

DÉCISION PORTANT DÉCLARATION DE PROJET RELATIVE A LA RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET A MARSEILLE

La directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants régissant la procédure d'évaluation environnementale, les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants régissant la procédure d'enquête publique relative aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ; ainsi que les articles L. 126-1 et suivants et R. 126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-28 ;

Vu les statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur général adjoint clients et services, notamment son article 10 déléguant le pouvoir de « Prononcer, par déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement [...] l'intérêt général des travaux de création d'ouvrages ferroviaires. » ;

Vu l'avis délibéré de l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable n°2023-78, pris en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement ;

Vu le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale n°2023-78 du maître d'ouvrage SNCF Réseau intégré au dossier d'enquête publique ;

Vu les avis des collectivités territoriales, sollicités par le maître d'ouvrage au titre de l'article L122- 1, du code de l'environnement sur le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique, du département des Bouches-du-Rhône en date du 12 juin 2023 et l'absence d'avis des autres collectivités et leurs groupements intéressés par le projet ;

Vu les avis sur l'étude d'impact de la direction générale de l'Aviation civile (courrier du 10 septembre 2023), la direction départementale de la protection des populations et de la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (courrier électronique du 31 mai 2023), de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (courrier du 13 juin 2023), la direction départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône (courrier du 2 juin 2023), la direction départementale des Bouches-du-Rhône de l'Agence Régionale de Santé Provence Alpes Côte d'Azur (courrier du 6 juin 2023), la direction départementale de la sécurité publique des Bouches-du-Rhône (courrier du 10 mai 2023), la Chambre du Commerce et de l'Industrie Aix Marseille Provence (courrier du 1^{er} juin 2023), AtmoSud (courrier du 9 juin 2023), Euroméditerranée (courrier du 9 juin 2023), le Rectorat, Bataillon de marins-pompiers de Marseille (courrier du 1^{er} juin 2023), RTE (courrier électronique) et GRT Gaz (courrier du 7 juin 2023) ;

Vu la décision n°E23000089/13 du 13 novembre 2023 du Tribunal Administratif de Marseille désignant Monsieur Jacques DALIGAUX en qualité de commissaire enquêteur ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact ;

Vu la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage, de pilotage et de financement des procédures administratives du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du site du Canet (bassins Est) au Grand Port Maritime de Marseille signée le 13 septembre 2022 ;

Vu la décision d'ouverture d'enquête publique prise par le Directoire du Grand Port Maritime de Marseille en date du 18 décembre 2023 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille, pour une durée de 43 jours du 10 janvier 2024 au 21 février 2024 inclus ; dans les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissement de Marseille ;

Vu le rapport du commissaire enquêteur sur l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille et son avis favorable datés du 8 avril 2024 ;

CONSIDÉRANT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

I – SUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

Présentation générale du projet

En décembre 2021, l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée et SNCF Réseau ont conclu un accord en vue de la cession des 25 hectares de la gare de fret du Canet, avec une programmation de la fermeture du site du Canet dès l'horizon 2024.

La reconversion du site est une réalisation très attendue de la requalification urbaine de la ville de Marseille dans les années à venir. Elle permettra l'aménagement d'un grand parc en plein centre-ville, le parc des Aygaldes, et réduira les risques d'inondation sur tout le secteur.

Celle-ci étant actée en 2024, il convient de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes : voies de réception et chantier(s) de transport combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental.

Le projet, porté par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et SNCF Réseau, est soutenu par l'ensemble des cofinanceurs que sont l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département des Bouches du Rhône, la Ville de Marseille et le GPMM. Il prévoit des aménagements visant à l'amélioration et la fiabilisation des accès et du réseau ferroviaire des bassins Est du Port de Marseille-Fos, afin de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare de fret du Canet et permettre ainsi le maintien d'une logistique essentielle pour la ville de Marseille, pour les activités économiques situées dans les bassins Est du GPMM et pour les quartiers riverains.

Le projet s'intègre dans une ambition plus large visant à conjuguer durabilité environnementale et compétitivité internationale du Port en favorisant le maintien d'une offre ferroviaire adaptée pour l'approvisionnement en marchandises de la ville de Marseille et en évitant un report sur la route des flux de marchandises transitant aujourd'hui par la gare de fret du Canet.

Les objectifs poursuivis par ce projet permettent de proposer une solution à Marseille pour :

- maintenir la continuité des services ferroviaires après la fermeture du site du Canet, sans création d'un nouveau site industriel en milieu urbain ;
- moderniser l'infrastructure ferroviaire en faveur du report modal de la route vers le rail ;
- réorganiser les 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 ;
- améliorer la qualité de vie des Marseillais, à travers des mesures d'accompagnement du projet et à son inscription dans une démarche globale d'amélioration du cadre de vie des habitants des quartiers Nord.

Description des travaux envisagés/des principaux aménagements

L'accès ferroviaire à la partie nord des bassins est du port est fermé à la circulation depuis les années 1990. La réouverture de cette voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane » qui consiste à raccorder les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque, permettra aux trains complets venant du Nord du département, via Miramas, d'accéder directement aux bassins Est du port. L'accès aux installations de transport combiné pourra se faire en évitant les lourdes manœuvres ferroviaires actuelles sur les voies d'Arenc et du Canet, et permettra ainsi de transférer en partie le trafic du Canet vers Mourepiane.

Des travaux d'infrastructure et de protection des nuisances sonores ont déjà été réalisés en 2015 dans le cadre du projet initial de réouverture du raccordement de Mourepiane.

Il s'agit en particulier :

- de la modernisation de la voie ferrée :
 - renouvellement et augmentation de la hauteur de ballast, remplacement des traverses en bois par des traverses en béton et pose de nouveaux longs rails soudés dans le tunnel de Soulat et à l'ouest de celui-ci, soit sur les deux-tiers de la longueur du raccordement ;
 - renouvellement et augmentation de la hauteur de ballast, remplacement des traverses en bois et pose de nouveaux rails sur le dernier tiers,
- la pose de poteaux caténaires et d'écrans acoustiques.

Pour la suite, le raccordement des voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque s'accompagne notamment de l'électrification de la ligne, de la modernisation de la

signalisation et de l'ajout d'une voie de communication à la sortie du raccordement pour passer d'une voie à l'autre et ainsi éviter la circulation de fret à contresens sur 1,4 km.

Ces travaux sont prévus en deux phases :

Phase 1 – Fin 2025 : modification de la signalisation et finalisation des autres travaux d'infrastructure entamés en 2015

3 grands types de travaux sont prévus :

- Pose des installations de sécurité de signalisation ferroviaire et de leur alimentation électrique par des shelters (boîtiers électriques présents en bordure de voies permettant d'alimenter les installations). Le poste d'aiguillage de l'Estaque devra être modifié. Il est télécommandé depuis la gare de Marseille Saint-Charles et intégrera le nouvel itinéraire vers le raccordement au système de commande et contrôle (IHM).
- Fin de la pose des poteaux caténares jusqu'aux terre-pleins portuaires de Mourepiane, installation du fil de contact et du porteur principal de la caténaire. L'ancrage de la caténaire du côté du port de Marseille Fos se fera à la limite entre le Réseau Ferré National et le port de Marseille Fos, ainsi que le début de la caténaire alimentant le port de Marseille Fos.
- Travaux de voie :
 - la voie posée en 2015 sera remise à niveau avec notamment, 10 coupons de rail qui seront remplacés suite à la pollution externe dans le tunnel de Soulat ayant endommagé les installations existantes ;
 - prolongement de la voie ferrée sur 200 m dans les emprises du port : les rails seront en barres « normales » posées sur ballast (environ 500 tonnes) et fixées sur traverses bois ;
 - pose de l'appareil de voie à la jonction entre la voie principale existante (voie littorale) du Réseau Ferré National et le raccordement de Mourepiane.

Phase 2 – Horizon 2030 : pose de la voie de communication en sortie du raccordement

Ces travaux comprendront la pose de la communication permettant de changer de voie, son électrification et l'ensemble des modifications de la signalisation inhérente. Cette voie de communication posée à la sortie du raccordement permettra aux trains de sortir du port en direction de la gare de L'Estaque dans le sens normal de circulation.

Sans cette voie de communication, de la mise en service du raccordement prévue fin 2025 jusqu'à l'horizon 2030, les trains circuleront, en sortant du port, à contre sens jusqu'à l'entrée de la gare de L'Estaque.

Sensibilité du site

Le projet s'inscrit dans un environnement urbain qui présente certaines sensibilités notamment :

- les eaux superficielles et eaux souterraines : la proximité du projet avec le milieu marin confère au projet une sensibilité moyenne, notamment vis-à-vis de la phase travaux. Les modélisations hydrauliques réalisées montrent que le périmètre d'étude est bien assaini, même en cas de crue centennale.
- le milieu naturel : le périmètre d'étude rapproché n'est concerné par aucun zonage de protection et d'inventaire. Le diagnostic écologique réalisé permet de constater le caractère nettement anthropisé des terrains du périmètre opérationnel. Le périmètre d'étude rapproché s'inscrit dans un secteur urbain, hors de tout cœur de nature et liaison écologique. Les enjeux liés au milieu naturel sont faibles, excepté pour l'ascalaphon du midi (espèce d'insecte non protégée), qui présente un niveau d'enjeu assez fort. Néanmoins cette espèce a été identifiée dans la partie nord du raccordement de Mourepiane, là où les travaux ont déjà été réalisés. La sensibilité est donc faible.
- le paysage et patrimoine : les perceptions du projet, tant rapprochées qu'éloignées, sont limitées à ce jour. En effet, la zone d'étude est fortement urbanisée et le paysage est fortement marqué par les installations en place (installations du port Marseille Fos, raccordement ferroviaire de Mourepiane, RD5 – chemin du littoral, bâtiments d'habitation de Consolat et des quartiers de Saint-Henri et Saint-André). Le périmètre opérationnel n'est concerné par aucun site inscrit/classé. Le raccordement ferroviaire de Mourepiane est cependant concerné par le périmètre de protection d'un monument historique (Eglise Saint Louis). Compte tenu du contexte local, fortement industrialisé et déjà marqué et dans la mesure où le raccordement ferroviaire de Mourepiane est déjà réalisé, la sensibilité reste faible.
- le milieu humain : le projet s'inscrit dans la zone industrialo-portuaire des bassins Est du port de Marseille Fos : flux méditerranéens de marchandises, passagers et réparation navale. Ces activités portuaires alimentent environ 13 000 emplois du cluster industrialo-portuaire de Marseille Fos. Sur Marseille, 514 emplois sont liés à la manutention intervenant sur les bassins Est dont 30% sont des habitants des arrondissements limitrophes 14^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème}. La seule activité conteneurs de Med Europe Terminal génère 150 emplois pour 100 000 conteneurs traités par an. Les activités industrialo-portuaires sont très marquées sur ce secteur. Le maintien et la création d'emploi représentent un enjeu fort pour le projet. Compte tenu de la densité d'habitats présents aux abords de la voie ferrée, de la présence de 34 établissements abritant des personnes vulnérables dans le périmètre d'étude éloigné, la sensibilité est forte.
- les infrastructures et déplacements : concernant les circulations maritimes, en 2019, les Bassins Est du port de Marseille Fos ont accueilli 3 500 escales commerciales. Le

maintien de l'attractivité du port Marseille Fos pour le transport de marchandises constitue un enjeu fort pour l'emploi local. Dans la stratégie du port Marseille Fos, le mode ferroviaire est essentiel pour maintenir et développer les trafics du port. Concernant les circulations routières, eu sein de l'aire d'étude les principales infrastructures routières sont la RD5, l'A55, l'avenue André Roussin. Chaque jour, ce sont environ 2500 poids lourds qui entrent ou sortent du port par les portes 2C, 3 et 4. Ces véhicules arrivent ou partent, en grande majorité, directement depuis l'A55 sans encombrer le réseau local. Ils représentent 75% des poids lourds présents sur l'A55 au nord du port. Compte tenu des attentes des automobilistes marseillais et des riverains vis-à-vis de la gêne pouvant être provoquée par les flux liés au projet, la sensibilité est forte. Concernant les circulations ferroviaires, la remise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane ne doit pas entraver les circulations ferroviaires voyageurs sur la ligne allant à l'Estaque. Compte tenu des attentes des riverains vis-à-vis de la gêne pouvant être provoquée par les flux liés au projet, la sensibilité est forte.

Adéquation du projet avec les objectifs d'intérêt général

Le projet propose une solution à Marseille pour :

- Reconstituer une partie du chantier combiné du Canet, pour traiter le fret ferroviaire marseillais et destiné à l'Est du département ;
- Reconstituer un accès pour les trains complets à destination des bassins Est du port ;
- Améliorer le système ferroviaire actuel de réception des marchandises à Marseille, vétuste et obsolète sur le Canet.
- Prendre en compte les impacts acoustiques et vibratoires du ferroviaire pour les riverains.

Le projet permet donc de répondre à un certain nombre d'objectifs d'intérêt général : améliorer et mieux structurer l'offre de transport et développer la part du transport ferroviaire dans le transport de marchandises. Il contribuera par ailleurs à la réduction du trafic poids-lourds, des émissions atmosphériques et du risque sanitaire tout en assurant par le biais de mesures spécifiques la prise en compte des attentes des riverains.

II – SUR LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES MENÉES DANS LE CADRE DU PROJET

L'opération fait l'objet de plusieurs procédures administratives reprises ci-dessous :

- Concertation préalable au titre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement ;
- Evaluation environnementale au titre de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

III – SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Déroulé de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du 10 janvier au 21 février 2024.

Monsieur Jacques DALIGAUX, en qualité de commissaire enquêteur, a tenu quinze permanences en cinq lieux différents.

Une réunion publique d'information a par ailleurs été organisée en soirée dans la cité Consolat afin d'éclairer les personnes bloquées en journée par leurs obligations professionnelles. Il s'agissait de recevoir leur avis de façon sereine, en levant une confusion entre l'objet de l'enquête publique et celui des concertations préalables organisées par les maîtres d'ouvrage puis par le Garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Cinq registres papier ont été ouverts ainsi qu'un registre numérique collectant les contributions par mails. Sur le plan quantitatif, on retiendra ici que 367 contributeurs se sont exprimés dont 53 sur les registres papiers et 314 sur les registres numériques. Deux mails groupés représentaient pour l'un 159 personnes favorables (Union des Entreprises 13), pour l'autre 19 personnes défavorables (association).

Le dossier d'enquête était consultable par voie électronique sur un site internet à l'adresse suivante : <https://www.reconstitution-canet.fr>. Les observations et propositions du public pouvaient par ailleurs être adressées par courrier électronique à l'adresse contact-paca@reseau.sncf.fr.

En première analyse, concernant les avis sur le projet :

- 193 avis sont défavorables, dont 185 exprimés par des contributeurs particuliers et 8 par des associations.
- 174 avis sont favorables. On relèvera toutefois le poids du mail collectif de l'UDE13 avec 159 personnes. Seules 9 personnes physiques se sont exprimées favorablement à titre individuel.

Toutes les observations ont fait l'objet d'une réponse dans le rapport d'enquête.

Conclusions de l'enquête publique

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ont été rendus publics le 8 avril 2024.

Ce dernier a conclu que ce projet est par principe vertueux et a indiqué que :

- le report modal de la route vers le train constitue une solution d'avenir dont les profits environnementaux ne sont plus à rappeler.
- il convient de préserver au mieux le foncier et les fonctionnalités du fret ferroviaire y compris aux échelles fines de la logistique régionale et de la logistique urbaine.

- si le projet ne se faisait pas, la perte de compétitivité du fret ferroviaire accentuerait la hausse tendancielle du trafic routier de marchandises et aggraverait ses incidences environnementales, notamment aux alentours du port.
- les riverains les plus exposés ont l'opportunité de bénéficier de mesures de protections phoniques exceptionnelles alors même que la réglementation n'y oblige pas les maîtres d'ouvrage.

Dans ce contexte, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet à Marseille et a considéré que le projet est un compromis acceptable entre le maintien de fonctionnalités ferroviaires performantes préservant l'avenir et la prise en compte des attentes légitimes des riverains.

Au vu des résultats de l'enquête publique aucune modification n'est apportée au projet d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau présenté à l'enquête.

IV – ENGAGEMENTS DE SNCF RÉSEAU

Dans le cadre de la reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du Canet à Marseille, SNCF Réseau en tant que Maître d'ouvrage des travaux sur le réseau ferré national s'engage à mettre en place un certain nombre de mesures sur les thématiques suivantes :

- Mesures générales pour la préservation de l'environnement ;
- Préservation du milieu physique ;
- Préservation du milieu naturel ;
- Préservation du paysage et du patrimoine culturel ;
- Préservation du milieu humain ;
- Sécurité ;
- Préservation du cadre de vie.

La liste exhaustive des engagements du Maître d'ouvrage est disponible en annexe 1.

V – CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET PAR SNCF RÉSEAU

La déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Celui-ci prévoit que, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages fait l'objet d'une enquête publique, SNCF Réseau responsable du projet se prononce par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L. 123-1-A à L. 123-18 et R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement.

Faisant suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur, SNCF Réseau décide :

Article 1 : La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du site du Canet à Marseille, portée par SNCF Réseau et portée à l'enquête publique, est déclaré d'intérêt général au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

La présente décision vaut déclaration de projet conformément aux dispositions des articles L. 126-1 du code de l'environnement et L. 2111-27 du code des transports.

Article 2 : Conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les prescriptions, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Ces mesures sont présentées [au chapitre IV / dans le document en annexe 1] de la présente décision. Ce document précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Article 3 : SNCF Réseau déclare que la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du site du Canet à Marseille se déroulera conformément au dossier d'enquête publique.

Article 4 : La présente décision est publiée au bulletin officiel de SNCF Réseau consultable sur son site internet www.sncf-reseau.com ainsi qu'au recueil des actes administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Elle sera également affichée dans la mairie du 15^{ème} & 16^{ème} arrondissements de Marseille.

Conformément à l'article R. 421-1 du code de la justice administrative, la déclaration de projet est susceptible d'un recours pour excès de pouvoir dans un délai de 2 mois à compter de sa publication, devant le tribunal administratif compétent par les personnes concernées.

Fait à Saint-Denis, le :

DELON Isabelle

La Directrice Générale Adjointe Clients & Territoires
de SNCF Réseau,
Isabelle DELON

ANNEXE 1 : ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE

<i>Thématique</i>	<i>Phase</i>	<i>Mesure proposée</i>	<i>Statut</i>
<i>Suivi</i>	Chantier	Inscrire des modalités environnementales dans les marchés de travaux	A réaliser
	Chantier	Réalisation d'un Plan d'Assurance Environnement par les entreprises travaux.	A réaliser
<i>Mesures générales</i>	Chantier	Communication chantier envers les riverains et institutions.	A réaliser
	Chantier	Gestion des déchets par les entreprises de travaux	A réaliser
<i>Milieu physique</i>	Chantier	Prévention des pollutions par les entreprises de travaux	A réaliser
	Exploitation	Réalisation de deux bassins de rétention des eaux pluviales	Réalisé
<i>Milieu naturel</i>	Chantier	Respect du calendrier écologique	A réaliser
	Chantier	Limitation des emprises travaux	A réaliser
	Chantier	Gestion des espèces végétales exotiques envahissantes en phase chantier	A réaliser
	Chantier	Limitation et/ou adaptation de l'éclairage nocturne pour les travaux	A réaliser
<i>Paysage et du patrimoine culturel</i>	Exploitation	Insertion paysagère du projet	Réalisé / A réaliser
<i>Milieu humain</i>	Exploitation	Campagne d'information locale sur la réouverture de l'infrastructure ferroviaire	A réaliser
	Chantier	Communication chantier	A réaliser
<i>Sécurité</i>	Exploitation	Mise en place d'aménagements complémentaires au niveau du tunnel de Soulat	A réaliser
<i>Cadre de vie</i>	Chantier	Limitation des poussières, gaz d'échappement et odeurs	A réaliser
	Chantier	Limitation du bruit des engins de chantier	A réaliser
	Exploitation	Réalisation de deux écrans acoustiques au niveau de la cité Consolat	Réalisé
	Exploitation	Réalisation d'un écran acoustique sur le secteur de Saint André et de protections de façades sur les secteurs de Consolat et de Saint-André jusqu'à l'Estaque	A réaliser
	Exploitation	Limitation du recours de l'utilisation à la pousse thermique au(x) seul(s) cas d'incident(s) technique(s) de 2026 à 2030	A réaliser
	Exploitation	Suivi de la qualité de l'air 6 mois avant mise en service et 6 mois après mise en service au niveau de l'école cité Consolat	A réaliser