

**Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet****RÉUNION PUBLIQUE****Date de la réunion :** 14/11/2023

Association musicale Sainte-

**Lieu :** Cécile

1, place Raphel

**Auteur :** Laurence GONTARD

Nicaya conseil

**Entité :** Assistant concertation au  
GPMM et à SNCF Réseau**Date :** 19/12/2023

108 PARTICIPANTS

**INTERVENANTS**

---

1. Nadia BOULAINSEUR	Maire du 15/16 de Marseille
2. Cyrille LE VÉLY	SG de la préfecture des Bouches-du-Rhône
3. Patrick LARMINAT	SNCF Réseau
4. Stéphane PITON	SNCF Réseau
5. Rémi COSTANTINO	GPMM
6. Frédéric LEMOINE	GPMM
7. Aurélie COUSI	Euroméditerranée
8. Stéphane SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil

---

## 1. Prises de parole liminaires

### Accueil par Nadia Boulainseur, maire des 15<sup>e</sup>/16<sup>e</sup> arrondissements

- Remercie les élus, les partenaires et le public présents, ainsi que les maîtres d'ouvrage pour leur investissement dans la concertation ;
- Met en avant la rupture entre le projet proposé en 2023 et celui présenté en 2015 qui n'avait alors pas recueilli l'assentiment des élus ;
- Souligne les mutations importantes prévues sur le bassin de vie de 20 000 habitants, en matière de rénovation urbaine, d'équipements publics (tramway, gare de Saint-André) et d'amélioration du cadre de vie avec notamment la création du grand parc public des Aygalades sur le site ferroviaire du Canet et es travaux sur voiries ;
- Réaffirme son soutien au projet actuel de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, conditionné au fait qu'il n'engendre aucun risque sanitaire pour le territoire ;
- S'engage à ce qu'une réponse soit apportée à chaque question posée.

### Introduction par Cyrille le Vély, secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône

- Rappelle l'attention portée par M. le Préfet au projet ;
- Précise le double objectif des réunions publiques du 14 et du 28 novembre, à savoir informer les publics qui ne connaissent pas encore le projet et poursuivre les échanges avec ceux qui le connaissent déjà ;
- Rappelle le nécessaire soutien des élus pour faire aboutir un projet.

## 2. Déroulé de la réunion

Après la présentation des intervenants et les consignes de prise de parole par Nicaya Conseil, la réunion publique se déroule en 3 temps :

### ○ Présentations (60 minutes) :

- Par Rémi Costantino, directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), des objectifs du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet
- Par Patrick Larminat, directeur Pôle Émergence et Maîtrise d'Ouvrage PACA, SNCF Réseau, de la consistance du projet.
- Par Frédéric Lemoine, chef du département Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, GPMM, des effets positifs du projet sur le trafic de poids lourds (PL), sur la qualité de l'air et sur l'emploi et l'activité économique.
- Par Patrick Larminat, SNCF Réseau, et Frédéric Lemoine, GPMM, des évolutions du projet actuel par rapport au projet présenté en 2015.
- Par Stéphane Saint-Pierre, directeur du cabinet Nicaya Conseil,
  - des demandes d'informations complémentaires et des attentes de réduction des nuisances exprimées lors de la concertation de 2022.

- des recommandations et avis des services de l'État et des collectivités, formulés dans le cadre de la consultation interservices et de l'Autorité Environnementale, dans le cadre de sa saisine.
- Par Patrick Larminat, SNCF Réseau, des 9 notes d'information complémentaires mises en ligne sur le site internet, des résultats des études acoustiques et vibratoires et des mesures de réduction des nuisances sonores extraréglementaires et sur le réseau ferré.
- Par Frédéric Lemoine, GPMM, des effets du projet sur la qualité de l'air.
- Par Stéphane Piton, responsable Maîtrise d'Ouvrage sur le raccordement de Mourepiane, SNCF Réseau, de l'étude sur la pollution des motrices thermiques au niveau de l'école Saint-Louis Consolat et des mesures pour améliorer la sécurité des riverains.
- **Échanges avec les participants (80 minutes)**
- **Clôture de la réunion par Stéphane Saint-Pierre (2 minutes)**, avec l'annonce de la réunion publique du 28 novembre 2023, pour approfondir les points soulevés lors de cette première réunion et répondre à d'autres potentielles questions.

Le support de la réunion est disponible sur le site internet : <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr>

### 3. Synthèse des échanges sur les incidences du projet sur le cadre de vie

**Des participants redoutent que le projet déplace les nuisances vécues par les habitants du Canet vers d'autres quartiers de la ville.**

Réponse du GPMM :

- Actuellement, la plupart des marchandises repartent vers le nord par la route, en utilisant l'A7 ou l'A55.
- En 2026, lorsque le raccordement sera mis en service, les camions seront remplacés par des trains. Le nouveau raccordement allègera ainsi les nuisances routières subies par les riverains sur le trajet parcouru par les PL.

**Des participants sont préoccupés par l'augmentation de la pollution atmosphérique que pourrait générer le projet, notamment en lien avec l'utilisation d'une pousse diesel dans la montée du Soulat et en raison du stationnement des trains en sortie du tunnel.**

Réponse de SNCF Réseau :

- Les trains qui circuleront sur le raccordement seront électriques et les distances parcourues par des locomotives thermiques seront divisées par 2 ou 3 par rapport à la situation actuelle.
- Entre 2026 et 2035, une pousse diesel aidera certains trains à gravir la pente dans le tunnel du Soulat et pourra être amenée à stationner à proximité de l'école Consolat.
- Au plus tard en 2035, le GPMM s'engage à ce que la motrice diesel de pousse et de manœuvre soit remplacée par une motrice non émissive.

**Des participants s'inquiètent des vibrations émises par les circulations ferroviaires dans le**

**tunnel du Soulat.**
Réponse de SNCF Réseau :

- Des mesures vibratoires ont été réalisées dans le tunnel du Soulat par un bureau d'étude indépendant. Les valeurs mesurées sont bien inférieures aux seuils d'atteinte aux structures ou de ressenti possible pour les riverains ou les élèves.

**Des participants redoutent l'augmentation des nuisances sonores liées au projet.**
Réponse de SNCF Réseau et du GPMM :

- Du fait de l'impact des semelles de frein composites sur les trains de fret et de l'augmentation limitée du nombre de trains prévus, les résultats des études acoustiques du bureau d'études indépendant montrent une diminution globale du bruit d'origine ferroviaire sur les quartiers de Saint-Henri, Saint-André et l'Estaque.
- Pour le quartier de Consolat (coté raccordement) les mesures déjà en place (mur acoustique) permettent de rester en-dessous des valeurs critiques règlementaires.
- Les rapports complets des études acoustiques sont disponibles sur le site internet de la concertation.
- Néanmoins, pour contribuer à améliorer la qualité de vie des riverains, les partenaires cofinanceurs du projet (Ville de Marseille, État, Métropole, Région, Département) ont demandé la mise en œuvre de mesures « extraréglementaires » pour un montant de plus de 8 millions d'euros.

**Le directeur de l'école maternelle Saint-Henri Rabelais à l'Estaque demande une étude des pollutions atmosphériques aux abords de son établissement.**

## 4. Synthèse des échanges sur la sécurité

**Des participants demandent la réalisation et la communication de l'étude de dangers du terminal Med Europe.**

Réponse de Mme la Maire des 15<sup>e</sup>/16<sup>e</sup> arrondissements :

- En 2015, l'étude de dangers était antérieure à l'Enquête Publique. Cette fois-ci, la nouvelle étude de dangers tenant compte des évolutions du projet sera postérieure à l'Enquête Publique de début d'année prochaine.

Réponse du GPMM :

- En 2019, une étude spécifique sur le terminal Med Europe a été réalisée. Les conclusions de cette étude sont publiques et seront consultables sur le site de la concertation.
- Cette étude sera révisée en 2024 dans le cadre des révisions quinquennales et intégrera les modifications du terminal ferroviaire du terminal.

**Un participant craint que le quartier de Mourepiane ne devienne une zone classée SEVESO, en raison du stockage et du transport de matières dangereuses.**

Réponse du GPMM :

- Du fait des activités du terminal et des règles limitant les quantités et le temps de stationnement des matières dangereuses, il n'y a aucun risque que le port et le quartier soient classés SEVESO.

Des participants s'inquiètent de la sécurité des circulations ferroviaires dans le tunnel du Soulat (voie unique, absence de voie de secours, pente de presque 2%).

Réponse de SNCF Réseau :

- SNCF Réseau a prévu de réaliser des accès pour permettre aux secours d'intervenir en cas d'incident.

Un participant demande comment le chrome 6 est parvenu à descendre jusque dans le tunnel du Soulat.

## 5. Synthèse des échanges sur les perspectives de développement du port et ses conditions d'exploitation

Des participants s'inquiètent de la stratégie de « massification » annoncée et des effets de l'augmentation du trafic maritime sur la pollution atmosphérique. Ils demandent des éclairages sur la répartition des volumes traités entre les bassins Est et les bassins Ouest.

Réponse du GPMM :

- Le terme de massification ne désigne pas une augmentation du trafic maritime mais une augmentation du transport de conteneurs par voie ferroviaire, par opposition à un transport de conteneurs sur des camions.
- Aujourd'hui, les bassins Est traitent 300 000 unités de transport intermodal (UTI ou conteneurs) par an et accueillent plutôt des navires de courts (230m). Sur les bassins Ouest, qui accueillent les plus gros navires (400 m), près de 1,28 millions de conteneurs sont traités chaque année
- Le trafic portuaire tend à augmenter naturellement de 1% par an sur les bassins Est et de 3 à 5% sur les bassins Ouest.
- L'évolution de la réglementation impose une amélioration des carburants et une baisse des émissions de polluants associés au trafic maritime. Le port de Marseille est en avance sur la réglementation avec le branchement de tous les navires en quai qui sera possible dès 2028. La baisse est déjà sensible sur les des oxydes de soufre et va concerner l'ensemble des polluants dans les années à venir. Le Port de Marseille met en place un suivi des émissions maritimes pour objectiver ces évolutions.

Des participants se plaignent du trafic de PL qui circulent sur des voies non autorisées et expriment le souhait d'un meilleur respect de la réglementation et de disposer de données sur les trafics routiers entrants et sortants du port.

Des participants expriment des craintes concernant des nuisances sonores liées au découpage des trains, au chargement et déchargement des conteneurs, à la mise en chauffe des locomotives diesel, aux avertisseurs de recul des engins ou encore à l'activité nocturne. Une étude complémentaire sur la propagation du bruit sur la rade est demandée.

Réponse du GPMM :

- Le Port a prévu un certain nombre de mesures visant à réduire les nuisances sonores de ses activités :

- Installation d'une station de graissage, de portiques « smart gate » ou encore de balises acoustiques en bordure de l'enceinte portuaire
  - Equipement de ralentisseurs de descente « soft landing » pour limiter le bruit du au chargement et au déchargement de conteneurs, d'avertisseurs de translation/recul moins nocifs
  - Relocalisation des activités les plus bruyantes.
- Il n'y aura pas de chauffe de locomotive diesel sur Mourepiane.

**Des participants considèrent l'éclairage nocturne du Port comme une nuisance importante.**

**Un participant demande quand seront enlevés les conteneurs de Saint-Henri.**

Réponse de Mme le Maire des 15<sup>e</sup>/16<sup>e</sup> arrondissements :

- Le foncier de la société ARNAL sera libéré prochainement.
- La Mairie de secteur collabore actuellement avec d'autres gestionnaires de conteneurs pour tenter de libérer le reste du foncier sur le secteur de Saint-Henri.

## 6. Synthèse des échanges sur les hypothèses et données des d'études du projet

**Des participants formulent des doutes quant à l'atteinte des objectifs de report modal prévus par les maîtres d'ouvrage et craignent qu'en l'absence de report modal significatif, le trafic de PL n'augmente.**

Réponse de SNCF Réseau et du GPM :

- Les actions mises en œuvre par les pouvoirs publics et les collectivités territoriales pour accroître le report modal de la route vers le train sont détaillées dans une note disponible sur le site internet.
- Le port se doit de rendre possible ce report modal même s'il ne détient pas tous les leviers pour garantir son développement.
- Même si le report modal envisagé n'est pas aussi important que prévu, le projet aura pour effet de réduire le trafic routier par rapport à un scénario sans projet.
- Si les services ferroviaires ne sont pas satisfaisants, les chargeurs choisiront d'acheminer leurs conteneurs vers des ports plus adaptés.

**Des participants remettent en cause la compatibilité entre les circulations des trains de fret et celle des trains voyageurs et craignent que le trafic voyageurs ne soit pénalisé par le projet.**

Réponse de SNCF Réseau :

- Le projet n'interférera pas avec le transport de voyageurs et les études d'exploitation confirme la compatibilité des différentes circulations.
- Au vu des craintes exprimées, il serait possible de consacrer une séance spécifique à l'explication de ces études d'exploitation.

**Un participant demande une étude de « retour arrière » et d'autres remettent en question les résultats des études présentées.**

Réponse de SNCF Réseau

- Les études présentes dans le dossier d'enquête ont fait l'objet d'une consultation par les services de l'Etat et ont été soumises à l'Autorité Environnementale.

## 7. Synthèse des échanges sur des propositions d'alternatives au projet

Un participant propose de réaliser une étude pour savoir si le faisceau d'Arenc pourrait être une alternative au raccordement ferroviaire de Mourepiane ou de prolonger la dérogation lui permettant l'accueil des trains longs, de manière à ce que ceux-ci n'empruntent le tunnel du Soulat qu'en descente, donc sans recours à la pousse diésel.

Réponse de SNCF Réseau :

- Les installations d'Arenc ne permettent pas d'accueillir les trains de 800 m ou plus. Dans dix ans, elles le permettront dans le cadre de la réalisation du projet LNPCA.
- La mise en place par SNCF Réseau d'une solution dérogatoire de réception des trains complets sur le faisceau d'Arenc modifie exceptionnellement et temporairement les modalités d'organisation et d'exploitation. Ces modifications auront pour conséquence, entre autre, de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire. Elles ne peuvent donc perdurer dans le temps au risque de voir l'ensemble de la ligne perdre en qualité notamment au regard des ambitions de de régularité des TER.

Des participants proposent que l'intégralité du fret lourd et polluant soit traité dans les bassins Ouest pour réserver les bassins Est au traitement du fret léger destiné à la consommation de Marseille.

Réponse du GPMM :

- La ville de Marseille s'est construite avec son port. De nombreuses entreprises locales dépendent des lignes maritimes passant par Marseille. Les incidences du déplacement des lignes vers Fos seraient importantes.
- Les lignes maritimes ont pour conséquences de massifier les flux. Le port ne peut pas choisir les marchandises par destination. S'il existe une ligne entre Alger et Marseille, il est intéressant pour des chargeurs d'utiliser cette ligne pour desservir Lyon à partir d'Alger.
- De plus, les cargos acheminés vers les bassins Est sont limités en taille et leur trafic est complémentaire avec les très gros navires à destination de Fos-sur-Mer.
- Chaque bassin a son rôle à jouer dans le traitement du fret lourd.

## 7. Synthèse des échanges sur les bénéfices apportés par le projet

Un participant demande des précisions sur la superficie du futur parc des Aygalades.

Réponse d'Euroméditerranée :

- La superficie du parc du Ruisseau des Aygalades sera de 16 hectares et celle du parc Bougainville de 4 hectares.
- L'actuel site ferroviaire du Canet sera ainsi transformé en une coulée verte de 20 hectares au total.

Un participant considère que le projet va améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant le nombre de camions sur les routes.

Un participant relaye l'attente des logisticiens de disposer de fonctionnalités ferroviaires performantes évitant les ruptures de charges coûteuses.

Un participant souligne les retombées économiques positives du projet dans les quartiers nord, notamment en matière de création d'emplois.