



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

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

Réunion publique de synthèse

15 décembre 2022



Table des matières

1. Accueil	3
2. Introduction.....	4
3. Rappel du projet et des modalités et chiffres clés de la concertation.....	4
4. Synthèse des principaux sujets abordés par les participants sur le contexte, les raisons, les caractéristiques et les effets du projet ainsi que sur la concertation	6
4.1. Présentation	6
4.2. Temps d'échanges	9
5. Premiers enseignements tirés par les maitres d'ouvrage	12
5.1. Présentation	12
5.2. Temps d'échanges	14
6. Premiers enseignements tirés par le garant	15
7. Mots de conclusion	16

La réunion publique de synthèse s'est déroulée le jeudi 15 décembre 2022 de 18h50 à 20h50 à l'Ecole de la deuxième chance (Marseille). Elle a réuni une soixantaine de participants.

1. Accueil

Christophe MIRMAND, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, salue l'ensemble des partenaires, des élus, des représentants des associations et comités d'intérêts de quartier (CIQ), ainsi que les deux maîtres d'ouvrages, SNCF Réseau et le port de Marseille Fos ; il remercie l'ensemble des participants pour leur présence nombreuse.

Il rappelle l'importance de la concertation sur ce projet dont l'ambition est triple :

- La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, répondant à une obligation réglementaire dans le contexte de la fermeture du site prévue en 2024 du fait de sa transformation en parc urbain ;
- L'amélioration des fonctionnalités de Mourepiane pour permettre d'améliorer les conditions de traitement des conteneurs tout en prenant en compte les préoccupations des riverains en termes de nuisances ;
- La prise en compte également de la desserte des quartiers du Nord de la ville et son insertion dans le projet. Il souligne que c'est cette visibilité qui est souhaitée par les riverains et les élus, afin de donner du sens à ce véritable projet de territoire.

Il salue la forme de la concertation conduite depuis mi-novembre, avec un public reconnaissant l'effort pédagogique des maîtres d'ouvrage ainsi que l'évolution du projet. Il souligne que même s'il y a eu des oppositions exprimées, elles l'ont été sur des fondements techniques présentés au cours des réunions publiques et ateliers de concertation. Il indique que le public s'est montré averti, posant des questions techniques et souhaitant comprendre l'essence même du projet (sa consistance, les choix proposés par les maîtres d'ouvrage, notamment sur les modalités d'exploitation). Il ajoute que le public est conscient que désormais la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances est un fait acquis pour les maîtres d'ouvrage, les collectivités et l'Etat et souligne l'importance pour les participants que ces mesures soient équitables entre les différents secteurs du territoire impactés par le projet. Il note que le public souhaite que la réflexion soit élargie en termes de compensation pour prendre en compte l'ensemble des enjeux du territoire du projet. Il indique que ces questions seront traitées par les collectivités territoriales et l'Etat dans le cadre de la poursuite des discussions et de la concertation.

Il revient sur un certain nombre de questions et préoccupations exprimées par le public au cours de la concertation :

- La question de la desserte du quartier Saint-André, dans le contexte de la suppression du passage à niveau dans le cadre du projet LNPCA ;
- L'enjeu de la sécurité et de la pollution du tunnel du Soulat ;
- Les conditions dans lesquelles les travaux qui seront réalisés sur le terre-plein de Mourepiane permettront d'améliorer les émergences sonores et plus largement les conditions de vie des riverains ;
- La prise en compte des bruits et vibrations, et donc les protections phoniques qui devront être aménagées le long de la voie ferrée ;
- La question du trafic sur les heures de nuit ;

- L'impact du transport des matières dangereuses par le mode ferroviaire, dont l'effet cumulé doit être pris en compte pour répondre à un certain nombre de craintes exprimées.

Christophe MIRMAND indique que ces questions traduisent les préoccupations des riverains, et les points d'attention sur lesquels des réponses doivent être apportées au cours de cette concertation, lors de la concertation de suivi avant l'enquête publique, ainsi que dans le cadre du suivi qui devra être assuré en lien avec les pouvoirs publics, les services de l'Etat et les collectivités territoriales. Il indique qu'une concertation de suivi va se poursuivre jusqu'au printemps 2023, date à laquelle le dossier d'enquête publique devra être finalisé afin que l'enquête publique puisse se dérouler entre le premier et le second semestre 2023.

Il souligne que la concertation a été de grande qualité et a permis des échanges nourris. Il souhaite que cette réunion publique de synthèse puisse permettre d'apporter un certain nombre de réponses aux questions et préoccupations exprimées. Il remercie les participants pour leur implication, ainsi que les maîtres d'ouvrage pour avoir prêté l'écoute et la disponibilité nécessaires pour répondre aux questions soulevées.

2. Introduction

Claude CHARDONNET, modératrice, présente le déroulé de la réunion :

- Dans un premier temps, un rappel du projet et des modalités de la concertation, ainsi que le partage des chiffres-clés de la concertation ;
- Dans un deuxième temps, une synthèse des principaux sujets abordés par les participants sur le contexte, les raisons, les caractéristiques et les effets du projet ainsi que sur la concertation ;
- Dans un troisième temps, une présentation des premiers enseignements tirés par les maîtres d'ouvrage, à la suite des échanges menés avec le public et les parties prenantes dans le cadre de la concertation ;
- Dans un quatrième temps, une présentation des premiers enseignements tirés par le garant.

3. Rappel du projet et des modalités et chiffres clés de la concertation

Claude CHARDONNET présente les maîtres d'ouvrage qui interviendront au cours de la réunion :

- **Hervé MARTEL**, président du directoire du port de Marseille Fos ;
- **Karim TOUATI**, directeur territorial SNCF Réseau Provence Alpes Côte d'Azur ;
- **Philippe BION**, directeur des Infrastructures maritimes et de l'ingénierie, maître d'ouvrage des projets ferroviaires portuaires, port de Marseille Fos ;
- **Patrick LARMINAT**, directeur du Pôle émergence et maîtrise d'ouvrage, SNCF Réseau.

Elle propose de visionner la vidéo de présentation du projet. *Retrouvez la vidéo en cliquant sur le lien suivant* : <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/le-projet-en-bref>

Hervé MARTEL, président du directoire du port de Marseille Fos, rappelle que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet est mené par deux maîtres d'ouvrage : SNCF Réseau et le port de Marseille Fos. Il rappelle que la concertation en cours est une démarche volontaire de la part des deux maîtres d'ouvrage, qu'ils ont souhaité mener sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il indique que l'objectif conjoint des deux maîtres d'ouvrage est d'affiner au mieux le projet qui sera soumis aux procédures réglementaires dans le courant de l'année 2023. Il souligne la complexité du projet et indique que les maîtres d'ouvrage ont souhaité passer du temps en plénières et en ateliers pour informer le public et échanger avec les participants sur le contenu du projet, ses enjeux, ainsi que ses incidences sur le territoire afin d'en affiner la définition du projet et de pouvoir présenter un projet optimisé dans le courant du premier semestre 2023. Il remercie les participants pour la qualité des échanges, dont il souligne qu'ils ont été très constructifs.

Karim TOUATI, directeur territorial SNCF Réseau Provence Alpes Côte d'Azur, indique que SNCF Réseau partage les ambitions énoncées par Hervé MARTEL : exprimer en toute transparence et le plus simplement possible les enjeux autour du projet. Il souligne que l'objectif pour les maîtres d'ouvrage est de pouvoir proposer le meilleur projet possible, qui puisse être en cohérence avec le territoire et qui prenne en compte les attentes des riverains. Il indique que l'ambition derrière cette concertation volontaire est d'entendre tous les points de vue, d'être à l'écoute des territoires, et de tenir compte de toutes les contributions. Il remercie l'ensemble des contributeurs et participants aux rencontres de la concertation, et souligne la caractéristique constructive et instructive des échanges, dont les maîtres d'ouvrage vont s'attacher à tirer les enseignements.

Claude CHARDONNET rappelle que la concertation est menée sous l'égide de Mathias BOURRISSOUX, garant désigné par la CNDP. Elle indique qu'il interviendra à la fin de cette réunion pour faire un premier retour des enseignements qu'il tire en tant que garant de la concertation.

Elle revient sur les modalités mises en œuvre dans le cadre de la concertation. Elle rappelle que les participants peuvent s'informer sur le projet et la concertation à travers :

- Le site internet dédié à la concertation : www.concertation-reconstitution-canet.fr
- 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.

Elle rappelle par ailleurs les modalités d'expression mises en œuvre :

- Les rendez-vous de la concertation : 6 rencontres au cours de 5 semaines de concertation ;
- L'espace d'expression dédié sur le site internet, pour déposer un avis ou pour poser une question ;
- Un formulaire papier de recueil des contributions, mis à disposition lors des rencontres.

Elle partage quelques chiffres clés de la concertation :

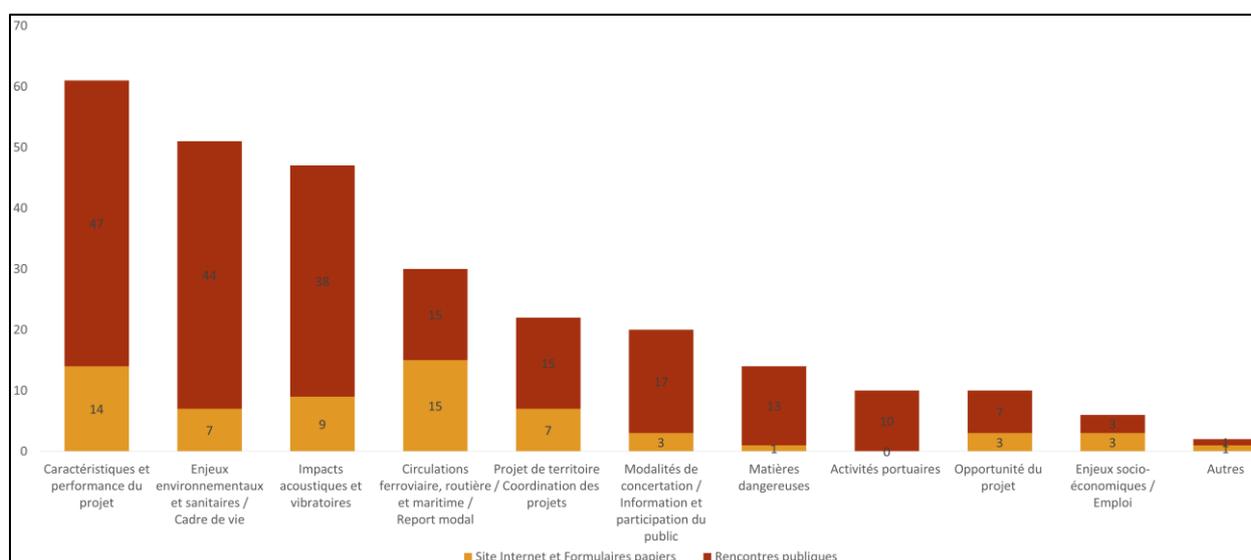
- Environ 190 participants ont assisté aux cinq rendez-vous de la concertation réalisés à date ;
- Plus de 190 expressions du public ont été recueillies au total à date, à travers les différentes modalités de participation du public : site internet (plus de 20 expressions écrites, dont 80% ont obtenu une réponse, les réponses manquantes étant en cours d'élaboration) ; formulaire papier ; questions au garant ; rencontres de la concertation, très riches en échanges ;
- Près de 371 utilisateurs et plus de 4 000 connexions ont été enregistrés à date sur le site internet de la concertation ;

- Le dossier de concertation et sa synthèse ont été téléchargés près de 166 fois sur le internet de la concertation, à la date de la réunion.

4. Synthèse des principaux sujets abordés par les participants sur le contexte, les raisons, les caractéristiques et les effets du projet ainsi que sur la concertation

4.1. Présentation

Claude CHARDONNET présente un graphique de la répartition thématiques des expressions recueillies au cours de la concertation (à la date de la réunion) :



Elle indique que l'un des principes de la CNDP est d'apporter une valeur à tous les arguments, quel que soit la quantité d'expression de ces arguments.

Elle fait la synthèse des sujets abordés par les participants à la concertation sur le contexte et les raisons du projet.

- Elle indique que les participants ont abordé la notion de projet de territoire et la question de la coordination entre les projets sur le territoire, à travers notamment les points suivants :
 - Importance de l'inscription du projet dans une vision globale des projets sur le territoire, prise en compte de toutes les mutations du territoire, en cours et à venir ;
 - Coordination des différents projets et prise en compte de leurs interactions afin de travailler à une amélioration d'ensemble du territoire ;
 - Compatibilité entre les projets (notamment entre le projet LNPCA et le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet) ;
 - Découpage/cloisonnement des concertations et des enquêtes publiques sur les différents projets.

- Elle explique que l'opportunité du projet a également été discutée dans le cadre de la concertation. Les sujets suivants ont été abordés par les participants :
 - Les solutions alternatives et raisons du choix de la solution présentée par les maîtres d'ouvrage : opportunité de la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane ; les lieux alternatifs ; l'accès au port depuis Arenc, etc...
 - Les évolutions du projet actuel par rapport au projet de 2015 ;
 - La contribution positive du projet au renforcement du fret ferroviaire en faveur du report modal de la route vers le rail ;
 - La contribution du projet au développement économique du port et plus largement du territoire ;
 - L'équilibre entre le développement des activités portuaires et la préservation du cadre de vie.

Elle fait la synthèse des sujets abordés par les participants à la concertation sur les caractéristiques du projet.

- Elle indique que les participants ont abordé différents sujets en lien avec les modalités des circulations de fret ferroviaire à destination et en provenance du port, en fonction des phases du projet, notamment :
 - La notion de « train complet » ;
 - Le volume, fréquence et plage horaire de passages de trains fret qui circuleront entre l'Estaque et le raccordement de Mourepiane ;
 - Les modalités d'insertion des trains fret sur le réseau ferré national et la compatibilité avec la circulation des trains voyageurs ;
 - Les modalités de sortie du port par le raccordement ferroviaire de Mourepiane ;
 - Les caractéristiques des circulations sur le raccordement ferroviaire de Mourepiane ;
 - L'utilisation en phase transitoire du faisceau d'Arenc et les aménagements à venir ou envisagés sur le faisceau ;
 - La possibilité de découpler les trains longs avant leur arrivée sur Marseille ;
 - La possibilité de faire entrer uniquement des trains courts sur les bassins Est jusqu'à 2030 ;
 - Le type de motrices utilisées ;
 - Les manœuvres des trains dans le port.
- Elle indique que différentes interrogations ont par ailleurs été exprimées par les participants sur les caractéristiques du terminal portuaire et les activités portuaires, notamment sur :
 - La capacité maximale de traitement en UTI de Med Europe Terminal ;
 - La manutention et l'organisation du chargement et déchargement des remorques ;
 - La porte empruntée par les poids lourds sortant depuis Med Europe Terminal, fonctionnement de la porte 4 et alternatives.

Elle fait la synthèse des sujets abordés par les participants sur les effets du projet.

Elle souligne que les rencontres ont permis que soient exprimés des sujets qui dépassent largement les préoccupations du projet.

- Elle présente les sujets abordés sur les circulations ferroviaires, routières et maritimes.

Concernant les circulations ferroviaires, elle indique que les participants ont abordés les sujets suivants :

- Répartition des flux entre Marseille et Clésud, aujourd'hui et après la mise en service du projet ;
- Proportion de trains longs et trains courts arrivant aujourd'hui au Canet, à Arenc et pénétrant sur les bassins Est du port ;
- Impact du projet sur la circulation des trains de fret ;
- Possibilité pour SNCF Réseau d'ouvrir son réseau à d'autres opérateurs (normes, réglementation).

Concernant les circulations routières, elle indique que les participants ont abordés les sujets suivants :

- Volume de fret poids lourds arrivant sur Arenc depuis l'Est du département ;
- Circuit routier des poids lourds dans Marseille ;
- Estimation de l'augmentation du trafic poids lourds.

Concernant les circulations maritimes, elle indique que les participants ont abordés les sujets suivants :

- Pourcentage de conteneurs maritimes traités sur les bassins Est en provenance / à destination de Marseille et ses environs ;
- Évolution du nombre d'escale des navires.

• Elle indique que les participants se sont par ailleurs exprimés sur le sujet du report modal, évoquant notamment les points suivants :

- Évolution des trafics routier et ferroviaire dans le secteur après la mise en service du projet ;
- Crédibilité du report modal annoncé ;
- Mesures d'accompagnement effectives en faveur du ferroviaire.

• Elle présente les sujets abordés par les participants sur les enjeux environnementaux, sanitaires et sur le cadre de vie :

- Pollution du tunnel du Soulat au chrome 6 et son traitement ;
- Risques sanitaires liés aux circulations et aux activités du port (approche globale) ;
- Situation épidémiologique locale ;
- Renforcement des mesures de la qualité de l'air ;
- Demandes de mesures de réduction/ d'accompagnement :
 - Dépollution de la butte cité Consolat ;
 - Maintenance des espaces verts et clôtures autour des voies ferrées ;
 - Solutions proposées pour décarboner le transport maritime ;
 - Électrification des quais du port et des formes 8, 9 et 10 ;
 - Traitement des fumées émises par la locomotive de pousse à l'intérieur du tunnel du Soulat ;
 - Diesel performant pour les locomotives de pousse ;
 - Utilisation de camions à moteurs propres ;
 - Parc à la place de la zone Actisud.

• Elle indique que les participants se sont exprimés sur les effets acoustiques et vibratoires du projet, abordant notamment les sujets suivants :

- Proximité de certaines habitations de Saint-André avec les voies ferrées et possibilité d'installation de protections phoniques ;
- Complément d'installation de protections phoniques dans les secteurs de Saint-Henri, l'Estaque, Mourepiane 2 Vilogia, Consolat Unicil, et de la Calade ;

- Effets acoustique/vibratoire liés aux constituants ferroviaires différents sur le bas du raccordement et le faisceau de réception de Mourepiane ;
 - Trafic nocturne de train fret ;
 - Bruit émis par les locomotives de pousse diesel, notamment lors du préchauffage ;
 - Efficacité des murs anti-bruit ;
 - Modalité d'application et de contrôle de la réglementation sur les semelles de frein composites.
- Sur les études acoustiques et vibratoires, elle indique que sont attendus par les participants :
 - La finalisation des études acoustiques et vibratoires ;
 - L'intégration des quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque à l'étude acoustique ;
 - Des points de mesures des vibrations aux abords du tunnel du Soulat et à Saint-André ;
 - Une étude globale sur les nuisances générées par les activités industrielles.
 - Elle indique que différents sujets ont été abordés sur les enjeux de sécurité :
 - La gestion des matières dangereuses sur le secteur du projet : réglementations appliquées sur le port ; type de matières dangereuses ; périmètre des études de dangers ; contrôles et moyens d'alerte sur le port ; transit par le raccordement ferroviaire de Mourepiane, etc...
 - La sécurité dans le tunnel du Soulat ;
 - La sécurité aux abords des voies ferrées (clôtures et entretien).
 - Elle indique que les enjeux socio-économiques et l'emploi ont fait l'objet de moins d'expressions, mais ont tout de même été abordés par les participants à la concertation, dont certains 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. Elle indique qu'il a également été question de la conciliation et de l'équilibre entre développement économique et qualité de vie, ainsi que du devenir des travailleurs de la gare du Canet après sa fermeture.

Elle fait la synthèse des sujets abordés sur la concertation.

- Elle présente les sujets abordés sur les modalités de concertation et la qualité de l'information :
 - Objet de la concertation et marges de manœuvre ;
 - Demande de clarifications complémentaires sur certaines informations techniques ;
 - Disponibilité et engagement des maîtres d'ouvrage.
- Elle indique que des questions et demandes ont été exprimées sur les étapes à venir :
 - Restitution des résultats des études en cours ;
 - Échange sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires ;
 - Modalités de poursuite des échanges jusqu'à l'enquête publique.

4.2. Temps d'échanges

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.

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 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.

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.

Michel TEULE, co-président de la fédération des CIQ du 16^{ème} 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.

Patrick ROBERT, CIQ de l'Estaque Gare, félicite les maîtres 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 maîtres

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.

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.

Lydia FRENTZEL, conseillère d'arrondissement des 15^{ème} et 16^{ème} 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.

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.

Une représentante de l'association Les femmes de Bassens, aimerait savoir combien il y aurait de camions en moins dans les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements suite à la mise en service du projet.

Samia GHALI, adjointe au maire de Marseille, salue la qualité de la concertation, qui constitue une amélioration par rapport à celle menée sur le projet en 2015. Elle indique qu'un projet positif à 100% n'existe pas. Elle estime qu'un projet doit pouvoir aller dans le sens de l'intérêt général, tout en minimisant autant que possible les impacts négatifs individuels.

Elle revient sur la situation des habitants de Bassens, attachés à leur quartier et qui vont être expropriés pour la réalisation du projet de LNPCA, mais qui ont tout de même accepté le projet pour l'intérêt général.

Elle rappelle que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet va permettre le développement économique de la région ainsi que la création d'emplois. Elle indique souhaiter qu'un comité de suivi soit mis en place à la suite de cette concertation préalable.

Elle revient sur la question de la compensation de l'intérêt général, et estime que le Grand Estaque, qui va permettre un accès direct à la mer est une compensation.

Elle revient sur le projet de parc des Aygalades et précise que ses caractéristiques ne sont pas encore arrêtées. Elle indique que les collectivités prévoient de réaliser un parc à plat avec des aménagements qui seront mis en place dans le cadre d'Euroméditerranée, avec une aréna, ainsi que du logement ; elle ajoute que ce parc profitera à tout le monde.

Elle termine en rappelant que l'intérêt général doit primer sur des intérêts importants mais individuels.

5. Premiers enseignements tirés par les maitres d'ouvrage

5.1. Présentation

Patrick LARMINAT, SNCF Réseau, indique que cette première étape de concertation ne marque pas la fin de la concertation. Il remercie les participants au nom des maitres d'ouvrage pour la qualité des échanges durant les rencontres de la concertation. Il indique que les maitres d'ouvrages ont pu traiter de tous les sujets durant la concertation préalable et espère que les participants ont pu poser toutes leurs questions.

Il revient sur la question des circulations de trains actuelles sur les voies littorales, pour apporter quelques précisions à ce sujet dans le prolongement de la séquence d'échanges. Il indique qu'il y a dix passages de trains par jour en moyenne (cinq allers et cinq retours), dont trois passages de trains dit courts (inférieurs à 550 mètres), qui peuvent être reçus à Arenc, il précise que ce sont des trains de vrac, donc dits lourds. Il indique que les sept autres passages sont des trains multimodaux de conteneurs qui sont quasiment tous supérieurs à 700 mètres de long et qui ne peuvent donc pas être reçus à Arenc dans des conditions d'exploitation ferroviaire normales.

Il indique que parmi les enseignements des échanges menés avec le public et les parties prenantes au cours des semaines écoulées, les maitres d'ouvrages ont relevés différents éléments qu'ils vont s'attacher à mieux expliciter d'ici l'enquête publique. Il note ainsi un besoin de bien décrire certains aspects techniques du projet, notamment sur le sujet de l'exploitation ferroviaire et de la compatibilité des trains fret avec le trafic voyageur.

Philippe BION, port de Marseille Fos, indique qu'un autre élément à mieux expliciter d'ici l'enquête publique est le sujet de l'utilisation de locomotives diesel. Il rappelle que le projet vise en partie à l'électrification d'un faisceau qui va permettre de rentrer sur le port avec des locomotives électriques, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il précise que le port de Marseille Fos est très attentif aux innovations technologiques qui permettront de réduire l'utilisation de locomotives fonctionnant au diesel, et souligne qu'en attendant de telles innovations, le port de Marseille Fos va mettre en place des mesures favorisant l'utilisation de biodiesel. Il indique que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet va permettre de rapprocher les trains électriques des installations, ce qui va réduire le temps de parcours des locomotives diesel, et va permettre de les cantonner sur l'espace portuaire. Il revient sur les actions à mettre en place pour réduire les effets des locomotives intervenant sur le port. Il rappelle que le port de Marseille Fos a pris l'engagement que ces locomotives resteraient sur le port au moment de leur stationnement ou de leur mise en chauffe. Il précise que la locomotive de pousse ne concernera pas tous les trains (seulement les trains très lourds).

Il indique que les maitres d'ouvrage ont relevé une demande de compléments de la part des participants, sur la présentation des trafics routiers modélisés après la mise en service du projet. Il rappelle que des cartes ont été présentées sur la répartition des trafics par secteur. Il souligne que les maitres d'ouvrage ont cherché au maximum à écarter de l'agglomération marseillaise les trafics qui n'ont pas lieu d'être en son sein. Il indique que les maitres d'ouvrage ont par ailleurs pris note des demandes de précisions sur les actions à mettre en place pour accompagner le report modal. Il souligne que la qualité de service est un élément fondamental s'agissant du report modal de la route vers le rail. Il explique ainsi qu'il ne sera pas possible de renforcer le report modal si la qualité des

installations n'est pas à la hauteur et rappelle que le projet vise justement à améliorer la qualité des installations.

Il revient sur la question posée par l'Association Cap au Nord concernant des travaux qui auraient démarrés dans le port. Il rappelle que le port a une activité permanente et que les installations doivent fonctionner avec ou sans ce projet. Il indique que le terminal de Mourepiane est doté d'une installation ferroviaire vieillissante, qui a provoqué récemment des déraillements de trains sur l'Installation Terminale Embranchée (ITE) (correspondant à la dernière partie sur le terminal). Il précise cependant que les travaux décrits dans le projet ne se feront pas avant l'autorisation par arrêté préfectoral.

Il indique que les maitres d'ouvrage ne comptent pas mettre un terme ce soir à la concertation, mais ont pour objectif de continuer à échanger avec le public et les parties prenantes en amont de l'enquête publique, notamment pour partager les résultats des études acoustiques en cours. Sur ce sujet, il souligne que les maitres d'ouvrage ont bien entendu le souhait exprimé par les participants que les quartiers de Saint-Henri, de La Calade, de l'Estaque et le secteur de Mourepiane soient intégrés dans les études acoustiques. Il indique que les maitres d'ouvrage ont également noté le souhait exprimé par les riverains que soit mises en place des solutions adaptées à chacun des cas concernant les protections acoustiques. Pour ce qui est des vibrations, il indique que SNCF Réseau dispose d'une technologie de simulation des vibrations qui permettra aux maitres d'ouvrage de présenter aux riverains des données factuelles. Sur le sujet de la pollution de l'air, il rappelle que les maitres d'ouvrage cherchent à limiter l'utilisation de la locomotive de pousse diesel, mais qu'il est impossible d'arriver avec un train électrique sur des terminaux de manutention où l'on décharge les conteneurs avec des grues, puisqu'il ne peut pas y avoir de caténaires sur ces installations.

Patrick LARMINAT indique que les maitres d'ouvrage ont noté le besoin de mettre en place une concertation de suivi à l'issue de la présente concertation, pour préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Il indique que cette concertation de suivi 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, et notamment échanger 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 stricte du projet ;
- L'analyse des matériaux de la butte cite Consolat.

Philippe BION relève que les maitres d'ouvrage ont noté d'autres besoins d'information du public, sur des préoccupations plus globales et des sujets allant au-delà du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, ces sujets étant à suivre dans d'autres instances :

- L'information du public sur le sujet de la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat s'exerce par un comité de suivi organisé par les services de l'Etat. Il indique que les maitres d'ouvrage sont confiants quant à la technique trouvée pour résoudre ce problème et précise qu'ils ne remettront le tunnel en service que lorsque le problème sera réglé.
- La présentation dans le cadre du 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.

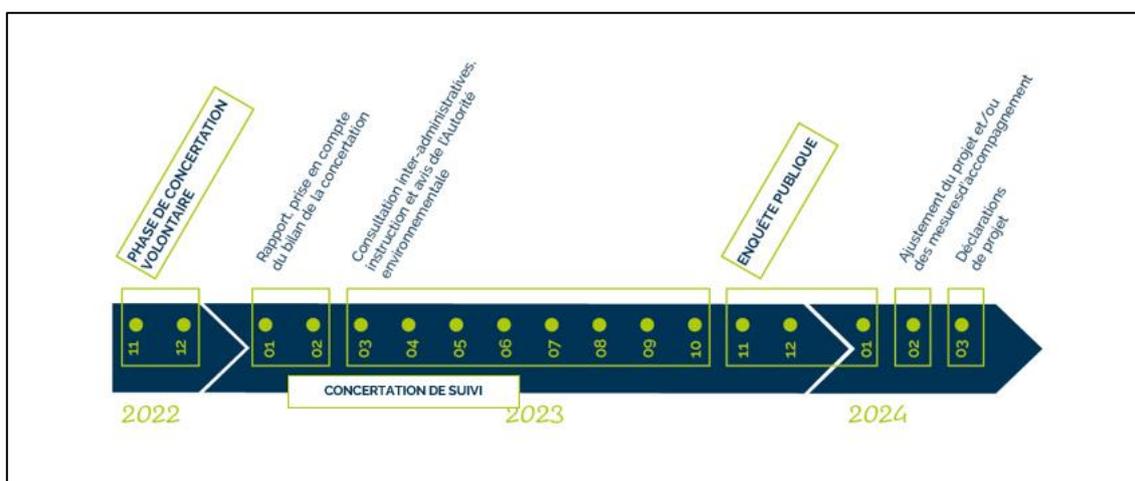
- La présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos, dans les instances de gouvernance du port de Marseille Fos.

Patrick LARMINAT présente les principes de la concertation de suivi qui sera menée jusqu'en mars afin de poursuivre l'information et la participation du public en amont de l'enquête publique :

- 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 maîtres d'ouvrage ;
- Des **réunions publiques** (présentation du bilan du garant, études acoustiques).

Claude CHARDONNET présente les prochaines grandes étapes, après la concertation volontaire qui s'achèvera le 20 décembre 2022 :

- La publication du bilan de la concertation du garant de la concertation, suivi du rapport des maîtres d'ouvrage, en janvier-février 2023 ;
- La consultation inter-administrative, l'instruction et l'avis de l'Autorité environnementale, de mars à octobre 2023 ;
- L'enquête publique, envisagée pour la fin de l'année 2023 ;
- L'ajustement du projet et des mesures compensatoires, à la suite de la phase d'enquête publique ;
- Les déclarations de projet, prévues en mars 2024.



5.2. Temps d'échanges

- **Monsieur DUMOLARD** demande quand le planning fixant les prochains rendez-vous de janvier / février sera disponible pour les riverains.
- **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.

Philippe BION indique que l'extension de ce faisceau est en avance de phase afin de pouvoir continuer à faire fonctionner le terminal de Mourepiane pendant les travaux sur la rampe de Mourepiane et ses alentours. Il précise que l'extension du faisceau de Saint-André correspond à des travaux préparatoires d'adaptation mais également de modernisation qui auraient été nécessaires indépendamment du projet.

Concernant le calendrier de la concertation de suivi, il annonce qu'il sera élaboré début janvier et sera annoncé dans le courant du mois de janvier pour la période janvier-février-mars.

Claude CHARDONNET rappelle que pour élaborer le calendrier, les maîtres d'ouvrage ont besoin de recevoir et d'analyser le bilan du garant.

6. Premiers enseignements tirés par le garant

Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation, indique qu'il n'est pas encore le moment pour lui de tirer le bilan de la concertation, celle-ci étant toujours en cours, jusqu'au 20 décembre. Il invite les participants à continuer à exprimer leurs avis par les différents moyens d'expression, jusqu'à la clôture de la concertation.

Il souligne que la concertation était d'un très bon niveau, avec une implication continue des participants et parties prenantes. Il souligne la forte dimension technique du projet qui aura donné lieu à des échanges qualitatifs et pertinents. Il souligne l'approche macro-territoriale très intéressante adoptée dans le cadre des échanges, qui permet de faire le lien entre les différents projets (la LNPCA, la halte ferroviaire de Saint-André, le futur réseau TER, la logistique ferroviaire, le futur Tram). Il estime que tout cela va dans le sens d'un projet de territoire et relève que l'Etat et ses services seront attentifs aux enseignements de cette concertation.

Il énonce les éléments qui doivent, de son point de vue, être développés et approfondis suite aux échanges menés avec le public et les parties prenantes aux cours dernières semaines :

- Il note le besoin de partager au plus vite certaines études, avant l'enquête publique, pour mieux comprendre les retombées du projet (les enjeux liés à la pollution, aux bruits, aux vibrations, etc.) ;
- Il note le besoin d'approfondir le thème de la décarbonation des activités, au sens large. Il considère qu'un certain nombre de sujets peuvent être évoqués dans le cadre du projet, concernant notamment l'électrification du matériel. Il souligne que le sujet de l'atténuation des externalités induites par les activités doit être traité rapidement. Il note par ailleurs que le sujet de la pollution aux abords des écoles mérite d'être traité avec beaucoup d'attention ;
- Il note le besoin d'approfondir la question des scénarios alternatifs, en particulier pour le plus long terme, notamment la question de l'utilisation du faisceau ferroviaire d'Arenc reconfiguré à horizon 2030 ;
- Il note le besoin d'approfondir le sujet de l'accompagnement et des mesures compensatoires, qui a été très évoqué ;
- Il souligne que la question du financement, des équilibres économiques du projet et des retombées économiques pour le territoire mériterait d'être plus développée, en abordant notamment les

questions suivantes : contractualisation avec le futur opérateur et éventuelles clauses qui pourraient être intégrées à ce contrat pour l'emploi local ; devenir des emplois du Canet ; perspectives d'embauches en lien avec une main-d'œuvre locale.

Compte-tenu de la dynamique instaurée, des prochains rendez-vous pris par les maîtres d'ouvrage, considérant que le Dialogue-Ville Port, qui va perdurer, n'offre peut-être pas nécessairement un espace de dialogue suffisant pour traiter tous les engagements pris, et constatant l'implication de toutes les parties prenantes, le garant encourage les maîtres d'ouvrage à poursuivre le dialogue dans la voie d'une concertation continue approfondie, avec notamment une saisine éventuelle de la CNDP pour désignation d'un garant pour la concertation de suivi.

Il rappelle qu'il dispose d'un mois à compter du 20 décembre, date de la clôture de la concertation préalable, pour rendre son bilan. Il indique que les maîtres d'ouvrage publieront ensuite, dans les deux mois suivant la publication de son bilan, les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Enfin, il émet un questionnement concernant le calendrier très ambitieux partagé s'agissant des prochaines étapes avant l'enquête publique, et estime qu'il devrait être présenté avec précaution au regard de l'ambition portée par tous les acteurs de cette concertation.

7. Mots de conclusion

Hervé MARTEL commence par remercier les participants pour la qualité des échanges et des réflexions menés au cours des semaines écoulées. Il souligne le caractère très constructif des débats d'experts menés. Il note que la concertation n'épuise pas les sujets qui intéressent les participants concernant le port de Marseille Fos et ses bassins Est.

Il 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.

Il rappelle le succès des journées portes ouvertes du port (*Port Center*), qui permettent d'expliquer le port et ses activités et qui pourraient également permettre d'expliquer les projets. Il indique qu'il y a aujourd'hui une réelle demande d'explications et de précisions de la part des riverains concernant le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, mais aussi concernant le projet Cenac. Il souligne que le port de Marseille Fos est engagé sur tous ces sujets.

Il souligne l'importance de l'emploi portuaire sur les territoires de Marseille et de Fos.

Sur le projet, il retient que l'objectif du renforcement du report modal de la route vers le rail est partagé par les participants. Il retient également le fort niveau d'exigence quant à l'utilisation des meilleures technologies qui existent en matière de traction ferroviaire, de manutention portuaire, de protection phonique, de questions de vibration, etc. Il retient enfin que le projet tel qu'il est présenté n'est pas exclusif de solutions complémentaires, notamment concernant le sujet de l'utilisation

complémentaire à terme du faisceau d'Arenc, qui mérite d'être étudié. Il remercie les participants, les élus, ainsi que les équipes du port de Marseille Fos et de SNCF Réseau.

Karim TOUATI souligne l'ambition des maitres d'ouvrage d'améliorer le projet jusqu'à la fin de sa réalisation. Il rappelle que les maitres d'ouvrage vont continuer à concerter afin d'enrichir le projet. Il indique que la réunion de synthèse est à l'image de ce qui a été dit au cours de la concertation concernant la courtoisie et la qualité des échanges. Il espère que ces modalités d'échanges et de concertation puissent se poursuivre tout au long du projet jusqu'à l'enquête d'utilité publique, pendant l'enquête d'utilité publique, et durant la suite si ça leur est permis. Il indique que les maitres d'ouvrage vont étudier au-delà du périmètre du projet, les impacts et la meilleure façon de les traiter. Il affirme que l'ambition du ferroviaire est de réduire les nuisances, d'agir pour l'environnement, ainsi que pour les transitions climatique et énergétique. Il rappelle cependant que le fait de conduire des projets amène des impacts, ainsi que des évolutions du cadre de vie des riverains, mais que l'ambition des maitres d'ouvrage est de pouvoir les traiter le mieux possible. Il remercie les participants, les élus, les services de l'Etat, les associations, ainsi que les équipes SNCF Réseau pour le travail réalisé, et le travail qu'il reste à fournir.

Christophe CASTANER, président du conseil de surveillance du port de Marseille Fos, indique qu'il a le projet bien en tête, y compris le traumatisme du projet de 2015 qu'il a fallu combattre car il n'était pas acceptable. Il souligne qu'il a entendu l'exigence de concilier et de ne pas chercher à opposer. Il revient sur la question de la transparence. Il estime que le débat est essentiel et qu'il doit se poursuivre. Il indique qu'il y a toujours des conflits entre le questionnement de celui qui va subir une nuisance et celui qui va porter le projet d'intérêt général. Il souhaite que le *Port Center* (maison du projet) soit le lieu où il sera possible de débattre des projets, mais aussi un lieu de fierté pour ceux qui travaillent et qui font vivre le port. Il indique que le débat sur le report modal et la décarbonation est un sujet qui doit préoccuper tout le monde, et que la SNCF et le port de Marseille Fos ne sont que des acteurs qui doivent aider à atteindre ces objectifs de décarbonation. Il rappelle que des sujets majeurs sont portés, sur la décarbonation, mais aussi sur l'emploi et le développement économique lié aux bassins Est et Ouest. Il entend les questionnements posés : sur les horaires de passage des trains, la taille des trains, le nombre de trains, sur les matières dangereuses qui pourraient transiter sur le territoire, etc. Il revient sur les réflexions très concrètes, sur les murs anti-bruit notamment.

Il indique avoir souhaité être présent à cette réunion pour en apprendre sur le projet et sur les inquiétudes des riverains, afin de pouvoir avec le directoire du port de Marseille Fos pouvoir accompagner les riverains dans ce besoin de débat qui doit faire vivre un objectif collectif, celui de l'intérêt général, à savoir agir pour la décarbonation de l'économie. Il conclut en affirmant que cette phase de concertation préalable n'était que le début de cette concertation qui va se poursuivre avec son cadre formel relatif à l'enquête publique mais aussi toutes ces étapes informelles pour lesquels les maitres d'ouvrage se sont engagés.