

Contribution FNE13 à la consultation publique sur le projet de reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet

Contexte

La gare du Canet accueille actuellement chaque jour ouvré 2 à 3 trains de marchandises pour des opérations de chargement/déchargement et de coupe/accroche de "coupons" (sous-ensembles de wagons), cette dernière opération étant partagée avec le faisceau ferroviaire d'Arenc.

Sa capacité est *a minima* du double, nonobstant le vieillissement des installations.

La poursuite du programme de requalification urbaine 'Euroméditerranée 2' suppose la disparition de ce site ferroviaire stratégique. Le report d'une partie de l'activité, non liée au maritime et au local, sur le site de Clésud/TOP à Grans-Miramas est désormais acté.

Reste :

- la coupe/accroche de coupons, dont ceux constitués de vrac, à destination d'installations portuaires ou urbaines de proximité
- le chargement / déchargement de wagons.

Les alternatives Arenc et Miramas

Nous demandons que le dossier d'enquête publique étudie les avantages et inconvénients comparés des solutions alternatives suivantes :

- la pérennisation de l'activité de coupe/accroche sur la plateforme d'Arenc, y compris en ce qui concerne les trains longs (fut-ce au prix de quelques travaux)
- l'organisation de la coupe/accroche de coupons en dehors de Marseille, c'est-à-dire à Miramas, voire à Rognac ou Pas-des-Lanciers, fut-ce en tant que « plan B » (indisponibilité d'Arenc)
- la limitation de l'activité conteneurs de Mourepiane aux seuls conteneurs qui concernent Marseille, ce qui revient sans doute à reporter toute l'activité conteneurs à Fos-sur-Mer.

La nécessaire simulation dynamique

Nous demandons que le dossier d'enquête publique comprenne une **simulation dynamique du fonctionnement ferroviaire** proposé selon les différentes échéances (ou scénarios) :

- avant la réouverture du tunnel du Soulas (ou scénario du statu quo en matière d'infrastructure)
- avant la mise en service de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- après celle-ci, et particulièrement après les travaux envisagés sur la plateforme d'Arenc, et ce avec les hypothèses suivantes :

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13)

Fédération départementale d'Associations de protection de la nature et de l'environnement Cité
des Associations - Boite Postale n° 340 93 La Canebière - 13001 Marseille

Tél: 06 87 77 35 63

contact@fne13.fr - www.fne13.fr

trafic

- un train de voyageurs tous les quarts d'heure dans chaque sens
- 15 trains de marchandises par jour, deux sens confondus

exploitation

- avec remontée des trains de marchandises par le tunnel du Soulas
- sans cette remontée et avec départ des trains depuis la plateforme d'Arenc.

Pour mémoire, même poussé, un train remontant par le tunnel du Soulas ne dépasse guère les 10 km/h.

La décarbonation du transport ferroviaire dans les emprises portuaires

Aucun projet actuel ne peut faire l'impasse sur la question de la transition énergétique, *a fortiori* sur la façade maritime de Marseille déjà fortement impactée par la pollution liée aux navires et au trafic routier.

Il est indispensable que le projet présente une solution (combinée ?) d'électrification des trains à l'intérieur des emprises portuaires : caténaires, troisième rail, trains hybrides, trains à batteries ... Des solutions encore difficiles à envisager sur de grands linéaires le sont moins à l'échelle des emprises du port de Marseille.

La prise en compte du bruit et des vibrations

Le bruit généré par le projet l'est du fait principalement :

- de la manutention des conteneurs
- des camions et autres engins
- des trains.

Concernant ces derniers, il concerne surtout :

- le roulage de trains lourds, lequel peut aussi générer des vibrations
- le moteur thermique des engins diesel (dans le port et pour la pousse dans la montée)
- le freinage (dans la descente).

La première et la deuxième source peuvent être atténuées par une assise du rail adaptée (ballast) et surtout la non-utilisation du tunnel du Soulas en sens montant. Les riverains demandent également la pose d'écrans anti-bruit le long des voies, y compris à L'Estaque.

Concernant la troisième source, il a été confirmé que tous les trains de fret circulant sur le réseau ferré national devront être équipés de freins à semelles composites, moins bruyants, dès 2025. Toutefois, le flou persiste sur le contrôle de cette disposition, que seule 'SNCF Réseau' semble légitime à opérer ... mais non organisée pour le faire, même en cas de signalement.

Cette obligation mériterait d'être reprise dans le règlement d'exploitation du port et/ou dans l'autorisation d'exploiter le terminal. De même doivent y figurer les horaires d'ouverture du terminal (et de circulation des trains dans le tunnel du Soulas), à savoir 6h-22h en semaine et 8h-20h le week-end par exemple.

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13)

Fédération départementale d'Associations de protection de la nature et de l'environnement Cité
des Associations - Boite Postale n° 340 93 La Canebière - 13001 Marseille

Tél: 06 87 77 35 63

contact@fne13.fr - www.fne13.fr

L'obligation d'un recours au transport ferroviaire

La proximité du terminal vis-à-vis des quais maritimes et des installations industrielles ne constitue pas une garantie d'utilisation du mode ferré et d'une diminution du trafic routier. A l'instar des dispositions nouvellement prises dans l'arrêté autorisant l'exploitation du nouveau 'bâtiment A' à Grans-Clésud, il convient que l'arrêté d'autorisation d'exploiter le terminal de Mourepiane prescrive explicitement l'utilisation du mode ferré par les usagers de ce terminal.

Plus avant, comme à Clésud également, il convient que l'équivalent d'un comité de co-engagement se mette en place, qui engage les utilisateurs du port de Marseille à recourir de manière croissante au mode ferré, notamment en ce qui concerne les remorques (RoRo) et les voitures neuves.

Conclusion

En l'absence de réponses satisfaisantes à l'ensemble de ces questions, préconisations et réserves, FNE 13 émettra un avis défavorable à l'occasion de l'enquête publique relative à ce projet.



Richard HARDOUIN, Président FNE 13

Affaire suivie par : Stéphane COPPEY, membre du Conseil de développement du GPMM

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13)

Fédération départementale d'Associations de protection de la nature et de l'environnement Cité
des Associations - Boite Postale n° 340 93 La Canebière - 13001 Marseille

Tél: 06 87 77 35 63

contact@fne13.fr - www.fne13.fr