



PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES DU CANET À MARSEILLE

RÉUNION PUBLIQUE DU 14 NOVEMBRE 2023

9 novembre 2023



Mot d'accueil

Mme Nadia BOULAINSEUR
Maire du 15/16



Introduction

M. Cyrille LE VÉLY
Secrétaire général de la préfecture
des Bouches-du-Rhône



Présentation des intervenants

- Intervenants GPMM
 - Rémi COSTANTINO
 - Frédéric LEMOINE
- Intervenants SNCF Réseau :
 - Patrick LARMINAT
 - Stéphane PITON
- Intervenants partenaires
 - Animation / facilitation
 - Stéphane SAINT-PIERRE – Nicaya conseil



Quelques conseils pour la réunion

Tout le monde a raison ... Partiellement !

- Interaction constructive : pratiquer le « OUI ET »
- Écoute entre participants
- Bienveillance
- Respect et convivialité
- 100% de participation pour cette réunion



Autres besoins de votre part ?

Déroulé de la réunion

Heure	Séquence	Durée
17h30-17h55	<i>Mot d'accueil de Mme La maire</i> <i>Introduction de M. Le secrétaire général de la préfecture des BdR</i> <i>Déroulé et consignes pour la réunion</i>	25'
17h55-18h25	Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet <ul style="list-style-type: none">• Objectifs, consistance et évolutions du projet depuis 2015• Attentes exprimées lors de la concertation 2022 et avis des services de l'Etat• Réponses apportées et mesures de réduction des impacts du projet	30'
18h25-18h50	Projets d'amélioration du cadre de vie des habitants des quartiers riverains	25'
18h50-19h50	Echanges avec les participants	60'
19h50-20h00	Perspectives pour la suite	10'

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

MM. Patrick LARMINAT & Rémi COSTANTINO
Frédéric LEMOINE
SNCF Réseau & GPMM



Les objectifs du projet

- Maintenir la **continuité des services ferroviaires** après la fermeture du site du Canet pour la **création du grand parc urbain des Aygaldes**
- **Réorganiser les flux de transport combiné des Bouches-du-Rhône**
 - Pour traiter à Marseille uniquement les trafics maritimes et continentaux à destination de la ville et de l'est du département
 - **Sans créer un nouveau site industriel en milieu urbain**



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

Les objectifs du projet

- **Contribuer à améliorer le cadre de vie des habitants**
- **Favoriser le report modal grâce à des installations performantes**, dans un contexte national et régional de développement du fret ferroviaire
 - Objectif national de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030
 - Objectif régional de :
 - Renforcement du pôle de Miramas-Clésud
 - Maintien de la fluidité et de la performance des accès ferroviaires aux bassins du port de Marseille Fos
 - Accompagnement de l'approvisionnement ferroviaire des Métropoles

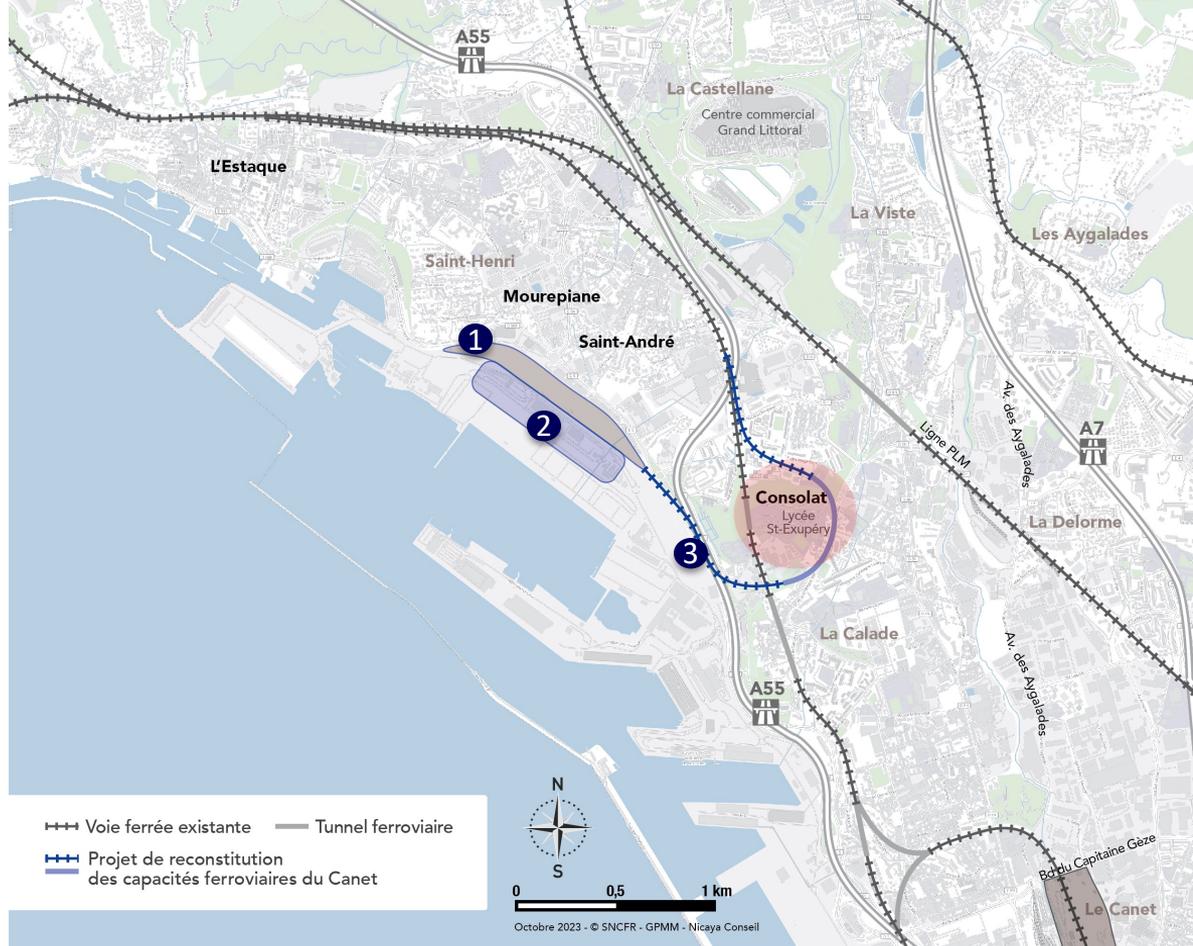
Présentation synthétique du projet

FILM

[HTTPS://WWW.CONCERTATION-RECONSTITUTION-CANET.FR/DOWNLOAD/FILES/VIDEO/CONCERTATION-RECONSTITUTION-CANET.MP4](https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/download/files/video/concertation-reconstitution-canet.mp4)

Consistance du projet

1. **Reconstitution d'un faisceau ferroviaire électrifié à Mourepiane**, pour accueillir des trains de 850 mètres sur 5 voies
2. **Construction de 2 voies de chargement supplémentaires sur le terminal maritime Med Europe**, passant de 4 à 6 voies, pour recevoir le trafic de logistique urbaine conjointement au trafic maritime
3. **Réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane** en reliant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque



Les effets sur l'évolution des circulations fret

2019 : 10 passages quotidiens de trains fret (en moyenne sur les jours de semaine)

- Trains « courts » de « vrac » qui vont jusqu'à Arenc : **3** en moyenne
- Trains longs de containers (fret continental et maritime qui vont jusqu'au Canet) : **7** en moyenne

2024-2025 : 8 passages quotidiens de trains

- Trains « courts » de « vrac » qui vont jusqu'à Arenc : **3** en moyenne (inchangé)
- Trains longs de conteneurs qui vont jusqu'à Arenc en mode dérogatoire : **5** en moyenne (2 reportés sur Clésud)

A partir de 2026 : 8 passages pouvant augmenter jusqu'à 15 passages quotidiens en 2046

- Trains « courts » de « vrac » qui vont jusqu'à Arenc : **3** passages en moyenne (inchangé)
- Trains longs de conteneurs passant par le raccordement de Mourepiane : **de 5 passages en moyenne en 2026 jusqu'à 12 passages en 2046** (si le report modal actuel est multiplié par 3)

Des effets positifs sur le trafic Poids Lourds (PL)

Estimation pour 2026 :

-130 PL par jour soit - 45 000 PL par an



Figure 51 : Evolution des trafics poids lourds avec la mise en service du projet (2026)

Estimations pour 2046 :

-270 PL par jour soit - 71 000 PL par an



Figure 53 : Evolution des trafics PL entre la référence et le projet (2046)

Des effets positifs sur la qualité de l'air

- Grâce à la réduction des trafics PL et à la décision du Port de limiter, dès 2035, l'accès à ses infrastructures ferroviaires à des locomotives 0 émission, à l'horizon 2046 :
 - NO₂ : -11%
 - Composés organiques volatiles : -18%
 - Particules fines (PM10 et PM2,5) : -1%

-0,3% de l'Indice Pollution Population cumulé

- Bilan carbone positif :
 - Près de 54 000 t CO₂ évitées par an
 - Des effets des travaux compensés en moins de 2 mois

Emissions de GES entre 2024 et 2074
(en tCO₂e)

Etudes	77
Travaux	7 002
Trafic PL économisés	924 000
Trafic Fer supplémentaires	221 166
TOTAL (t CO2e)	695 755

Des effets positifs sur l'emploi et l'activité économique

- **300 emplois créés sur toute la chaîne logistique** (correspondant au traitement des 30 000 conteneurs prévus dans le projet)
- **Une centaine d'emplois portuaires locaux pérennisés :**
 - Accostage
 - Transitaires
 - Manutention portuaire
 - Manutention ferroviaire
 - Transporteurs routiers
 - Entreprises de transport ferroviaire à Marseille
 - Entrepôts de groupage / dégroupage

De fortes évolutions par rapport au projet de 2015 (1/2)

- Des **capacités du chantier de transport combiné GPMM divisées par plus de 2** entre 2023 et 2015 : 60 000 UTI / 150 000 UTI/an
- Un **linéaire de voies ferrées de traitement 2 fois moins important** en 2023 qu'en 2015: 6*400 m sous portique contre 4*750 m + 2*850 m sous portique + 2 *500 m dans la cour à grue mobile
- Une **gestion opérationnelle du terminal** s'appuyant sur celle du terminal existant, exploité par Med Europe Terminal (en 2015 une société d'investissement et un groupement d'opérateurs à créer)
- Un **chargement des remorques sur les trains**, en plus du chargement des conteneurs pour réduire sensiblement le nombre de poids lourds en circulation
- **Beaucoup moins de camions en circulation** : baisse avec le projet 2023, hausse de 1000 PL par jour avec le projet 2015

De fortes évolutions par rapport au projet de 2015 (2/2)

- **Beaucoup moins de circulations fret induites** : 8 circulations/jour en 2026 et 15 en 2046 dans le projet 2023, contre 20 dès la mise en service dans le projet 2015
- **Un coût inférieur** : environ 50M€ (€ 2023) contre environ 70M€ en 2015
- **Davantage de mesures environnementales** (protections acoustiques) : 15% du montant total des travaux en 2023 contre 3% en 2015
- **Une compatibilité assurée des trains de fret et de voyageurs durant les heures de pointe** pour une assurance de ne pas avoir à reporter les trains de fret la nuit

**Les attentes exprimées par le public dans le
cadre de la concertation depuis fin 2022 et
les avis des services de l'Etat, des
partenaires et de l'Autorité environnementale**



Des demandes d'information complémentaires sur ...

- Les surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et à l'acheminement de trains courts via le faisceau d'Arenc vers le terminal Mourepiane
- Les sites susceptibles d'accueillir un chantier ferroviaire en dehors de Marseille
- Les impacts d'un report de l'activité sur Clésud, notamment en matière de décarbonation
- Les mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail
- Les mesures prises pour encourager la décarbonation des activités et l'innovation technologique
- Les impacts autour de l'école Saint-Louis Consolat
- Le financement et la rentabilité économique du projet
- Le choix de l'opérateur, la procédure contractuelle retenue, les clauses de marché
- Les retombées économiques pour le territoire local, notamment en matière d'emploi
- La conformité du Tunnel du Soulat et les réglementations à respecter au regard des circulations projetées
- Les compatibilités des trafics fret et voyageurs
- Les perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est
- Les études de circulation

... et des attentes de réduction des impacts du projet

- Réduire les nuisances sonores
- Réduire les impacts des vibrations
- Lutter contre les pollutions atmosphériques et dans le sol
- Améliorer la sécurité des riverains
- Réduire les impacts des déplacements
- Améliorer le cadre de vie

Les principales recommandations des services de l'Etat et des partenaires

Les partenaires et services de l'Etat ont principalement recommandé :

- Développer les effets économiques du projet
- Mieux décrire les travaux sur le faisceau de réception électrifié
- Mieux expliciter les mesures de réduction et de compensation des impacts proposées
- Intégrer dans les études les impacts de l'augmentation du trafic maritime
- Détailler les mesures de sûreté en lien avec le tunnel du Soulat
- Prendre en compte les critères OMS dans les études acoustiques

L'avis et les principales recommandations de l'Autorité Environnementale

L'Autorité Environnementale relève que « l'analyse des incidences est proportionnée et adaptée à chaque secteur » et conduit « à des mesures ambitieuses »

L'AE recommande de :

- Mieux préciser le contenu du scénario de référence et du projet
- Compléter l'étude hydraulique et l'analyse des vibrations
- Mieux prendre en compte les impacts sur les milieux naturels (Ascalaphon du midi)
- Intégrer au dossier d'enquête l'étude de danger de Med Europe
- Objectiver autant que possible les mesures extra-réglementaires en matière de réduction du bruit

Les réponses et mesures apportées

MM. Patrick LARMINAT & Frédéric Lemoine
Stéphane PITON
SNCF Réseau & GPMM



9 notes d'information mises en ligne sur le site internet

1. Les solutions alternatives examinées par les maîtres d'ouvrage et les raisons du choix proposé
2. Les mesures pour accompagner le développement du fret et le report modal de la route vers le rail
3. Les actions en faveur de la décarbonation de l'activité ferroviaire au sein du GPMM
4. L'approfondissement de l'étude d'impact autour de l'école Saint-Louis Consolat
5. Le coût d'investissement et le financement du projet
6. Les effets positifs du projet sur le maintien et la création d'emplois et les retombées économiques
7. Les mesures relatives à la sécurité au sein du tunnel du Soulat
8. Les effets sur les circulations
9. Les hypothèses de trafic, de conditions de circulations et les méthodes de calcul utilisées pour évaluer le projet et en étudier les conséquences

<https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/>

Les résultats des études acoustiques

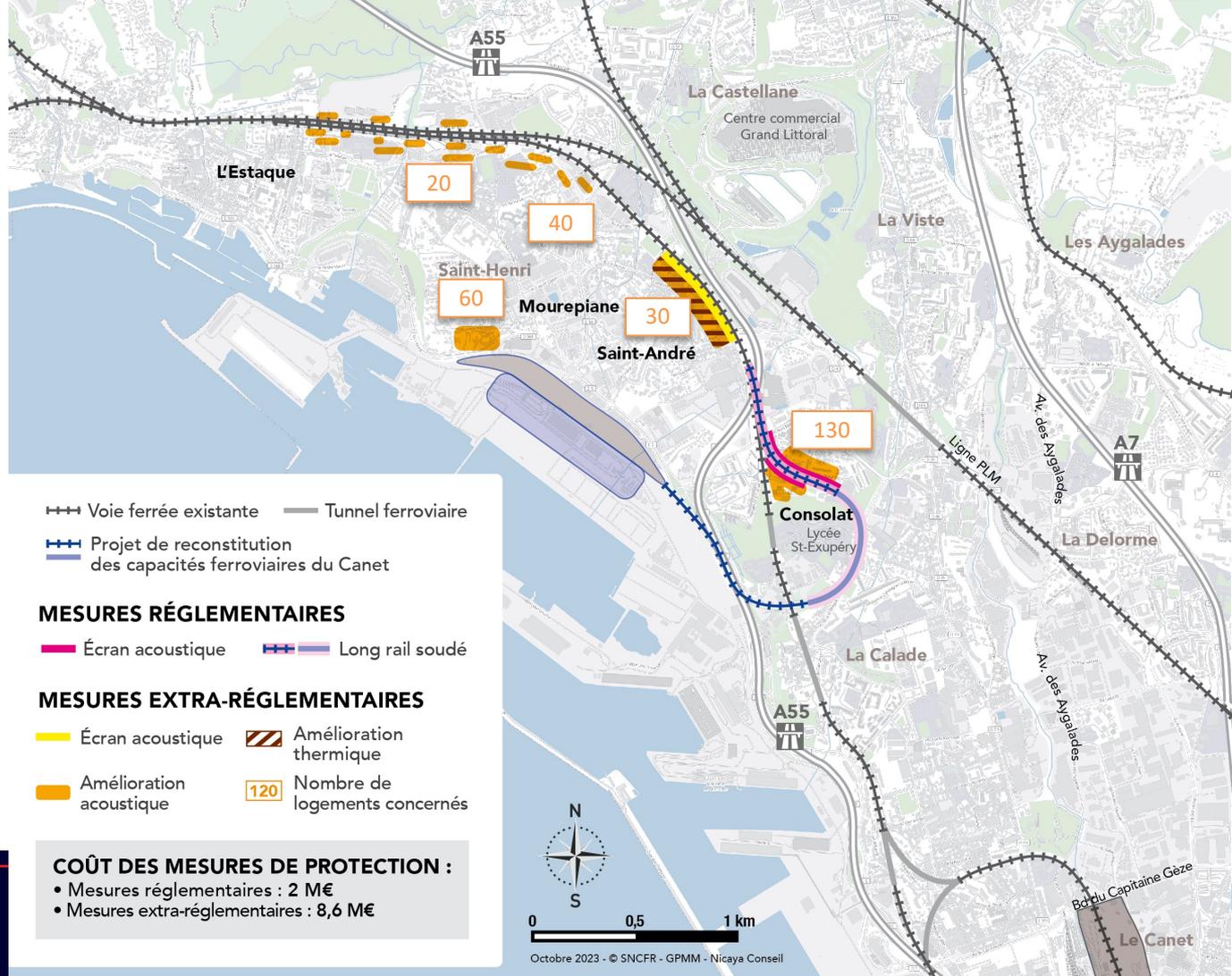
Du fait de l'impact des semelles de freins composites sur les trains de fret et de l'augmentation limitée du nombre de trains prévus, les résultats des études acoustiques de notre bureau d'études indépendant montrent une **diminution globale du bruit d'origine ferroviaire** sur les quartiers de Saint-Henri, Saint-André et l'Estaque.

Le rapport complet de l'étude est disponible sur le site internet.

Pour le quartier de Consolat (coté raccordement) les mesures déjà en place (mur acoustique) permettent de rester en dessous des normes.

Néanmoins, pour contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants riverains, volonté des partenaires cofinanceurs du projet (Ville de Marseille, Etat, Métropole, Région, Département) de **proposer des mesures « extraréglementaires », pour un montant de plus de 8 M€.**

Des mesures extra-réglementaires pour compléter le dispositif de réduction des nuisances



Les autres mesures de réduction des nuisances sonores

Sur le réseau ferré national

- Amélioration des matériels fret dès 2025 avec remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles composites → - 9 dB(A) au passage d'un convoi fret
- Sur le raccordement de Mourepiane
 - Longs rails soudés : suppression du « tac-tac »
 - Hauteur de ballast renforcé (20 cm) et semelles élastiques
 - 620 m d'écran acoustique quartier Consolat

Les autres mesures de réduction des nuisances sonores

Sur le Port

- Installation d'une station de graissage
- Portiques « smart gate »
- Installation de balises acoustiques en bordure de l'enceinte du port

Sur le Terminal MedEurope

- Ralentisseurs de descente « soft landing »
- Avertisseurs de translation / recul
- Poste ferraille (poste 144)
- Déménagement du Parc PROGECO/CCIS
- Poste fixe de mesure du niveau sonore

Les résultats des études vibratoires menées sur Consolat et Saint-André

Avec les prévisions de circulations « ambitieuses » de 2046

- Risque de dommages aux structures nul avec une exposition très inférieure aux seuils réglementaires
- Risque faible de gêne tactile et auditive imperceptible par les occupants en proximité du raccordement
- Risque léger de gêne tactile perceptible par les occupants du quartier de Saint André
- Tenant compte des actions passées (modernisation de la voie - pose de Long Rail Soudé), d'un relatif niveau de gêne constaté, de l'absence de cadre réglementaire, de la non-garantie de l'efficacité d'une solution lourde, nous prévoyons, dans le cadre du projet, un meulage des rails de l'ensemble de la zone permettant d'optimiser le recours systématique à des semelles composites. Par ailleurs, le mur acoustique et ses fondations pourraient également apporter un effet bénéfique à Saint André

Les effets du projet sur la qualité de l'air (1/2)

- 90 escales par an (3%) induites par le projet par rapport à la situation référence avec accès ferroviaire dégradé
- L'évolution du contexte réglementaire sur le maritime impose le branchement des navires passagers, ropax et conteneurs pour 2035. Le port a anticipé cette réglementation et équipe d'ores et déjà ses quais.
- L'évolution de la réglementation impose une amélioration des carburants et une baisse des émissions. La baisse des Sox est déjà sensible. Cette baisse va s'accélérer sur toutes les émissions maritimes dans les années à venir.
- Le port met en place un suivi des émissions maritimes pour suivre de façon objective ces évolutions.

Les effets du projet sur la qualité de l'air (2/2)

- Bénéfice du report modal des camions vers le train
- Les trains passant par le raccordement sont électriques et le trajet effectué en thermique est réduit par 2 ou 3 par rapport à la situation actuelle
- Si le tonnage du train le nécessite, une locomotive thermique supplémentaire sera amenée à pousser le train lors de la montée :
 - Horizon 2026 (mise en service) : 2 à 3 montées quotidiennes à 30 km/h (passage au droit du quartier de Consolat en 1 à 2 minutes dans le cas nominal. Potentiellement plus long en situation perturbée
 - 2035 au plus tard : engagement du GPMM que les motrices deviennent à faible émission

Zoom sur la pollution des motrices thermiques au niveau de l'école élémentaire Saint-Louis Consolat

Les calculs réalisés indiquent :

- Des concentrations plus fortes à proximité du tunnel, à faible hauteur, en raison d'une stagnation des polluants « lourds »
- Des concentrations sensiblement identiques à la concentration de fond à proximité de l'école maternelle
- Un impact de l'arrêt du locotracteur estimé de faible à nul dans la zone de l'école
 - Évolution des concentrations des particules PM10 et PM2.5 : +0,1% au maximum
 - Évolution des concentrations de NO₂ : +2,7% au maximum

Les mesures pour améliorer la sécurité des riverains

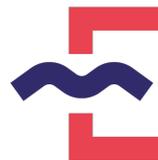
- Clôtures prévues sur toute la longueur des emprises ferroviaires du raccordement
- Accès pour les secours au tunnel du Soulat



**De nombreux projets d'amélioration du cadre
de vie des habitants des quartiers nord portés
par les partenaires du projet**

**Euroméditerranée, Ville de Marseille,
Métropole, Département, Région**





EUROMÉDITERRANÉE

Établissement Public d'Aménagement - Marseille

PRÉSENTATION EUROMÉDITERRANÉE

SOUS TITRE



UN PROJET POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE AU NORD DE MARSEILLE

Euroméditerranée conçoit, développe et construit la ville méditerranéenne durable de demain sur le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) créé en 1995.

L'OIN s'étend sur un territoire global de 480 hectares, partagé entre la première phase d'aménagement Euroméditerranée 1 et la seconde Euroméditerranée 2.



Recréer du lien par les aménagements de voiries : cap Pinède, capitaine Gèze



Connecter les secteurs grâce aux transports en commun : tramway et métro



Proposer du logement pour tous

9 000 logements neufs déjà livrés dont 30 % de logements sociaux; plus de 5 000 réhabilités



Des équipements, du commerce pour la vie des quartiers

Hôpital Européen



CEPAC Silo



Théâtre Joliette



LES AMBITIONS DU FUTUR PARC DU RUISSEAU DES AYGALADES

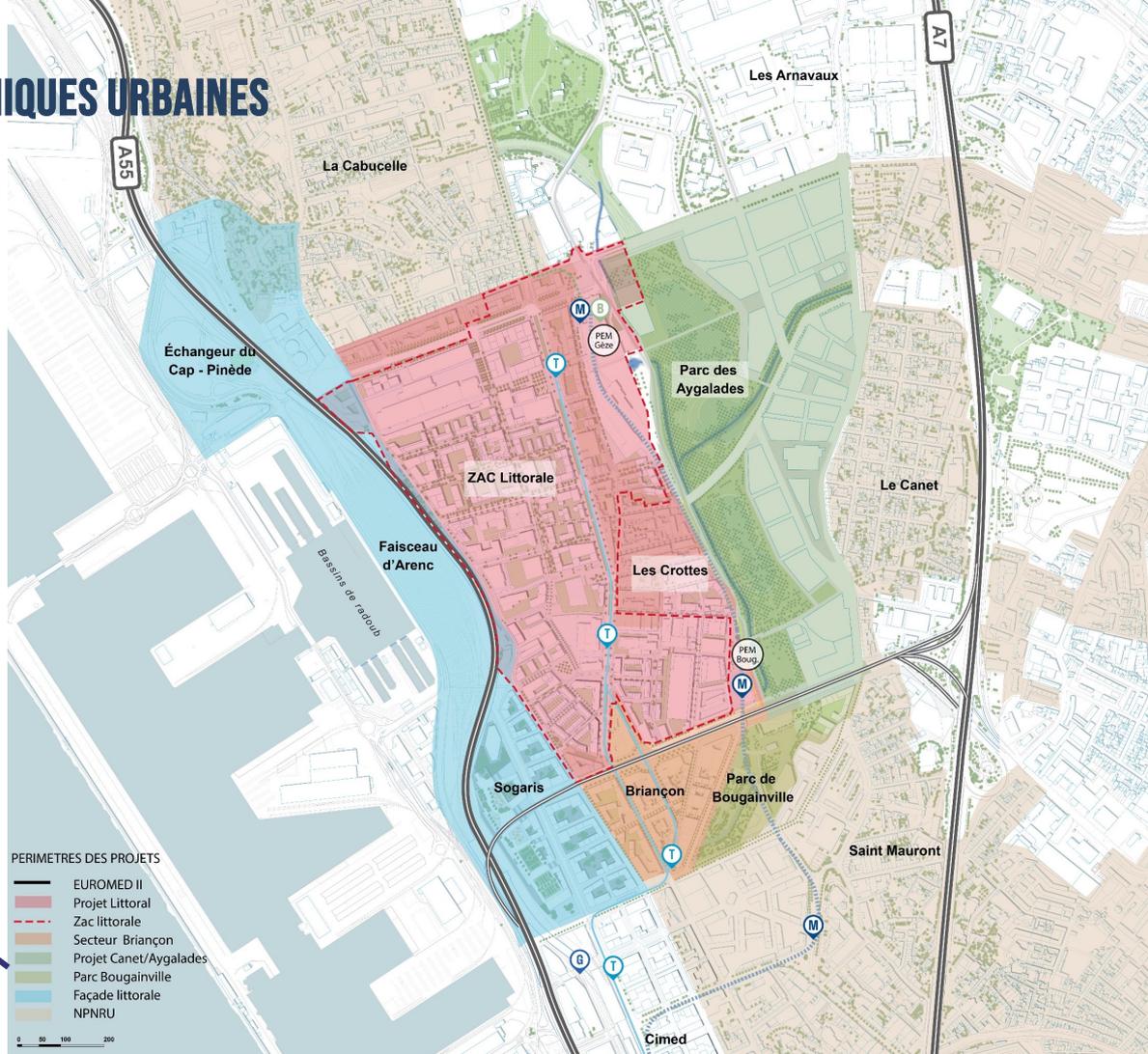
LE SITE AUJOURD'HUI



UN PARC INTÉGRÉ DANS DES DYNAMIQUES URBAINES

PERIMETRES DES PROJETS

-  EUROMED II
-  Projet Littoral
-  Zac littorale
-  Secteur Briançon
-  Projet Canet/Aygalades
-  Parc Bougainville
-  Façade littorale
-  NPNRU



PERIMETRES DES PROJETS

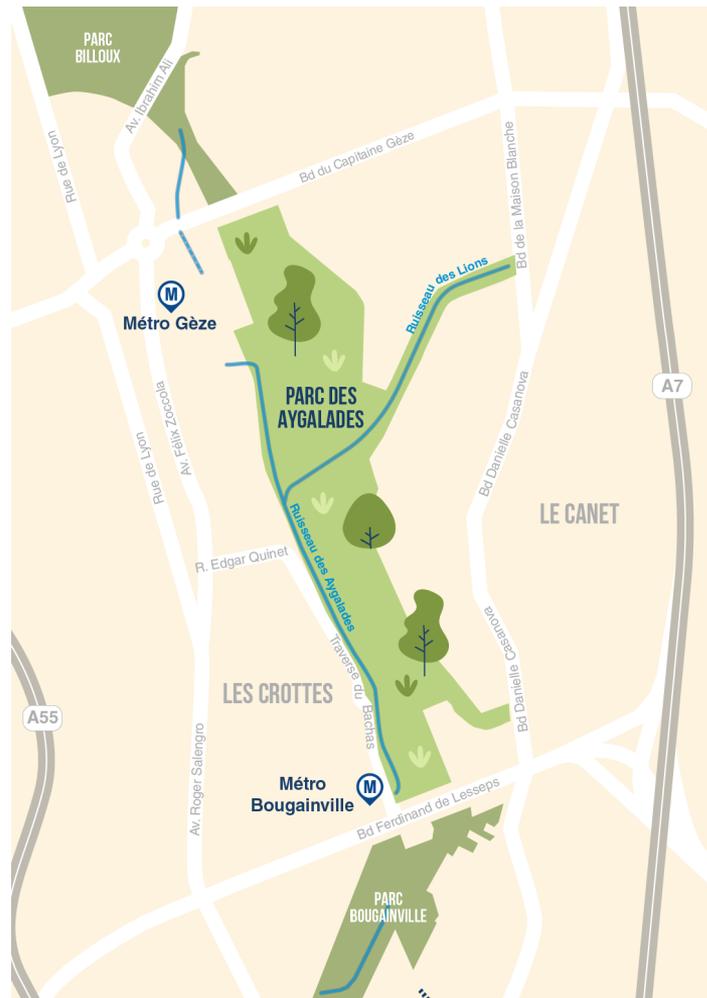
-  EUROMED II
-  Projet Littoral
-  Zac littorale
-  Secteur Briançon
-  Projet Canet/Aygalades
-  Parc Bougainville
-  Façade littorale
- NPNRU



LES CONTOURS DU PARC DU RUISSEAU DES AYGALADES

COULEE VERTE DE 20 HECTARES :

PARC DU RUISSEAU DES AYGALADES 16 HECTARES
ET
PARC BOUGAINVILLE 4 HECTARES



LES AMBITIONS DU PARC



Un parc inondable pour réduire les risques et gérer les crues

Un parc qui valorise et renature le ruisseau des Aygaldes

EAU



Un parc traversable pour relier les quartiers des Crottes et du Canet

Un parc intégré aux quartiers environnants

CONNEXIONS



Un parc méditerranéen, poumon vert pour le Nord de Marseille

Un parc naturel adapté à la biodiversité

NATURE



Un parc qui compose avec les contraintes du site industriel

Un parc aménagé avec des matériaux durables

SOBRIÉTÉ



Un parc de proximité pour le quotidien

Un parc d'envergure métropolitaine

Un parc pour tou-te-s, pour tout âge et à toute saison

PRATIQUES

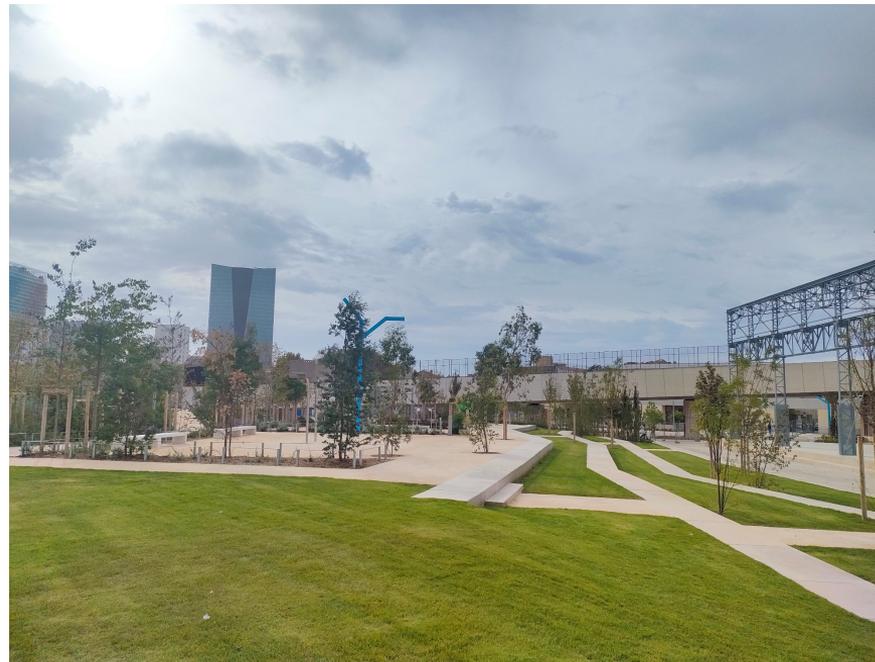


Un parc qui peut se fermer et se traverser

Un parc qui sécurise les usagers et protège la biodiversité

GESTION

UNE TRANSFORMATION DÉJÀ AMORCEE : LE PARC BOUGAINVILLE



Des projets de requalification et de renouvellement urbain

Des projets d'amélioration des mobilités et de la desserte des quartiers

Des projets de décarbonation



Echanges avec les participants



Temps d'échanges

Des questions ?
Des clarifications ?
Des contributions ?

Merci de bien vouloir

- Solliciter la prise de parole
- Attendre votre tour pour intervenir
- Vous présenter
- Limiter votre intervention à 2 minutes maximum



Perspectives pour la suite

MM. Patrick LARMINAT & Rémi COSTANTINO
SNCF Réseau & GPMM

M. Cyrille Le Vély
Préfecture des Bouches-du-Rhône



Prochaines échéances

28 novembre	Réunion publique n°2
Fin novembre	Visite organisée par le GPMM du site de Mourepiane actuellement en chantier
Courant décembre	Comité de suivi du dialogue Ville-Port
Novembre - décembre	Prise en considération des expressions des participants → finalisation du dossier d'enquête publique

**MERCI DE VOTRE
PARTICIPATION**