Euroméditerranée

Les raisons et le contexte pour un projet durable

- Profiter de cette opportunité pour maîtriser l'augmentation du nombre de camions en circulation dans Marseille :
 - en réorganisant les flux de transport combiné du département, pour traiter à Marseille uniquement les trafics continentaux à destination de la ville et de l'est du département ;
 - en maintenant et privilégiant le mode ferré pour les flux logistiques à destination de Marseille = report modal vers le train (compétitivité économique).
- Maintenir une activité ferroviaire sur les bassins Est du port. A défaut, l'impossibilité d'accueillir des trains complets sur les bassins Est impliquerait que toutes les marchandises maritimes entrant et sortant du port passent exclusivement par la route.
- Eviter la création d'un nouveau site industriel en milieu urbain
- Maîtriser les impacts du ferroviaire pour les riverains les plus impactés



Le site du Canet

Le choix de la solution 1/2

Différentes alternatives étudiées pour apporter des solutions de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet :

L'option 0 : ne rien faire

- La fermeture du Canet en 2024 ayant été actée, la SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer des fonctionnalités ferroviaires équivalentes ailleurs, soit des voies de réception et un chantier combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire du département.

Les alternatives pour un terminal de transport combiné dans l'agglomération marseillaise

- Peu de sites hors Marseille, mais situés dans l'agglomération marseillaise, propices à l'implantation d'un terminal de fret. Seulement trois sites identifiés au terme d'une analyse multicritères : **Berre, Rognac et Bréguières**.
- Seul le site de Berre est apparu envisageable en termes de faisabilité. Cependant, la réalisation de ce chantier serait coûteuse et à un horizon temporel significativement plus lointain, donc non compatible avec la nécessité de libération du Canet à l'horizon 2024.
- Par ailleurs, ces trois sites augmenteraient considérablement les distances parcourues par les poids-lourds vers les zones urbaines.

Le choix de la solution 2/2

Les alternatives pour un terminal de transport combiné au nord de l'étang de Berre

L'option d'un report de l'ensemble du trafic combiné à Clésud a été étudiée :

- les études comparatives démontrent que reporter l'ensemble du trafic combiné à Clésud augmenterait le trafic poids-lourds entre Marseille et Miramas de 1 million de kilomètres par an.
- cette concentration sur Clésud constituerait également un frein au développement du port qui ne pourrait proposer de liaison ferroviaire compétitive à ses opérateurs. Elle priverait en outre Marseille d'un outil multimodal puissant en son sein pour servir la logistique urbaine.

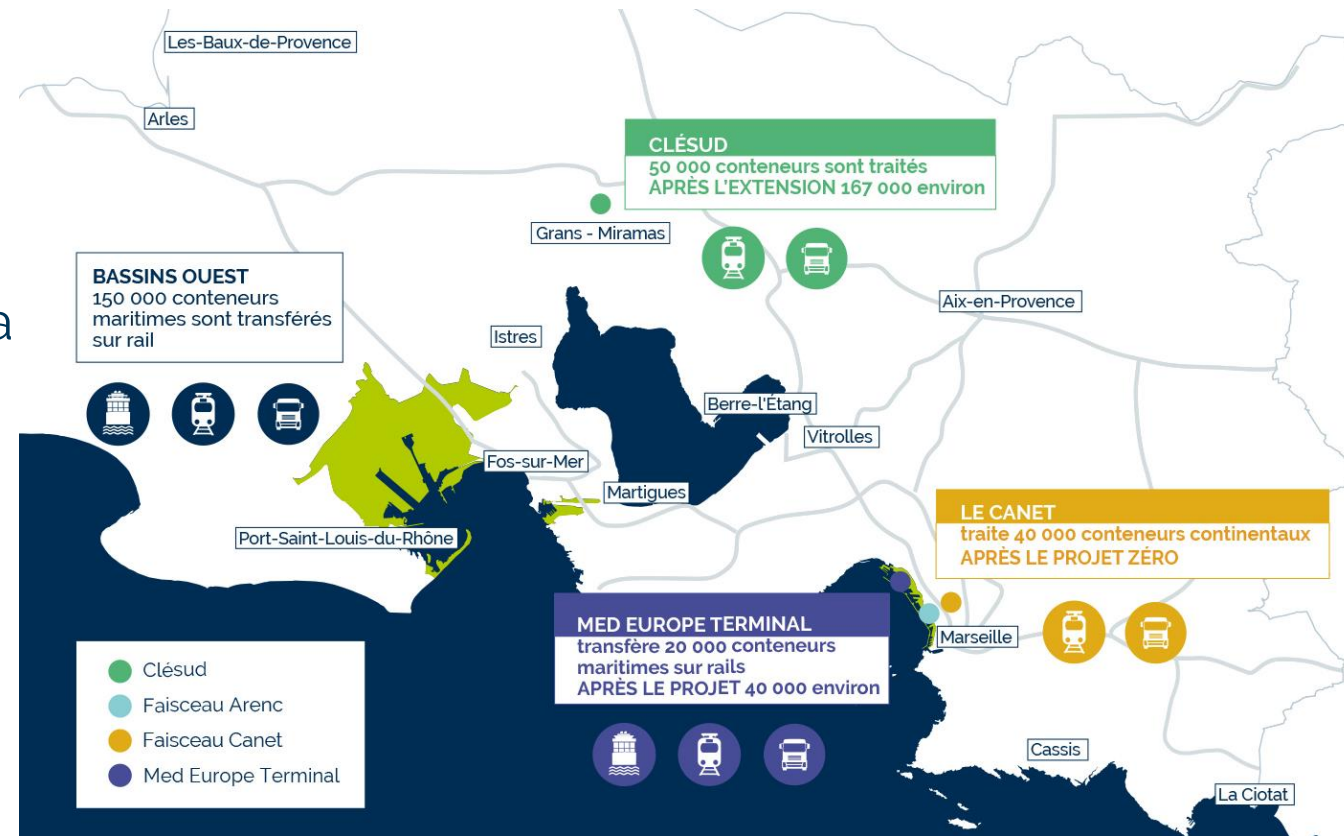
Les alternatives pour l'accès des trains complets aux bassins est du Port

- Le faisceau d'Arenc pourrait être adapté pour accueillir un faisceau de réception de trains complets et compatible avec le programme de réaménagement des voies voyageurs de la LNPCA, mais pas avant 2030.
- Il est prévu de l'utiliser au cours de l'étape transitoire entre la fermeture de la gare du Canet et la mise en service du raccordement de Mourepiane, pour maintenir la desserte ferroviaire du port, avec la mise en place d'une solution dérogatoire de réception des trains complets. Cette exploitation étant dérogatoire aux processus de traitement des trains habituels, elle ne pourra être utilisée que dans la période transitoire.
- A noter que la configuration de ce site ne lui permet pas d'accueillir le chantier de transport combiné, du fait des espaces restreints et des difficultés d'insertion dans le réseau routier.

Le projet proposé

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** pour de nombreux Marseillais.



Répartition des flux entre Marseille et Clésud, aujourd'hui et après le projet

Les grandes différences avec le projet de 2015

- Volume de fret « continental » traité sur le chantier combiné de Med Europe au juste besoin des Marseillais
- Terminal de chantier combiné deux fois moins capacitaire
- Performance du raccordement pour la compatibilité circulations fret/voyageurs
- Protections acoustiques des riverains les plus concernés



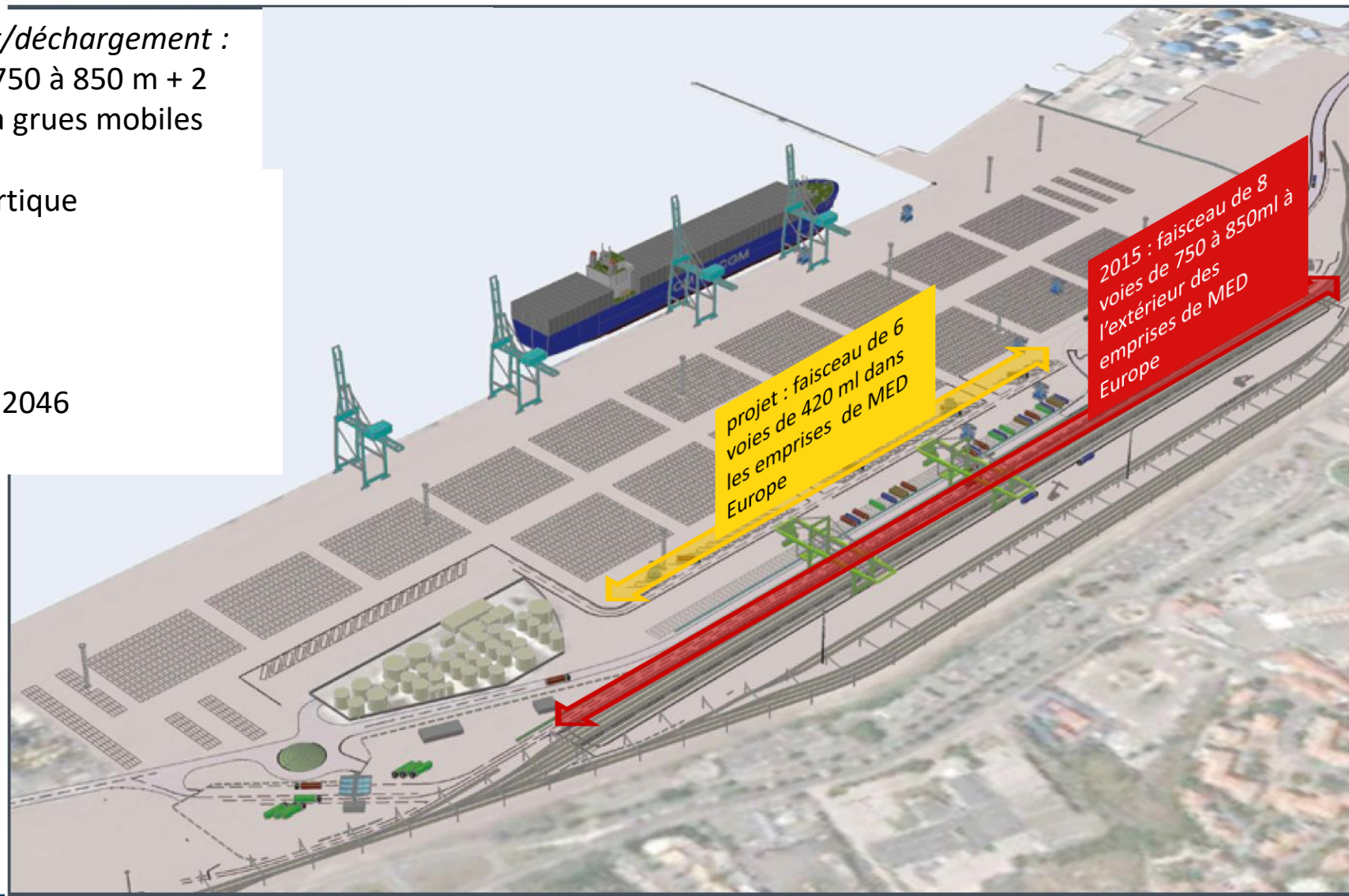
Ecart avec le projet de 2015

Caractéristiques du faisceau de chargement/déchargement :

- Projet 2015 : 6 voies sous portiques de 750 à 850 m + 2 voies de 500 et 750 m de manutention à grues mobiles (reachstakers),
- Projet actuel : 6 voies de 420 m sous portique
- **60% de voies en moins**

Capacité de traitement :

- Projet 2015 : 150 000 conteneurs/an
- Projet actuel : 60 000 conteneurs/an en 2046
- **60 % de capacité en moins**



TEMPS D'ÉCHANGES

MOTS DE CONCLUSION

RAPPEL DU CALENDRIER DES RENCONTRES

● 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

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS !
www.concertation-reconstitution-canet.fr



INFORMEZ-VOUS ET
EXPRIMEZ-VOUS !



MERCI POUR
VOTRE ATTENTION

