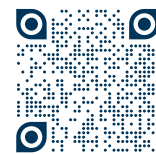




# Projet de reconstitution des **fonctionnalités** **ferroviaires du Canet**



Informez-vous et exprimez-vous  
[www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)



## Projet de reconstitution des **fonctionnalités** ferroviaires du Canet

Un projet cofinancé par :



# Table des matières

03	Préambule des maîtres d'ouvrage
04	L'expression des collectivités locales
05	Le mot du garant de la concertation préalable à l'enquête publique
06	Le projet en bref
10	La concertation en bref
12	<b>1 LES RAISONS ET LE CONTEXTE DU PROJET</b>
13	La fermeture programmée de la gare de fret du Canet, implique une relocalisation des fonctionnalités ferroviaires du site
13	Le renforcement du fret ferroviaire au service de la transition écologique et de la compétitivité du port de Marseille et de son territoire
14	Les limites de la configuration ferroviaire actuelle des bassins Est
15	Les conséquences de la fermeture du Canet sur le traitement du fret ferroviaire Marseillais
16	<b>2 LE TERRITOIRE DU PROJET, ENTRE ACTIVITÉ PORTUAIRE, PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET TISSU URBAIN DENSE</b>
17	Les bassins portuaires dans leur territoire
17	Les enseignements des échanges avec le public menés par les maîtres d'ouvrage sur le territoire du projet au cours des dernières années
18	<b>3 LA RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES DU CANET</b>
19	Une stratégie permettant de rationaliser les flux de marchandises à Marseille
20	Les autres options étudiées
21	En conclusion
22	<b>4 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES DU CANET</b>
23	La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane (SNCF Réseau)
26	La reconstitution d'un faisceau de voies et des fonctionnalités de transport combiné sur les bassins Est du port de Marseille Fos
28	<b>5 LES ACTEURS DU PROJET</b>
29	Les maîtres d'ouvrage du projet
29	Les partenaires co-financeurs du projet
29	Les acteurs économiques en présence
30	<b>6 L'INSERTION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE</b>
31	Les enjeux environnementaux et les effets pressentis du projet
36	Le bilan socio-économique du projet
38	<b>7 LA CONCERTATION ET SES SUITES</b>
39	La finalité de la concertation
39	Le cadre de la concertation
39	Comment s'informer et participer ?
40	Les suites de la concertation préalable
42	<b>LEXIQUE</b>

# Préambule des maîtres d'ouvrage

- Port de Marseille Fos
- SNCF Réseau

La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet s'inscrit dans une évolution profonde des quartiers urbains en contact avec le port, où se conjuguent actuellement des programmes d'amélioration durable du cadre de vie des habitants et de maintien des activités économiques au service de la ville et de la région. Il s'agit d'un projet de territoire, porté par une maîtrise d'ouvrage conjointe SNCF Réseau et port de Marseille Fos, en étroite collaboration avec les services de l'État et les collectivités territoriales.

Le projet prend place dans le contexte de la fermeture programmée de la gare de fret du Canet. La majeure partie de l'emprise ferroviaire du Canet libérée accueillera un grand parc urbain accessible en transports, dans un secteur de Marseille aujourd'hui faiblement doté en espaces verts. Contribuant à l'aménagement de ce nouveau poumon vert, trait d'union entre le centre-ville et les quartiers du nord de la ville, les maîtres d'ouvrages souhaitent profiter de cette formidable opportunité pour reconstituer durablement, sur un site existant, les fonctionnalités ferroviaires urbaines indispensables.

L'implantation de ces fonctionnalités ferroviaires sur un terminal existant présente l'avantage de ne pas artificialiser des surfaces supplémentaires. le projet favorisa également le report modal de la route vers le fer et, de fait, améliorera la maîtrise des nuisances liées au trafic des poids-lourds.

Il répond ainsi pleinement aux enjeux de la stratégie nationale bas carbone, en réduisant la pollution, et fait écho aux ambitions des collectivités locales de faire de Marseille une ville pionnière de la transformation écologique.

Il répond également à un enjeu de compétitivité du port de Marseille Fos et plus largement de dynamisme économique et social de la ville de Marseille. Pour que le port continue à être compétitif de façon durable et respectueuse de l'environnement, il doit disposer de capacités de transport multimodal efficaces pour acheminer rapidement les marchandises qui y transitent, sur le territoire et en dehors. La logistique urbaine et du territoire doit également pouvoir être assurée par voie ferroviaire pour ne pas multiplier les circulations de poids-lourds en Ville. L'État et les acteurs du territoires, associés au port de Marseille Fos et à SNCF Réseau, souhaitent répartir ces flux logistiques ferroviaires continentaux entre le terminal de Mourepiane, pour desservir Marseille et l'Est du département, et Clésud pour desservir toutes les autres zones.

L'adhésion de l'ensemble des acteurs locaux est fondamentale dans la bonne conduite de ce projet. Les maîtres d'ouvrage souhaitent ainsi saisir l'opportunité de la concertation préalable pour présenter le projet à un large public, entendre les différentes problématiques et y apporter des réponses concrètes, dans la continuité des discussions constructives menées dans le cadre du Dialogue Ville-Port.

Nous souhaitons que cette phase de concertation préalable permette d'initier, avec l'aide d'un garant indépendant désigné par la Commission nationale du débat public, un dialogue avec l'ensemble des acteurs - collectivités, riverains, acteurs économiques, associations, syndicats, etc. - contribuant à aligner le projet avec les attentes des publics en amont de la future enquête publique. Nous accorderons notamment une attention toute particulière aux échanges autour des aménagements prévus au projet pour améliorer la situation globale actuelle pour les riverains, afin de favoriser une insertion optimale du projet dans son territoire.

# L'expression des acteurs économiques

- **Jean-Luc Chauvin**  
*Chambre de commerce  
et d'industrie d'Aix Marseille  
Provence (CCIAMP)*
- **Alain Mistre**  
*Union maritime et fluviale (UMF)*
- **Philippe Korcia**  
*Union pour les entreprises  
des Bouches-du-Rhône (Upe 13)*

Point de connexion entre la Méditerranée et l'Europe, le port de Marseille Fos permet à notre territoire de se positionner comme porte d'entrée Sud du continent et d'occuper une place stratégique dans le couloir de la vallée du Rhône. Pour s'imposer comme la porte d'entrée naturelle de l'Europe, dans un contexte fortement concurrentiel, la connexion du port de Marseille Fos à son hinterland est fondamentale. D'importants investissements ont déjà été réalisés en ce sens et doivent être poursuivis par l'ensemble des acteurs, dans la lignée des engagements du Port et ses partenaires et de l'esprit fondateur de la Charte Ville-Port. Il s'agit de renforcer cette dynamique et d'assurer une desserte ferroviaire permettant d'élargir l'hinterland\* de Marseille Fos jusqu'au Nord de l'Europe et de faire gagner en rayonnement et en performance notre outil portuaire.

Avec la fermeture de la gare du Canet, il est notamment indispensable d'établir une solution ferroviaire pérenne et capable de soutenir les ambitions de développement de la métropole Aix Marseille, de son port et ses entreprises. Alternative moins polluante et moins dangereuse que le transport routier, le ferroviaire permet de concilier les activités portuaires et logistiques à la qualité de vie des riverains, assurant ainsi un développement économique en harmonie avec le territoire et ses habitants.

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet proposé œuvre en ce sens. Il doit permettre de préserver les activités de fret ferroviaire sur le territoire en retrouvant les fonctionnalités du réseau du Canet, et soutenir la dynamique de croissance des acteurs du territoire pour développer les parts de marché de l'ensemble de la place portuaire à Marseille comme à l'Ouest du territoire avec Clésud. C'est un atout indispensable pour nos entreprises et pour l'ensemble du tissu économique local qui doit être doté d'infrastructures ferroviaires performantes, sources de création de richesses et d'emplois (41 500 emplois sur l'espace industrialo-portuaire Marseille Fos, 1 500 établissements, 16 000 emplois à Marseille\*\*).

Le développement du report modal à Marseille apparaît également comme une solution clé pour répondre aux impératifs de transition environnementale et soutenir la décarbonation des activités sur le territoire et leur intégration dans leur environnement. Comptant comme l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement, le ferroviaire est la solution clé pour assurer le verdissement des activités portuaires et leur développement au sein du territoire pour développer l'emploi et l'attractivité de l'écosystème logistico-portuaire.

Partageant les mêmes ambitions économiques, écologiques et d'attractivité, nous, acteurs économiques et acteurs de la place portuaire, nous mobilisons en faveur du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Ceci afin de promouvoir un mode de transport moderne, efficace, à coûts maîtrisés en matière économique et vertueux sur le plan environnemental.

\* Lexique page 42.

\*\* Étude GPMI-INSEE 2016, emplois du cluster industrialo-portuaire de Marseille Fos.

# Le mot du garant de la concertation préalable à l'enquête publique

**Mathias Bourrissoux**  
Garant désigné par la CNDP\*

**LA** commission nationale du débat public **CNDP**  
MA PAROLE A DU POUVOIR

En France, chaque personne a le droit d'être informé et de participer à l'élaboration des décisions ayant un impact sur l'environnement. C'est un droit inscrit dans la Constitution et dans la loi. La Commission nationale du débat public (CNDP)\* est l'autorité administrative qui veille au respect de ce droit. Pour chaque concertation qu'elle accompagne, la CNDP\* désigne un garant indépendant du porteur de projet pour veiller à la qualité, à la sincérité, à la clarté des informations diffusées au public et au bon déroulement de la concertation préalable.

A ce titre, je suis présent tout au long de cette concertation pour garantir sa qualité et le respect des principes démocratiques inscrits dans notre constitution. Par exemple la possibilité pour le public d'avoir une information sincère et de qualité, de formuler des questions, de donner son avis et d'obtenir les réponses argumentées de la part du porteur de projet.

Pour ce faire, le garant se doit d'être neutre, et indépendant des parties prenantes. Je n'exprimerai pas d'avis sur le fond du projet, et je reste à la disposition de chacun.e quelle que soit son opinion. Je m'assurerais que tous les sujets de fond soient abordés, et que les contributions des participants soient bien prises en compte par le décideur.

À l'issue de la concertation, je rédigerai un bilan à destination du public, de la CNDP\* et des porteurs du projet. Il sera rendu public et publié en ligne. En

retour, les porteurs de projet disposeront de deux mois pour répondre à ce bilan et informer le public de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

Dans l'espoir que ce temps de débat soit sincère, ouvert et constructif, j'invite toute personne qui le souhaiterait à m'interpeller directement ou via l'adresse mail suivante, avec l'assurance qu'une réponse sera apportée à toute sollicitation :  
**mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr**

▼ Le site du Canet après le projet Euromed II.





# LE PROJET en bref

Le projet s'inscrit dans le contexte de la fermeture programmée du site ferroviaire du Canet, à l'horizon 2024, impliquant une relocalisation des activités du site. Porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, il prévoit des aménagements visant l'amélioration et la fiabilisation du réseau ferroviaire des bassins Est du port de Marseille Fos et de leurs accès, afin de reconstituer une partie des fonctionnalités de la gare de fret\* du Canet et de permettre ainsi le maintien d'une logistique essentielle pour la ville de Marseille et pour les activités économiques situées dans les bassins Est du port de Marseille Fos. Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet s'intègre dans une ambition plus large visant à conjuguer durabilité environnementale et compétitivité internationale du port de Marseille Fos grâce au maintien d'une offre ferroviaire pour l'approvisionnement en marchandises de Marseille en évitant un report sur la route des flux de marchandises transitant aujourd'hui par la gare de fret\* du Canet.

- Le projet propose une solution à Marseille pour :
- Reconstituer une partie du chantier combiné\* du Canet, pour traiter le fret ferroviaire marseillais ;
  - Reconstituer un accès pour les trains complets à destination des bassins Est du port.

▼ Localisation des chantiers ferroviaires



Cette reconstitution rationalise le fret ferroviaire entrant dans Marseille et permet par conséquent de réduire le grand nombre de camions actuels repartant du Canet vers l'Ouest du département en traversant le Nord de la ville. Pour éviter la création d'un nouveau site industriel, il est proposé d'adapter une installation déjà existante et déjà équipée.

- Le projet prévoit, dans ce cadre, les aménagements suivants d'ici à début 2026 :
- La remise en service du raccordement de Mourepiane, reconstituant l'accès au réseau ferré portuaire pour les trains complet ;
  - La création sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane d'un faisceau de réception\* ferroviaire pour recevoir les trains complets de fret ;
  - Le renforcement du faisceau de manœuvre\* de Saint-André, avec l'ajout d'une voie supplémentaire ;
  - L'adaptation de la capacité du faisceau ferroviaire\* de chargement du terminal maritime Med Europe.

▼ Med Europe Terminal, navette interbassins

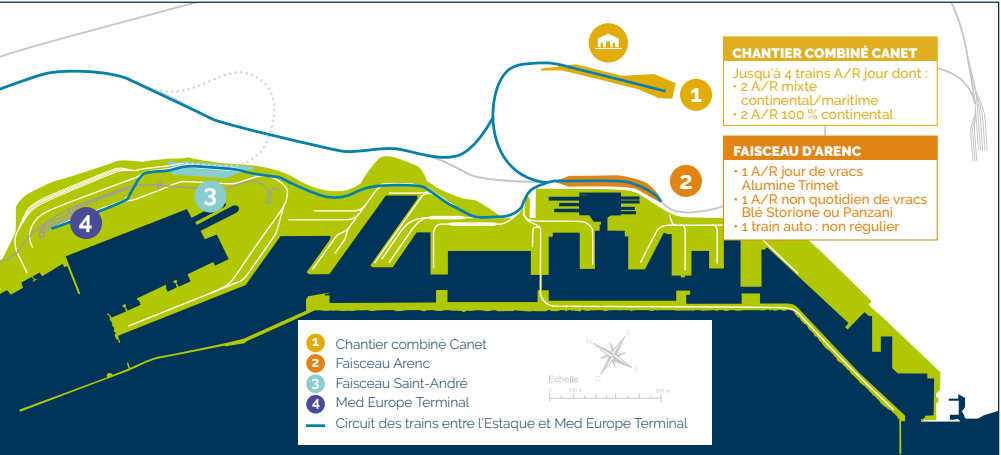


\* Lexique page 42.

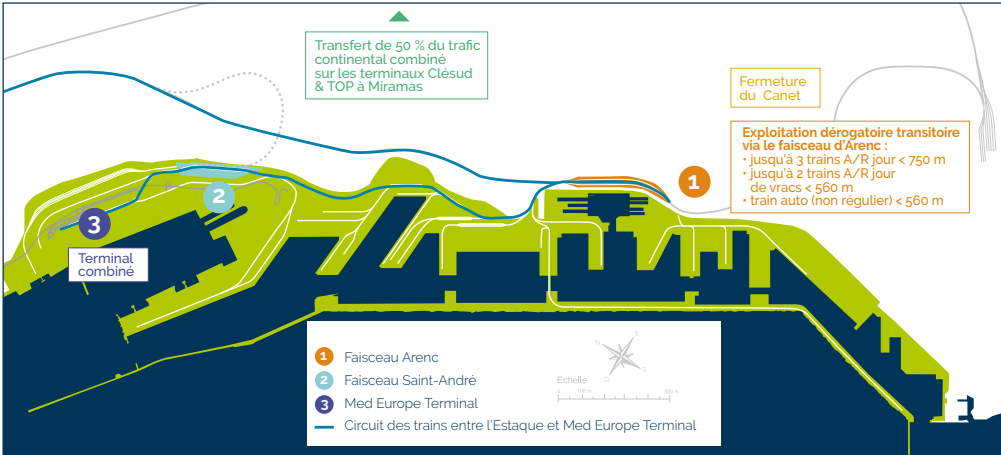


Une période transitoire pour la réception des trains complets, avant la mise en œuvre du projet

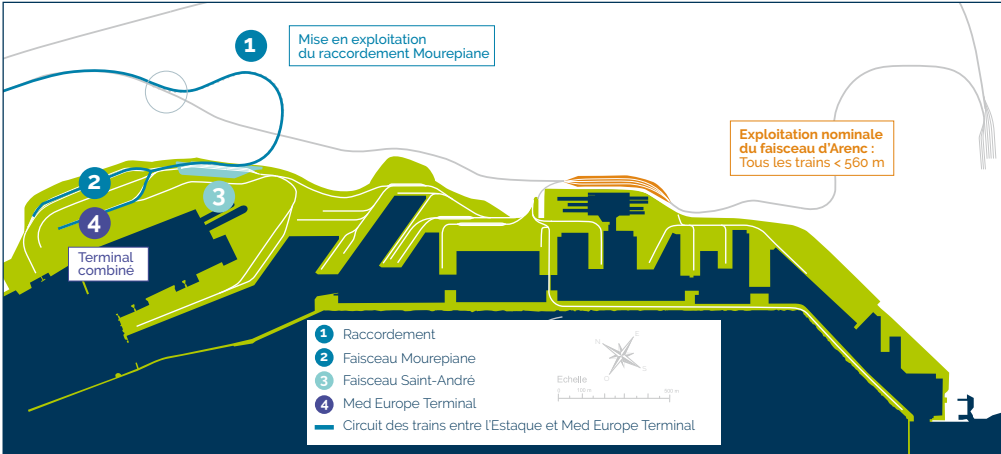
A compter de la fermeture de la gare du Canet et jusqu'à la mise en service du raccordement de Mourepiane, une étape transitoire est nécessaire pour maintenir la desserte ferroviaire du port. Elle prévoit la mise en place par SNCF Réseau d'une solution dérogatoire de réception des trains complets sur le faisceau d'Arenc en modifiant exceptionnellement et temporairement les modalités d'organisation et d'exploitation. Ces modifications auront pour conséquence de réduire les marges nécessaires à la gestion des aléas d'exploitation ferroviaire. Elles ne pourront donc perdurer dans le temps au risque de voir l'ensemble de la ligne perdre en qualité notamment au regard des ambitions d'évolutions du trafic TER.



◀ Trafic fret existant 2022



◀ Trafic fret transitoire, 2024 – 2025



◀ Trafic fret après mise en service du projet





# LA CONCERTATION en bref

Le port de Marseille Fos et SNCF Réseau ont décidé de leur propre initiative de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)\*, pour la mise en place d'une concertation préalable à l'enquête publique, avec l'intention de :

- Informer le public sur la nature du projet et faciliter la compréhension de ses enjeux, de ses impacts et de son insertion dans le territoire;
- Recueillir les avis, observations et répondre aux interrogations du public sur toutes les thématiques liées au projet;
- Affiner la définition du projet et l'analyse de ses impacts en intégrant au mieux les enjeux locaux, les dynamiques de développement du territoire et les besoins et attentes du public, en vue de la présentation du projet à l'enquête publique.

A la demande des maîtres d'ouvrage, un garant a été désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP)\*, en la personne de Mathias Bourrissoux, pour veiller – en toute neutralité à l'égard du projet – à la qualité de l'information et de la participation du public. Ce garant est indépendant des maîtres d'ouvrage.

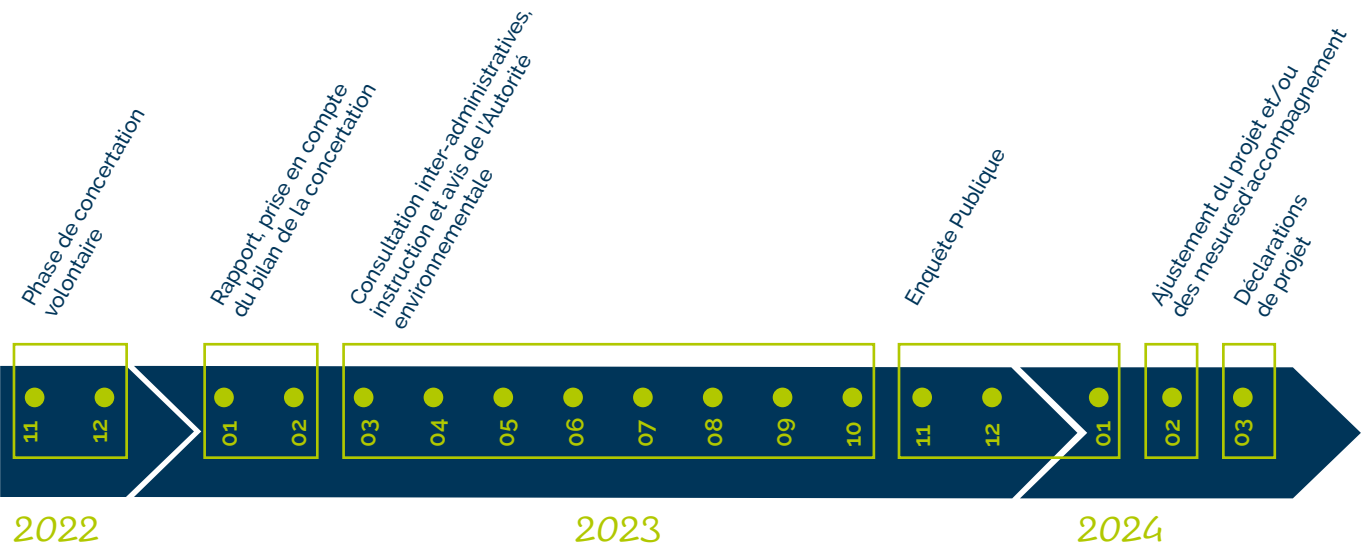
### Pour vous informer

- **Le dossier de concertation** : le présent dossier constitue le document support de la concertation. Il présente les raisons d'être du projet, ses maîtres d'ouvrage, ses objectifs, ses principales caractéristiques, les solutions alternatives envisagées et l'insertion du projet au sein du territoire. Il sera mis à disposition sur le site internet de la concertation et lors des rendez-vous de la concertation.
- **La synthèse du dossier**, mise à disposition sur le site internet de la concertation et lors des rendez-vous de la concertation.
- **L'exposition du projet**, installée lors des rendez-vous de concertation.
- **Le site internet** dédié à la concertation : [www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)

### Pour vous exprimer

- **Les rendez-vous de la concertation** (réunions publiques et ateliers thématiques) qui permettront d'exprimer des avis, remarques et points de vue : retrouvez tous les renseignements sur le site internet dédié à la concertation.
- **L'espace d'expression dédié sur le site internet** de la concertation, pour déposer un avis ou poser une question;
- **Un formulaire papier** de recueil des questions et observations et une urne de dépôt, mis à disposition lors des rendez-vous de concertation.

### Calendrier



\* Lexique page 42.







## LES RAISONS ET LE CONTEXTE DU PROJET

### La fermeture programmée de la gare de fret\* du Canet, implique une relocalisation des fonctionnalités ferroviaires du site

L'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée et la SNCF ont conclu en décembre 2021 un accord en vue de la cession des 25 hectares de la gare de fret\* du Canet. La fermeture du site du Canet est programmée en 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 Aygalades, et réduira les risques d'inondation sur tout le secteur.

La gare de fret du Canet a été construite en 1934 pour desservir les zones logistiques et industrielles alentours. Elle est organisée autour d'un faisceau de voies\* capable de recevoir et d'expédier des trains de 750 mètres de longueur. Autour de ce faisceau, des raccordements ferrés aux industries voisines et deux chantiers de transport combiné\* permettent de charger ou de décharger les trains. Sur les dix dernières années, jusqu'à 6 trains par jour et par sens ont pu être reçus et traités sur la gare du Canet. Grâce à son raccordement au faisceau de voies\* d'Arenc, une partie des trains reçus au Canet est acheminée sur les bassins Est du port de Marseille Fos pour assurer le trafic maritime. Le trafic traité est aujourd'hui très majoritairement constitué de trafic multimodal, de conteneurs ou caisses mobiles, à destination ou en provenance de Lyon, Lille ou Paris.

La reconversion urbaine du site étant actée en 2024, SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer ailleurs des fonctionnalités ferroviaires équivalentes : des voies de réception et un chantier de transport combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire départemental.

La fermeture du Canet doit constituer une opportunité pour moderniser le fret ferroviaire en favorisant un report modal cohérent de la route vers le rail et en répondant aux enjeux essentiels suivants :

- maintenir la continuité des services ferroviaires sans dégradation de leur performance après la fermeture de la gare de fret\* ;
- éviter la création d'un nouveau site industriel pour des raisons aussi bien de qualité de vie qu'économiques ;
- ne plus faire entrer dans Marseille les marchandises continentales destinées à en repartir par camion vers le Nord et l'Ouest du département.

### Les limites de la configuration ferroviaire actuelle

La gare du Canet est aujourd'hui le site de transport combiné\* principal de l'agglomération marseillaise permettant d'opérer le trafic continental de conteneurs. Elle permet également de réceptionner les trains complets contenant des conteneurs à destination du trafic maritime. Une fois arrivés, ces trains sont découpés puis acheminés via le faisceau d'Arenc vers le terminal portuaire Med Europe Terminal (MET) puis transférés sur les navires en partance. Ces opérations terminées, les wagons sont chargés de conteneurs issus des navires puis acheminés sur le site du Canet, là encore via le faisceau d'Arenc, où des trains complets sont de nouveau formés puis expédiés vers leurs lieux de destinations. Ces nombreuses manœuvres ferroviaires, au-delà d'être sources de nuisances pour les riverains, entravent le développement du mode ferroviaire pour la desserte du port. A cela s'ajoute la vétusté des infrastructures ferroviaires du site du Canet. La remise à niveau de celles-ci serait coûteuse et elle ferait perdurer un chantier ferroviaire\* enclavé en pleine ville avec un accès ferroviaire vers le port peu performant croisant les voies utilisées par les trains de voyageurs.

Le train est aujourd'hui le moyen de transport de grande capacité qui présente les impacts les plus faibles en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. En France, le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le ferroviaire n'y participe qu'à hauteur de 0,3 % alors qu'il transporte 11 % des personnes et 9 % des marchandises au niveau national (source CITEPA 2020). Un train de marchandises émet 9 fois moins de CO<sub>2</sub> /km en moyenne qu'un poids lourd pour une même masse transportée. Le recours à une énergie électrique essentiellement décarbonée limite fortement les émissions de GES produites par le fer. Le mode ferroviaire, est, à ce titre, un atout majeur pour la transition écologique et l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France à horizon 2050.

\* Lexique page 42.



Le renforcement du fret ferroviaire au service de la transition écologique et de la compétitivité du port de Marseille et de son territoire

Le projet de reconstitution d'une partie des fonctionnalités ferroviaires du Canet prend place dans le contexte d'ambitions fortes de l'État, et plus largement des pouvoirs publics, pour le développement du fret ferroviaire, en faveur de la transition écologique et de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France à l'horizon 2050.

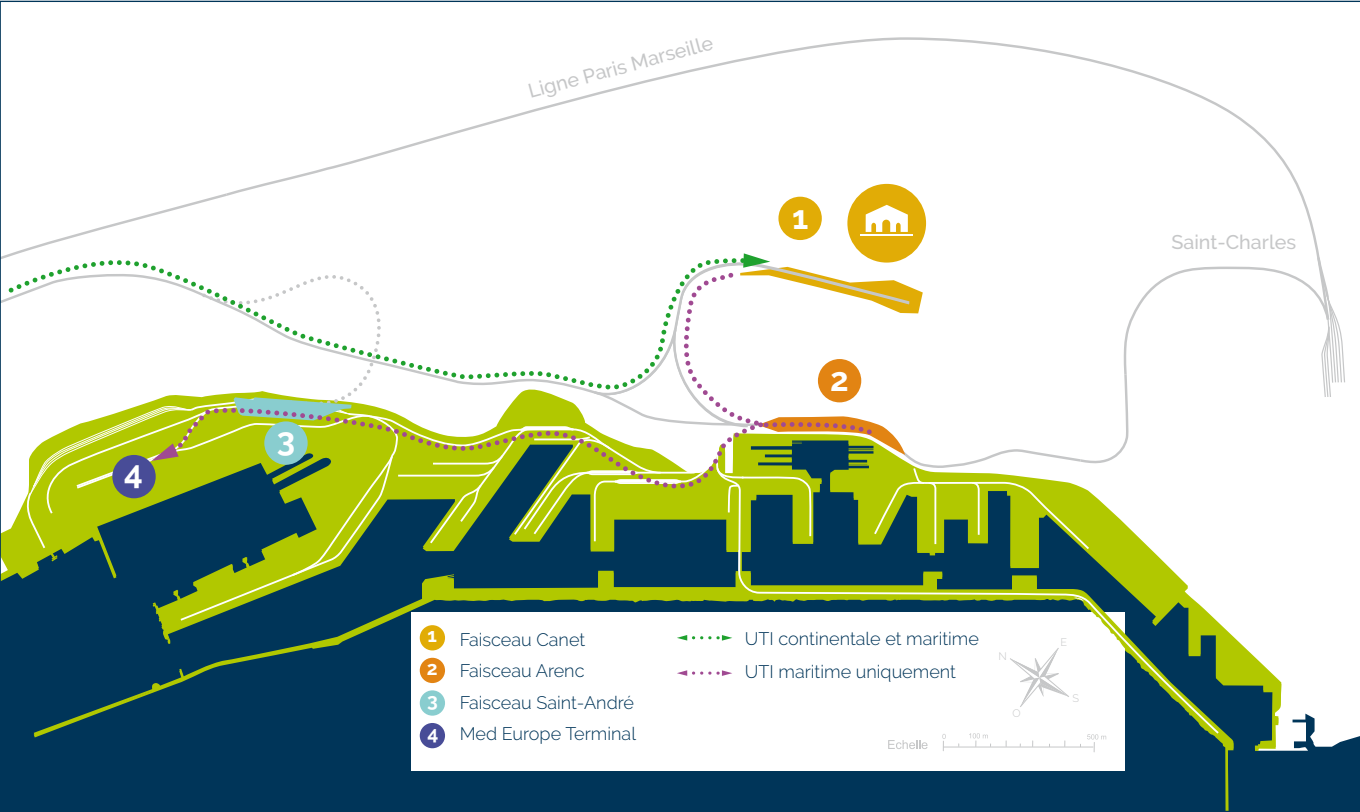
La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, validée par décret du 18 mars 2022, vise un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. L'État ambitionne ainsi de passer d'une part modale de 9 % pour le fret ferroviaire en 2019 à 18 % en 2030 et jusqu'à 25 % à l'horizon 2050.

A l'échelle régionale, le protocole régional pour le développement du fret ferroviaire, signé le 5 août 2020 par le président et le préfet de la région PACA, et par le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Rhône - Saône - Méditerranée, inscrit comme prioritaire le renforcement du pôle de Miramas-Clésud, le maintien de la fluidité et de la performance des accès ferroviaires aux bassins du port de Marseille Fos et l'accompagnement de l'approvisionnement ferroviaire des Métropoles.

Dans ce contexte, le port de Marseille Fos et SNCF Réseau s'investissent en faveur du report du transport de marchandises de la route vers le rail. Le port de Marseille Fos, générateur de flux de marchandises maritimes importants, met ainsi en place une stratégie de report modal des camions vers les trains visant à conjuguer :

- durabilité environnementale : en faisant baisser la part des poids-lourds dans l'activité du port,
- compétitivité internationale : en proposant une offre de services massifiés, efficaces et attractifs, adaptée aux volumes maritimes existants et futurs.

- ▼ Carte du fonctionnement ferroviaire actuel du secteur Mourepiane
- 1 Réception des trains sur le Canet, déchargement des conteneurs continentaux
  - 2 Transfert des wagons maritimes par le faisceau d'Arenc
  - 3 Transfert par le faisceau Saint-André
  - 4 Déchargement des conteneurs maritimes sur Med Europe Terminal



Les conséquences de la fermeture du Canet sur le traitement du fret ferroviaire Marseillais

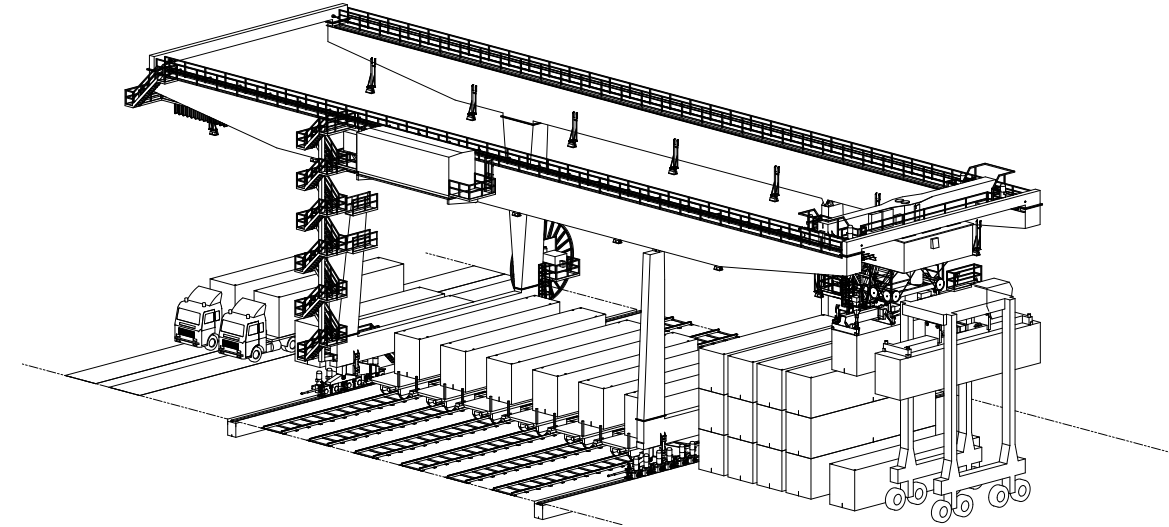
En dépit de ses limites, le site du Canet est aujourd'hui indispensable pour la réception des trains complets de marchandises sur Marseille et pour le traitement des conteneurs continentaux et maritimes. La fermeture de ce site appelle donc des solutions nouvelles faute de quoi, à terme, le port de Marseille Fos perdrait en attractivité et en compétitivité pour son activité de fret ferroviaire en conteneurs maritimes sur les bassins Est au profit du transport routier.

C'est pourquoi, il est indispensable de maintenir une activité ferroviaire sur les bassins Est du port et en particulier de reconstituer un accès pour les trains complets. A défaut, l'impossibilité d'accueillir des trains complets sur les bassins Est impliquerait que toutes les marchandises maritimes entrant et sortant du port passent exclusivement par la route. Cette situation serait désastreuse sur le plan économique et environnemental, et serait contraire aux ambitions des pouvoirs publics en faveur du développement du fret ferroviaire inscrites dans la stratégie zéro carbone.

▼ Chargement de conteneurs sur des trains avec des reach stackers (chariots élévateurs)



▼ Chargement de conteneurs sur des trains avec des voies sous portiques ferroviaires



\* Lexique page 42.

# 2

## LE TERRITOIRE DU PROJET, entre activité portuaire, projets d'aménagement et tissu urbain dense



### Les bassins portuaires dans leur territoire

Les bassins Est à Marseille s'affirment comme port de proximité en Méditerranée pour les marchandises et les passagers, jouant un rôle essentiel dans l'économie du territoire. Plus de 2 millions de passagers transitent chaque année par Marseille pour la Corse, le Maghreb ou la croisière, dynamisant l'activité touristique et commerciale de la région. De même, les flux logistiques sont une source majeure de valeur ajoutée pour l'économie locale. Le secteur portuaire représente 41 500 emplois dans la métropole. Le maintien de flux de marchandises sur Marseille permet de préserver des emplois locaux ancrés dans l'histoire des habitants et dans les quartiers du nord de Marseille.

Le secteur Nord des bassins Est du port de Marseille Fos jouxte différents quartiers densément peuplés : les quartiers de l'Estaque, Saint-André, Saint-Henri et Les Riaux situés dans le 16<sup>e</sup> arrondissement de Marseille et ceux de La Calade et La Cabucelle, situés dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. Ces quartiers regroupent près de 31 000 habitants, soit 3,6 % de la population Marseillaise. En outre, 31 % des établissements liés au port et implantés à Marseille sont localisés dans les 2<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements.

La conciliation entre activités portuaires et qualité de vie des riverains est ainsi au cœur du dialogue Ville-Port.

▼ Ville-port, Mourepiane vue depuis Saint-Henri



### Les enseignements des échanges avec le public déjà menés par les maîtres d'ouvrage sur le territoire du projet au cours

Ces dernières années, plusieurs concertations et enquêtes publiques ont été menées sur le secteur du projet par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau, dans le cadre d'aménagements et de projets portuaires des bassins Est. Par exemple sur le projet de terminal de fret de Mourepiane en 2015, sur le projet de réaménagement du terminal international à passagers du Cap Janet en 2018, dans le cadre du Dialogue Ville-Port à Marseille depuis 2019, ainsi que sur le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA).

Ces nombreux échanges avec le territoire ont permis d'identifier les points d'attention à travailler ensemble pour faciliter l'insertion du projet dans son environnement urbain :

- les volumes de marchandises traités (circulation des trains de marchandise, des camions, circulations de nuit...),
- la compatibilité du projet avec le trafic de voyageurs,
- l'adéquation du projet avec le fonctionnement urbain.

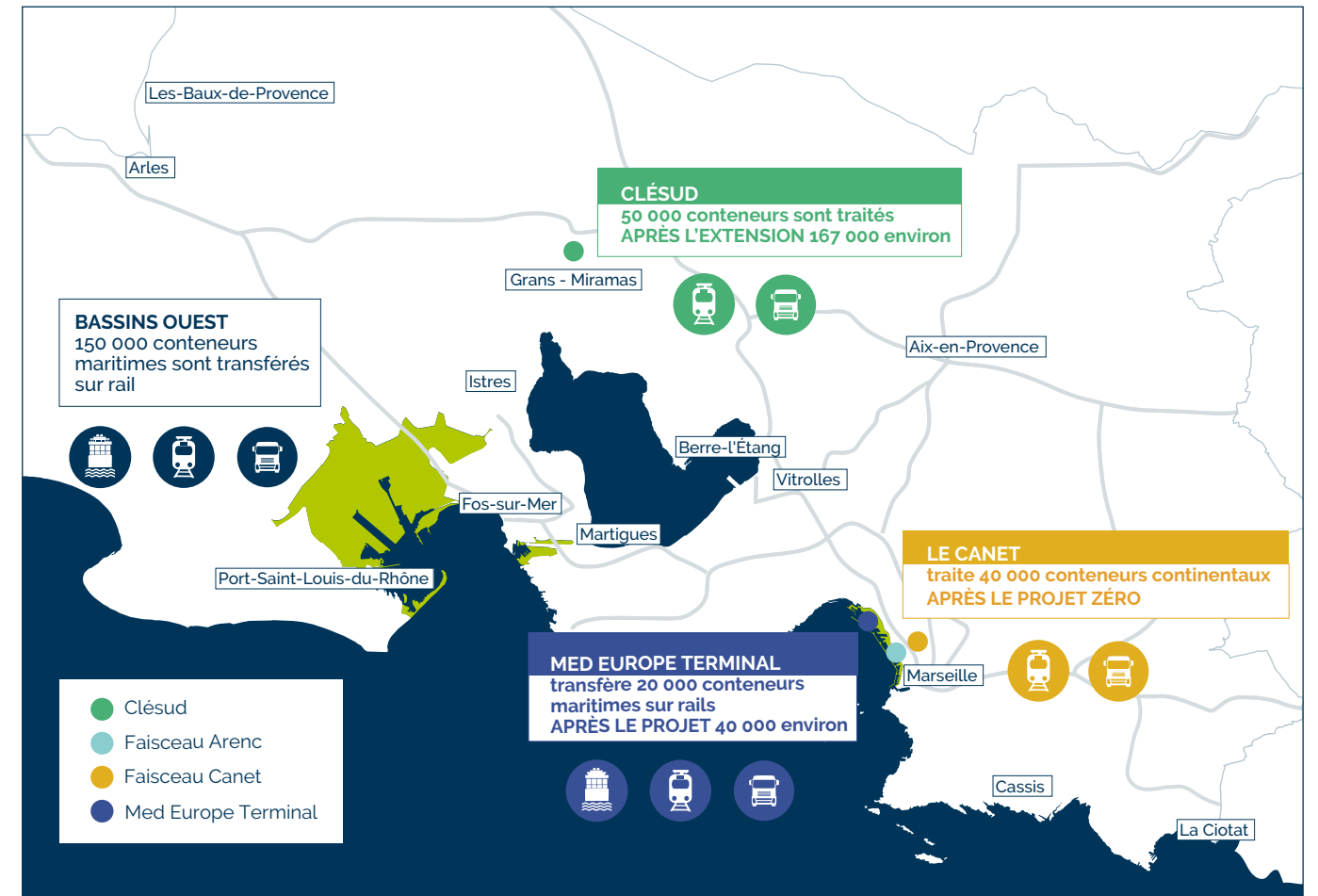


# 3

## La reconstitution des fonctionnalités ferroviaires DU CANET

### Une stratégie permettant de rationaliser les flux de marchandises à Marseille

En 2015, le port avait présenté à l'enquête publique un projet différent, localisé sur le seul site de Mourepiane. De grande envergure, il ambitionnait de développer un chantier de fret mer – rail – route au sein des bassins Est du port de Marseille Fos avec un objectif de volume traité de l'ordre de 150 000 UTI\*/an, correspondant à plus du double des trafics actuels cumulés du terminal de fret continental du Canet (environ 40 000 UTI\*/an) et du terminal maritime Med Europe Terminal (MET) de Mourepiane (environ 20 000 UTI\*/an). Il a fait l'objet d'une enquête publique en 2015 qui a suscité une très forte mobilisation des habitants des quartiers riverains, inquiets des répercussions sur la qualité de vie des quartiers.



Cette enquête publique s'est conclue par un avis négatif du commissaire enquêteur. Le port de Marseille Fos et ses partenaires ont donc engagé dès la fin 2015 une réflexion visant la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet d'envergure plus restreinte. La stratégie ainsi construite se base aujourd'hui sur plusieurs sites.

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

L'étude des origines et destination des marchandises du Canet (source DREAL) a montré qu'environ la moitié des marchandises était à destination de la zone située autour de l'étang de Berre. A partir de ce constat, il a été imaginé de profiter de l'opportunité de l'agrandissement du chantier de Clésud, à Miramas et Grans, et de répartir les flux de transport combiné\* du département autour de deux pôles : Clésud et Marseille. Dans le projet actuel, les trafics de logistique urbaine à destination directe de Marseille et de l'Est du département seront traités sur Marseille et les trafics à destination de l'Ouest et du Nord du territoire métropolitain seront traités sur Clésud.

\* Lexique page 42.

Cette organisation présente l'avantage déterminant de réduire les transports routiers entre Marseille et les zones logistiques de l'étang de Berre et de limiter le nombre de circulations ferroviaires sur Marseille. Les deux sites étant distant de 50 kilomètres, pour 20 000 conteneurs qui ne seront pas transférés par camion entre Marseille et l'Étang de Berre ce sont près d'un million de kilomètres de poids-lourds par an qui seront économisés. La mise en service d'ici 2024 du Terminal Ouest Provence et 2025 de l'extension de Clésud Terminal permettront de disposer d'une capacité totale à terme de 167 000 UTI\* sur Clésud. Le site de Clésud deviendra ainsi le pôle régional le plus structurant pour le transport combiné\*. Le site de Marseille, moins massifié, gardera néanmoins sa pertinence pour desservir au plus près et en direct la logistique urbaine de Marseille, en synergie avec le trafic maritime pour optimiser le remplissage des trains.

Dans ce modèle, les flux de transport combiné\* sur Marseille – issus de la reconversion du Canet – sont estimés entre 15 000 et 20 000 UTI\* par an en 2022. Les plus gros développements de trafic seront attendus sur Clésud en lien avec les zones logistiques les plus dynamiques. L'implantation du chantier de transport combiné\* sur le port à destination unique de l'aire urbaine Marseillaise permet ainsi d'éviter la circulation de 15 à 20 000 camions par an entre Marseille et Clésud.

Les autres options étudiées

Différentes alternatives ont été étudiées pour apporter des solutions de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, aux termes desquelles a été retenue une stratégie de répartition des flux de transport combiné\* du département des Bouches-du-Rhône autour de deux pôles : Clésud et Marseille.

L'option 0 : ne rien faire

Le scénario qui consisterait à ne rien faire n'est pas envisageable. En effet, la fermeture du Canet en 2024 ayant été actée, la SNCF a l'obligation réglementaire de reconstituer des fonctionnalités ferroviaires équivalentes ailleurs, soit des voies de réception et un chantier combiné permettant de traiter le flux de fret ferroviaire du département. De plus, une fermeture du Canet sans possibilité d'accueillir des trains complets sur la zone de Marseille impliquerait que toutes les marchandises entrant et sortant du port passeraient exclusivement par la route. Cela entraînerait la circulation supplémentaire de centaines de camions quotidiennement. Cette situation serait désastreuse sur le plan économique et environnemental, elle serait de plus contraire aux ambitions des pouvoirs publics en faveur du développement du fret ferroviaire.

Les alternatives pour un terminal de transport combiné\*

- dans l'agglomération marseillaise

Les sites hors Marseille, mais situés dans l'agglomération marseillaise, propices à l'implantation d'un terminal de fret, sont peu nombreux. Seulement trois sites ont pu être identifiés au terme d'une analyse multicritères : Berre, Rognac et Bréguières. Seul le site de Berre est apparu envisageable en terme de faisabilité mais la réalisation de ce chantier serait coûteuse et à un horizon temporel significativement plus lointain, donc non compatible avec la nécessité de libération du Canet à l'horizon 2024. Par ailleurs, ces trois sites augmenteraient considérablement les distances parcourues par les poids-lourds vers les zones urbaines.

- au Nord de l'étang de Berre

L'option d'un report de l'ensemble du trafic combiné à Clésud a été étudiée. Sur le site de Clésud, le terminal est déjà existant, avec une possibilité de développement inscrite au Plan Local d'urbanisme (PLU) de la commune de Grans. Par ailleurs, des opérateurs privés portent un projet d'extension d'un terminal de fret (projets TOP et extension de Clésud Terminal). Néanmoins, les études comparatives démontrent que reporter l'ensemble du trafic combiné à Clésud augmenterait le trafic poids-lourds entre Marseille et Miramas de 1 million de kilomètres par an. Cette concentration sur Clésud

constituerait également un frein au développement du port qui ne pourrait proposer de liaison ferroviaire compétitive à ses opérateurs. Elle priverait en outre Marseille d'un outil multimodal puissant en son sein pour servir la logistique urbaine.

Les alternatives pour l'accès des trains complets aux bassins Est du Port

Le faisceau d'Arenc pourrait être adapté pour accueillir un faisceau de réception\* de trains complets. Cette alternative serait compatible avec le programme de réaménagement des voies voyageurs de la ligne nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur mais pas avant 2030. Ce site sera toutefois toujours très utile en tant que faisceau de réception\* de trains courts en complément du raccordement de Mourepiane. A noter que la configuration de ce site ne lui permet par d'accueillir le chantier de transport combiné\*, du fait des espaces restreints et des difficultés d'insertion dans le réseau routier.

En conclusion

Tenant compte des enjeux décrits au chapitre 1, des éléments développés aux chapitres 2 et 3, le port de Marseille Fos, SNCF Réseau et leurs partenaires (l'État, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille Provence) privilégient une solution de reconstitution du chantier de transport combiné rail-route du Canet sur deux sites existants :

- le pôle existant de Clésud à Miramas pour le transport combiné desservant l'Ouest et le Nord du département ;
- un chantier de transport combiné terrestre adossé au chantier maritime existant dans le port pour traiter les trafics de logistique urbaine à destination directe de Marseille et de l'Est du département ;
- un accès des trains complets de fret par le raccordement de Mourepiane.

En effet, le report du terminal combiné de fret ferroviaire dans les bassins Est du port à Marseille apparaît comme la solution répondant le mieux, d'un point de vue technique, opérationnel, économique et environnemental aux obligations réglementaires de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires. Cette solution s'appuyant sur des installations existantes évite d'artificialiser de nouvelles surfaces, elle raccourcira les temps d'accès ferroviaire, optimisera le coût du dernier kilomètre et favorisera fortement le report modal des marchandises vers le ferroviaire. Le site de Clésud deviendra le pôle régional le plus structurant pour le transport combiné. Le site de Marseille, moins massifié, gardera sa pertinence pour desservir au plus près et en direct la logistique urbaine de Marseille, en synergie avec le trafic maritime. Par ailleurs, la fermeture du Canet constitue une opportunité pour doter progressivement le port d'équipements plus modernes et plus performants. La réouverture de l'accès ferroviaire aux bassins Est par le Nord, la création d'un faisceau de réception électrifié et l'extension du chantier de transport combiné dans le port vont permettre, à partir de fin 2025, d'accompagner l'engagement des chargeurs et des armateurs pour accroître le recours au mode ferroviaire.

Le projet de Terminal Ouest Provence (TOP) à Clésud

TOP est un projet de terminal de transport combiné rail-route situé en Région Sud Alpes-Provence-Côte d'Azur, sur les communes de Grans et Miramas, dans un territoire sur lequel sont implantés plus d'un million de m² d'entrepôts de grande dimension. Ce projet se situe au carrefour de deux corridors européens du réseau transeuropéen de transport [Méditerranée (n°3) et Mer du Nord-Méditerranée (N°8)]. Ce terminal vise à répondre à la saturation actuelle des terminaux de transport combiné en région et aux forts besoins d'absorption de volume apporté par le marché du Transport Combiné rail route dans la région, le potentiel de marché étant estimé à 380 000 UTI\*. Il contribuera à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaire du Canet.

Ce nouveau chantier automatisé, composé d'une cour de manutention à portique de trois voies ferrées en chaussée, d'une voie ferrée ballastée et d'un bâtiment d'exploitation, est conçu pour accueillir et traiter des trains complets jusqu'à 850 mètres, avec un nombre limité de manœuvres. Il offrira une capacité de 68 000 UTI\* ce qui correspond à 286 camions et 6 trains par jour, à destination de Nancy, Paris, Lille et Ludwigshafen. La mise en service interviendra courant 2024. Avec l'extension du terminal actuel de Clésud, la capacité totale à Grans-Miramas atteindra 167 000 UTI\* à partir de 2025.

▼ Navette ferroviaire, Mourepiane



\* Lexique page 42.



# 4

## LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet



### La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane (SNCF Réseau)

Un premier volet, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, concerne la remise en service de l'accès ferroviaire au Nord du port, fermé à la circulation depuis les années 1990.

La réouverture de cette voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane » permettra l'accès direct des trains complets venant du Nord du département, via Miramas, aux bassins Est du port de Marseille Fos, en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque, et permettra d'en optimiser les fonctionnalités. L'accès aux installations de transport combiné pourra se faire en évitant les lourdes manœuvres ferroviaires sur les voies d'Arenc et du Canet, et permettra ainsi de transférer en partie le trafic du Canet vers Mourepiane.

▼ Réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane



▼ Travée ferroviaire Cité Consolat



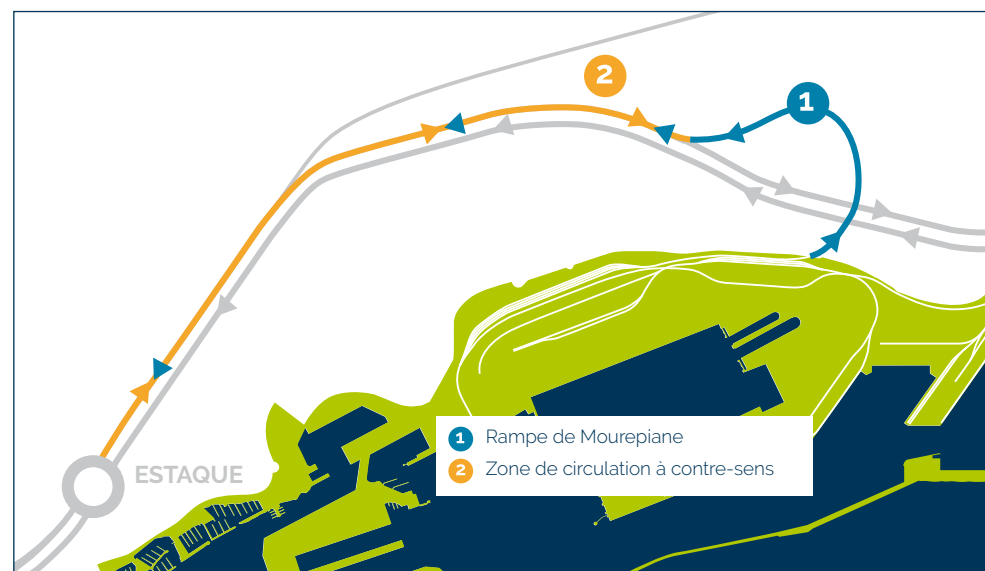
Photo : Nicolas Vallauri pour La Provence



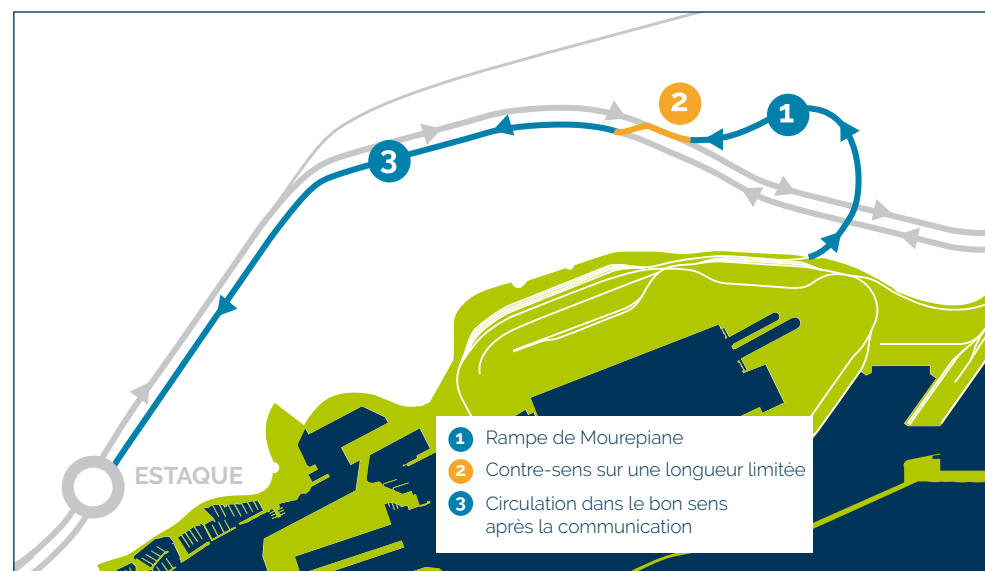


▲ Arrivée de la rampe ferroviaire sur le port

► Jusqu'en 2030, zone de contre-sens sur 2 km en sortie du raccordement.



► Après 2030, zone de contre-sens réduite en sortie du raccordement. Aiguillages permettant de reprendre la voie dans le bon sens.



Le raccordement des voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque intègre notamment l'électrification de la ligne, la reprise de la signalisation et l'ajout d'une voie de communication à la sortie du raccordement pour éviter la circulation de fret à contresens sur 1,4 km.

Les travaux à réaliser pour la réouverture du raccordement de Mourepiane sont prévus en deux phases :

- Phase 1 : la modification de la signalisation et la finalisation pour fin 2025 des travaux d'infrastructures entamés en 2015 ;
- Phase 2 : la pose d'une voie de communication en sortie du raccordement, à réaliser à l'horizon 2030.

L'évaluation du coût des travaux est de :

- 10 millions d'euros\*\* pour la modification de la signalisation et la finalisation des travaux de réouverture pour fin 2025 ;
- 5 millions d'euros\*\* pour la pose d'une voie de communication en sortie du raccordement, à réaliser lors de la seconde phase.

Des travaux d'infrastructure ont déjà été réalisés en 2015 dans le cadre du projet initial de réouverture du raccordement de Mourepiane, comprenant en particulier :

- la pose de longs rails soudés\* sur traverses en béton, permettant de diminuer les vibrations au passage des trains ;
- la pose d'écrans acoustiques qui atténueront le niveau sonore des circulations ferroviaires.

Pour mémoire, le coût des travaux d'infrastructure réalisés en 2015 s'élevait à 14 millions d'euros.

▼ Ecrans acoustiques installés au pied de la cité Consolat.



Photo : SNCF Réseau

La phase 1 est inscrite au volet mobilité du Contrat de Plan État-Région. Les partenaires (État, Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille Provence, port de Marseille Fos) sont d'ores et déjà d'accord pour un cofinancement.

\*\* Ces coûts sont indicatifs. Ils sont à consolider et les plans de financement à stabiliser.



**La reconstitution d'un faisceau de voies\* et des fonctionnalités de transport combiné\* sur les bassins Est du port de Marseille Fos**

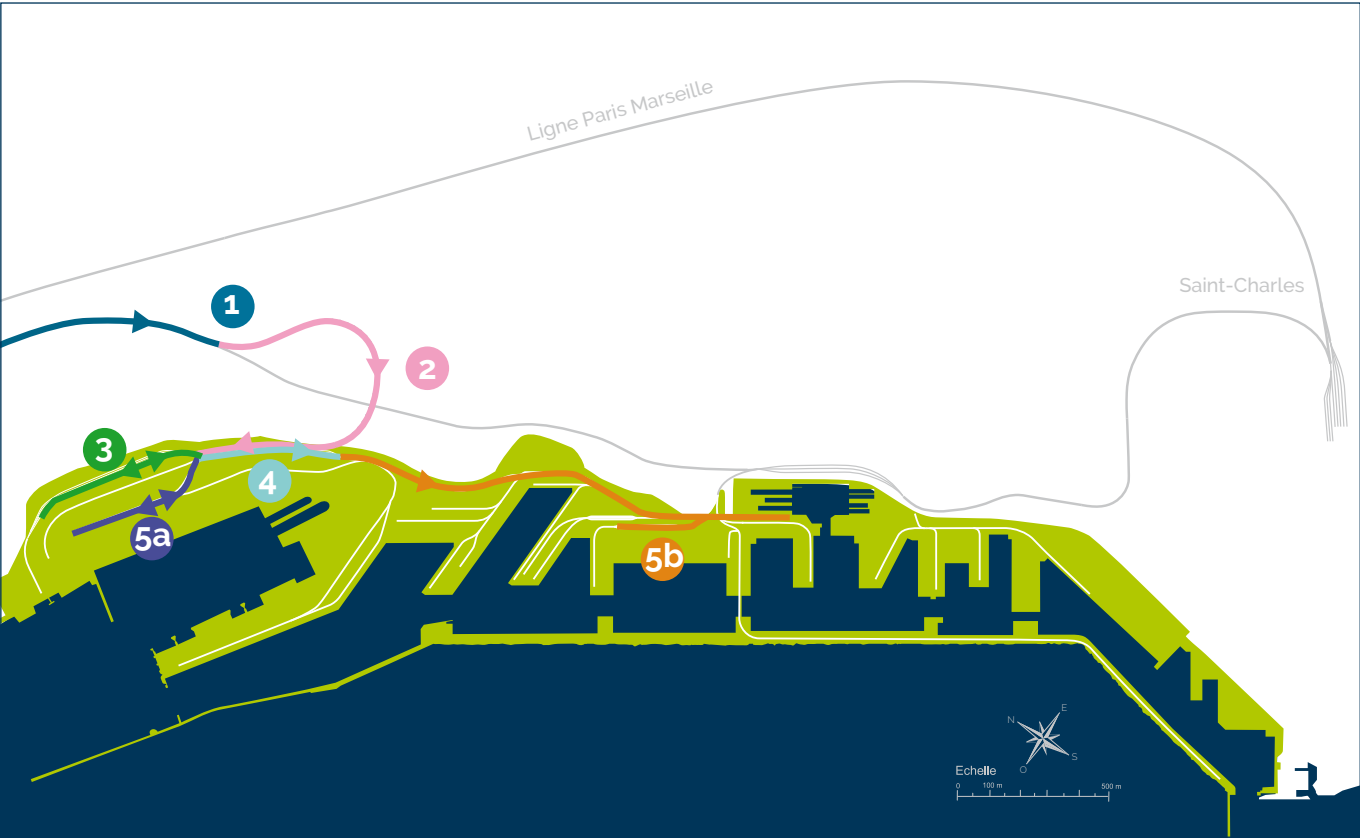
**Le trajet des trains de fret sur le réseau portuaire**

Le trajet des trains de fret, suite au projet, de l'arrivée sur Marseille jusqu'à leur voie de chargement, est décrit sur le schéma ci-dessous :

- 1 Les trains de marchandises arriveront par les voies ferrées passant par l'Estaque.
- 2 Ils descendront sur le port par le raccordement de Mourepiane.
- 3 Ils seront réceptionnés sur le faisceau électrifié de Mourepiane.
- 4 Après arrivée des trains, les locomotives électriques seront décrochées et rangées sur une voie dédiée. Les trains seront repris par des locomotives de manœuvre du port et tractés sur le faisceau de Saint-André.
- 5a 5b Ils seront coupés en deux sur ce faisceau. Une locomotive tirera la première moitié sur le terminal de destination, Med Europe Terminal (5a) pour les conteneurs caisses mobiles et Terminal Pinède Nord (5b) pour les remorques, puis elle viendra rechercher la seconde moitié sur Saint-André pour la conduire sur une autre voie de chargement du terminal.

Après chargement des deux demi-trains durant l'après-midi, ceux-ci seront tirés successivement sur le faisceau de Saint-André et assemblés puis tractés sur le faisceau de Mourepiane. Sur ce faisceau, les wagons seront vérifiés avant autorisation de départ. A l'heure dite, la locomotive électrique tractera le train sur le raccordement de Mourepiane jusqu'au réseau national. Comme ce raccordement présente une pente importante, une seconde locomotive se positionnera à l'arrière du convoi (pour les trains de plus de 1270 tonnes) pour donner plus de puissance dans la montée du raccordement.

▼ Suite au projet, trajet des trains de fret de l'arrivée sur Marseille jusqu'à leur voie de chargement



**Les infrastructures à construire dans le cadre du projet**

Les fonctionnalités à reconstituer sur le port suite à la fermeture du Canet comprennent :

- d'une part la reconstitution d'un faisceau ferroviaire\* de réception/départ électrifié sur Mourepiane,
- d'autre part le renforcement du faisceau de manœuvre\* de Saint-André ;
- et enfin la construction de voies de chargement supplémentaires pour les trains combinés desservant la ville de Marseille sur le terminal maritime Med Europe.

**Le faisceau de réception\*/départ de Mourepiane**

Le faisceau électrifié sera dimensionné pour accueillir des trains de 850 mètres et plus. Le projet prévoit cinq voies électrifiées posées sur ballast\* et traverses en bois. Des caténaires\* seront placées sur chaque voie pour alimenter les locomotives en électricité à l'arrivée et au départ.

**Le faisceau de manœuvre\* de Saint-André**

La traction des trains sur les voies ferrées portuaires est effectuée par des machines de manœuvre diesel. Les voies ne sont donc pas électrifiées en dehors du faisceau de Mourepiane. Le faisceau de Saint-André est un faisceau existant qui aura été remis à neuf et rallongé en 2023 et dont la longueur permettra de réceptionner des trains de 850 mètres. Le projet prévoit de rajouter une voie de 850 mètres à ce faisceau : le faisceau disposera de quatre voies classiques posées sur ballast\* avec traverses en bois.

**Le faisceau de chargement sur Med Europe Terminal**

Le chantier sur Med Europe Terminal sera remis à neuf en 2023 : il disposera de quatre voies de 420 mètres (ce qui correspond à des trains de 830 mètres coupés en deux). Un portique sera installé par Intramar, qui exploite le terminal. Ce portique se déplacera au-dessus des rails et pourra décharger les conteneurs des trains et les poser à terre côté ville, s'il s'agit de conteneurs de logistique urbaine, ou côté mer, s'il s'agit de conteneurs à charger sur les navires.

Dans le cadre du projet, deux nouvelles voies seront construites sous les portiques ; le terminal passera donc de quatre à six voies. Ces voies supplémentaires permettront de recevoir le trafic de logistique urbaine conjointement au trafic maritime avec un effet de synergie très intéressant pour toute la chaîne logistique. Ces voies seront posées sur dalle béton et noyées dans l'enrobé pour que les chaussées restent circulables sur tout le terminal.

Le terminal sera en mesure de traiter de façon optimale trois trains complets par jour avec classiquement un déchargement le matin et un chargement l'après-midi pour un départ en fin d'après-midi ou en soirée. Il pourrait accueillir un 4<sup>e</sup> train avec des contraintes commerciales et opérationnelles supplémentaires.

La partie du projet portée par le port s'élève à 18,5 millions d'euros.

\* Lexique page 42.

Dans le but d'améliorer la fiabilité et la fluidité des manœuvres ferroviaires dans le port, il est envisagé ultérieurement de compléter le raccordement de Mourepiane par un autre projet (qui fera l'objet de procédures d'autorisation spécifiques) consistant en l'allongement des voies du faisceau fret d'Arenc à l'horizon 2030/2031, permettant également de répartir le trafic des trains complets sur deux accès ferroviaires. Ce volet est porté à l'information du public mais n'a pas bénéficié de décision formelle à ce stade et n'est donc pas intégré dans l'objet de la concertation.

▼ Projet du portique sur six voies.





## LES ACTEURS DU PROJET



### Les maîtres d'ouvrage du projet

Le port de Marseille Fos, autorité portuaire, aménageur et gestionnaire des espaces et des voies ferrées portuaires, assure la maîtrise d'ouvrage de la modernisation du terminal de fret actuel ainsi que la création d'un faisceau de réception\* électrifié dans les emprises portuaires.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des aménagements sur les voies ferrées nationales permettant la réouverture du raccordement de Mourepiane.

### Les partenaires co-financeurs du projet

Des cofinancements publics du projet sont attendus à hauteur de 80 %. L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont été sollicités.

### Les acteurs économiques en présence

Med Europe Terminal est le principal terminal de marchandises diverses sur les bassins Est. Il est exploité par Intramar, filiale de l'armateur CMA CGM, qui traite plus de 100 000 conteneurs par an avec 15 escales par semaines sur 10 lignes maritimes couvrant l'Afrique, la Méditerranée et les Caraïbes.

Les bassins Est du port de Marseille Fos sont desservis par des opérateurs de transport combiné\* de rang national et européen :

- Greenmodal Transport, filiale du Groupe Charles André, propose des dessertes ferroviaires directes vers Lyon (Port Edouard Herriot) et indirectes vers Ludwigshafen depuis le terminal maritime et le chantier combiné de Canet. Greenmodal Transport est également actif sur les terminaux maritimes des bassins Ouest du port de Marseille Fos et sur le chantier combiné de Clésud Terminal. La complémentarité de ses offres ferroviaires permet de desservir les destinations nationales de Douges, Paris, Dunkerque mais aussi les destinations internationales de Duisbourg, Hambourg, Munich, Anvers, Zeebrugge et Rotterdam.

- Naviland Cargo, filiale du groupe SNCF, propose des dessertes ferroviaires directes vers Lyon (terminal de Vénissieux) et indirectes vers Clermont-Ferrand, Gevrey, Paris, Le Havre, Rennes, Strasbourg, Anvers, Zeebrugge, Rotterdam et Chavornay depuis le terminal maritime et le chantier combiné de Canet. Naviland Cargo est également très actif sur les terminaux maritimes des bassins Ouest du port de Marseille Fos et sur la Zone de Services Portuaires. En complément des destinations précédemment évoquées, l'offre de Naviland Cargo permet de desservir le Sud-Ouest de la France via ses liaisons vers Toulouse et Bordeaux.

L'armateur maritime CMA CGM a également lancé une desserte directe de Duisbourg (Terminal D3T) par train depuis le terminal maritime de Marseille. La desserte de Duisbourg est également proposée depuis les bassins Ouest du port de Marseille Fos.

Enfin, l'opérateur de transport combiné\* T3M, filiale du groupe Open Modal, dessert directement Paris et Lille depuis le chantier combiné de Canet. T3M dessert également Nancy depuis un terminal continental à proximité immédiate des terminaux maritimes et des zones logistiques de la zone industrialo-portuaire (ZIP).

\* Lexique page 42.



# 6

## L'INSERTION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE



### Les enjeux environnementaux et les effets pressentis du projet

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet, conçu pour favoriser le report modal de la route vers le rail, contribuera à la transition écologique et aux objectifs de neutralité carbone de la France. Au-delà de cette contribution, il vise également à minimiser autant que possible les effets sur son environnement humain et naturel le plus proche.

Des études environnementales, détaillées ci-après, sont en cours, ou à venir. Elles prendront en compte l'ensemble des composantes du projet et permettront, de même que les échanges avec le public et les parties prenantes dans le cadre de la concertation, d'affiner les mesures visant à favoriser la bonne insertion du projet dans son territoire.

Pour une appropriation adéquate des enjeux et incidences du projet sur l'environnement, plusieurs périmètres sont considérés pour les études environnementales :

- 1 Le périmètre opérationnel** correspond à l'emprise stricte des travaux. Il permet d'aborder les thèmes du milieu naturel, du foncier et de l'urbanisme réglementaire.
- 2 Le périmètre d'étude rapproché** représente l'environnement proche dans lequel s'insère le projet et dans lequel la phase travaux et la phase exploitation pourront avoir des effets directs : impact paysager, nuisances aux riverains (acoustiques, vibratoires), impact hydraulique. Il intégrera du Nord au Sud les quartiers riverains suivants : Mourepiane, Saint-Henri, Saint-André, Mirabeau-Consolat, Saint-Louis, et La Calade.
- 3 Le périmètre d'étude éloigné** correspond au périmètre dans lequel le projet en phase exploitation pourra avoir des effets plus larges sur l'environnement : circulation, acoustique, qualité de l'air. Il étendra le périmètre rapproché aux quartiers riverains plus au Sud : Cabucelle et Canet.

▼ Périmètres d'étude



La circulation ferroviaire et routière

Les principales données actuelles

Afin de qualifier précisément l'impact du projet en termes d'acoustique et de qualité de l'air, une étude de trafic est nécessaire. L'analyse des trafics actuels est basée sur des comptages routiers réalisés en 2021 dans les quartiers de Saint-André et de Saint-Henri et sur une enquête Origine/Destination des poids-lourds entrants/sortants du port réalisée en 2022.

L'analyse de ces données fait ressortir les faits marquants suivants :

- Le trafic entrant et sortant du port représente près de 9 000 véhicules par jour ouvré dont 72 % de véhicules légers (VL) et 28 % de poids-lourds (PL) ce qui correspond à environ 2 500 PL/ jour (1 250 entrées+ 1 250 sorties).
- 2 % des poids-lourds transportent des matières dangereuses (soit de l'ordre de 50 PL/jour);
- Le trafic de poids-lourds est essentiellement local avec : 74 % des flux restant dans le Département et 84 % restant dans la Région. Plus précisément, 25 % des poids-lourds restent sur Marseille, 22 % vont sur la zone Vitrolles Marignane, 16 % sur Fos et Port-Saint-Louis.

En terme de cheminement, 82 % des poids-lourds arrivent par l'A55, 7 % par l'A7, 7 % (soit 180 PL/jour) par le chemin du littoral.

Les projections des trafics liés au projet sur la base de ces données ont été calculées. Elles serviront de données d'entrée pour modéliser les autres impacts environnementaux du projet.

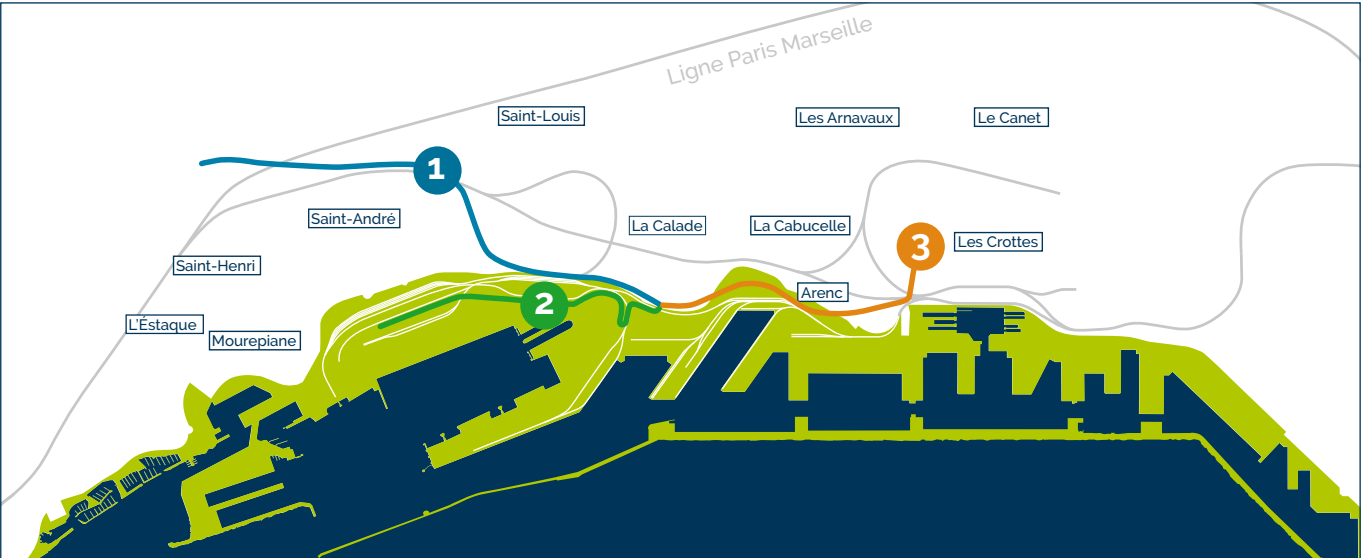
Projections des flux routiers et ferroviaires de fret portuaire

- Le projet n'aura pas d'effet sur les trafics de marchandises en vrac ou sur les trafics d'automobiles.
- Le déplacement de 50 % du trafic combiné sur Clésud réduira le flux ferroviaire et poids-lourds sur Marseille de l'ordre de 20 000 PL/an.
- Le projet permettra de passer la part modale ferroviaire des marchandises diverses de 5 % à plus de 15 % dans les 10 prochaines années ce qui enlèvera de l'ordre de 30 000 PL/ an sur la zone.

Ces réductions de trafic routier liées au projet permettront dans les dix prochaines années d'équilibrer les évolutions attendues du trafic portuaire.

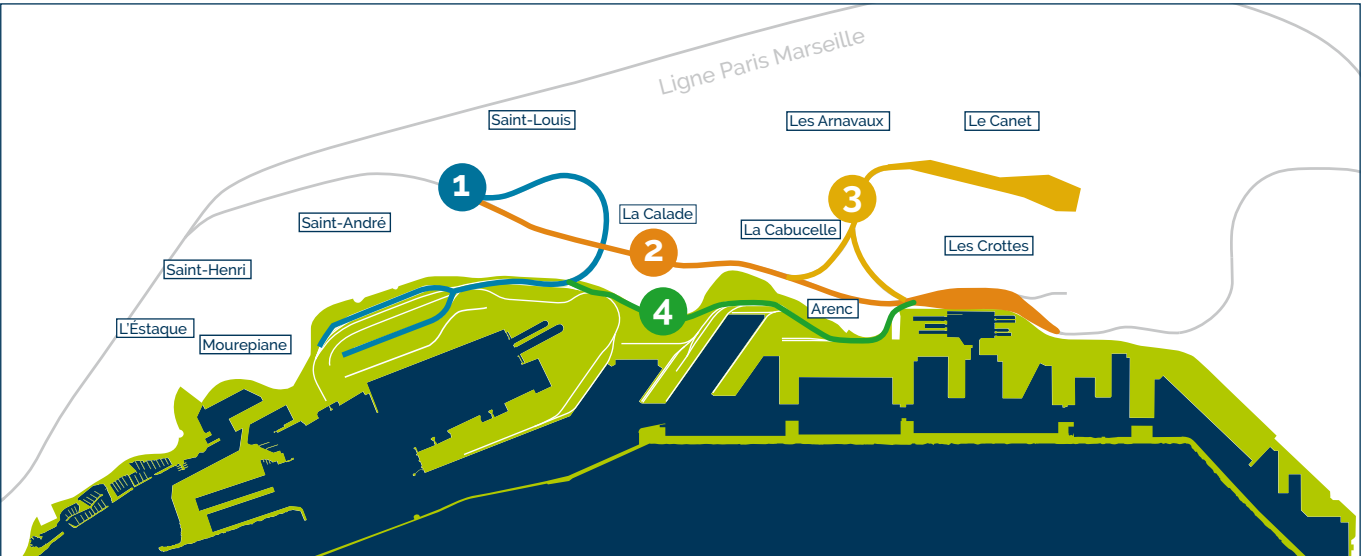
Ce rééquilibrage des modes impliquera à terme une augmentation du nombre des circulations ferroviaires. Dans un premier temps, le trafic ferroviaire devrait rester stable autour de 5 trains aller/retour par jour, le transfert de 50 % du trafic du transport combiné sur Clésud équilibrant l'augmentation du mode ferroviaire pour le trafic portuaire. Le trafic pourrait atteindre jusqu'à 6 trains aller/retour par jour vers 2030/2035.

Les cartes ci-contre illustrent les reports de circulation sur les voies de circulation routières et ferroviaires suite à la fermeture du Canet et à la mise en œuvre du projet.



- 1 baisse du trafic PL : les camions de transport combiné\* desservant l'Ouest ne rentrent plus sur Marseille et la croissance des flux portuaires est compensée en grande partie par le report modal vers le fer;
- 2 augmentation du Trafic PL : le transport combiné induit des flux de PL supplémentaire sur le port;
- 3 incidence limitée : les flux de transport combinés sortant du Canet vers l'Ouest sont déplacés sur Clésud mais remplacés par les flux de Marseille vers le terminal de transport combiné sur le port.

▲ Incidence du projet sur la circulation routière



- 1 les voies ferrées qui seront réouvertes à la circulation de trains fret maritime et continentaux, avec la mise en service du projet;
- 2 les voies ferrées qui verront les circulations de trains fret diminuées (report de 50 % du trafic à Clésud);
- 3 les voies ferrées qui ne seront plus circulées par les trains fret;
- 4 les voies entre le raccordement de Mourepiane et Arenc qui ne recevront plus que du trafic de vrac.

▲ Effets pressentis du projet sur la circulation ferroviaire

\* Lexique page 42.



L'acoustique

Le territoire de Marseille est couvert par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé en Conseil de communauté le 28 Juin 2010. Les cartes de ce document montrent de fortes expositions au bruit multisources dans le périmètre du projet.

Études en cours

Dans ce contexte, une étude acoustique spécifique au projet est en cours de réalisation. Trente trois points de mesure de bruit ont été définis et une campagne de mesure du bruit ambiant a été réalisée en 2020. Une autre est à venir en 2022. Les résultats de la campagne 2020 formalisent l'exposition au bruit sur une campagne de points proches de la voie ferrée. La campagne 2022 viendra préciser les valeurs d'exposition. Ces données seront modélisées en période jour et en période nuit pour envisager les protections acoustiques à prévoir dans le cadre du projet.

Protections déjà mises en œuvre

Des mesures de réduction du bruit à la source ont été installées en 2015 par SNCF Réseau sur le tracé du raccordement ferroviaire :

- 1 La pose d'écrans acoustiques au droit de la cité Consolat ;
- 2 La pose de la voie en long rail soudé\* sur la partie sous le tunnel du Soulat et à l'Ouest du tunnel (deux-tiers du raccordement de Mourepiane), permettant de supprimer les bruits de claquements au passage des trains.

▼ Implantations des mesures d'accompagnement mises en place ne 2015



Dispositifs à étudier dans le projet

Conscients que le bruit constitue un enjeu important pour les populations sur le secteur, le port de Marseille Fos, SNCF Réseau et les partenaires financiers du projet s'engagent à veiller tout particulièrement au cadre de vie des riverains voisins des voies ferrées. En ce sens :

- SNCF Réseau étudie des solutions techniques de protections acoustiques dans les zones les plus exposées
- Port de Marseille Fos :
  - Imposera des semelles de freins composites pour les wagons fret desservant le port, pour limiter les bruits de freinage dans le raccordement et lors des manœuvres ;
  - Envisage l'installation de portiques de détection qui pourront détecter les wagons défectueux, sources de nuisances acoustiques et vibratoires, afin de les écarter ;
  - Travaillera avec le manutentionnaire pour limiter les bruits émergents du terminal maritime (klaxon de recul).

Les vibrations

Concernant les habitations situées sur certains secteurs du projet à proximité des voies ferrées (Saint-André, cité Consolat, la Calade), une étude permettant de caractériser les niveaux de vibration (accoustique et bruit transmis par le sol) émis par la circulation des trains fret est en cours de réalisation. Cette étude examine les trois effets vibratoires potentiels suivants :

- Effets pouvant entraîner des dommages sur la structure des bâtiments ;
- Effets pouvant être perçus par les riverains, sans causer de dommages aux structures ;
- Effets sur les équipements sensibles.

En fonction des résultats de l'étude, des mesures de réduction à la source pourront être proposées.

La qualité de l'air

Les suivis de la qualité de l'air effectués par Atmosud ces dernières années désignent la circulation automobile comme responsable à Marseille de 50 % des émissions totales d'oxydes d'azotes (NOx)\* et 18 % des émissions de particules PM10\*. Les modes de transports autres que routiers sont eux à l'origine de 34 % des émissions de NOx, 12 % des émissions de PM10\*.

Dans ce contexte, et alors que le projet est conçu pour favoriser le report modal de la route sur le rail, une étude Air-Santé de niveau I (niveau d'étude le plus complet) est prévue. Elle comprend :

- une modélisation des dispersions atmosphériques,
- la caractérisation de l'indice pollution-population (IPP),
- l'analyse des coûts collectifs
- ainsi qu'une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS).

Pour disposer d'un état initial de la qualité de l'air, une campagne de mesures in situ est en cours. 25 points de mesures ont été définis pour le projet à proximité des axes routiers et ferroviaires, au niveau des habitations et à distance de toute source de pollution.

Les mesures sont réalisées sur deux années (une campagne en 2020, et une en 2022).

Sur la base de la première campagne, AtmoSud observe, le long des axes routiers fréquentés, des dépassements de la valeur limite réglementaire de la concentration en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote (NO2) (seuil : 40 µg/m³), ainsi que des dépassements de l'objectif de qualité des particules PM10\* (seuil : 30 µg/m³).

In fine, les modélisations de l'étude de trafic injectées dans ce modèle qualité de l'air permettront de caractériser l'impact du projet :

- Par la modélisation des émissions et dispersion des polluants dans le périmètre d'étude ;
- Par l'évaluation de l'exposition des populations (indice Pollution Population) et des risques pour la santé des populations y résidant.

La biodiversité

Un état initial des habitats, de la flore et de la faune a été réalisé au printemps-été 2020. Il ressort que les habitats présents sur l'aire d'étude ne présentent pas de caractère d'exception. L'aire d'étude est fortement enclavée au sein d'aires aménagées, l'isolant des continuités écologiques locales. Certaines espèces ont été repérées tel l'Ascalaphon du midi (insecte) au Nord du faisceau de Mourepiane ou la Pipistrelle pygmée (chauve souris) à l'entrée sud du Tunnel du Soulat.

Le projet inscrit dans ce contexte n'aura pas d'incidences sur les fonctionnalités écologiques locales.

\* Lexique page 42.

L'hydraulique

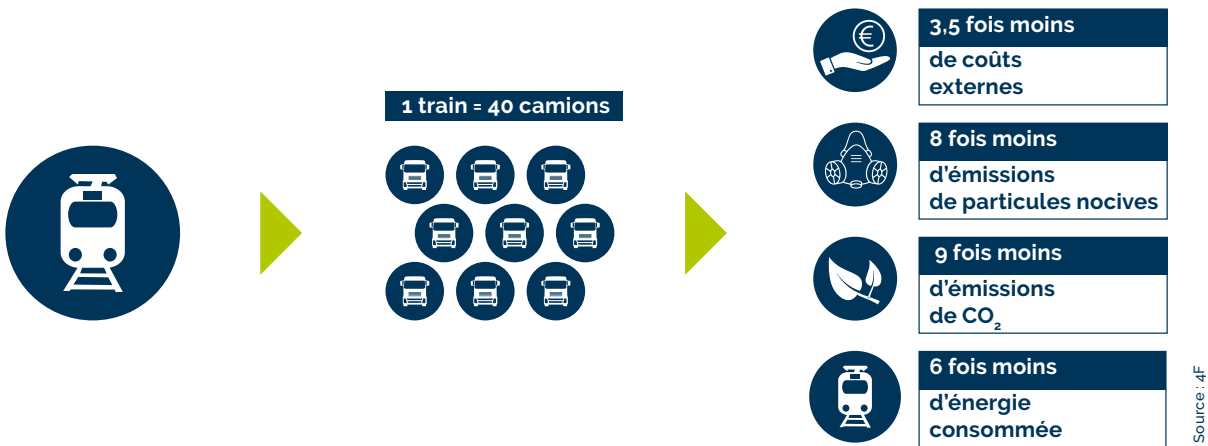
La commune de Marseille est identifiée comme un Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI) au regard du ruissellement et des débordements des cours d'eau en présence : Huveaune, Aygalades et Jarret. Au-delà du risque d'inondation par débordement de cours d'eau, la commune de Marseille a également été intégrée dans une étude régionale sur le risque d'inondation par submersion marine, commandée par la DREAL PACA et réalisée par le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) en 2017. Le projet ne se situe pas dans la zone d'aléas du risque inondation pour les cours d'eau sur Marseille et l'étude régionale de submersion marine ne montre aucune incidence au niveau du projet. Une étude des conditions d'écoulements pluviaux et de propagation des ruissellements au sein des emprises du projet est en cours de réalisation.

Le bilan socio-économique du projet

L'étude d'impact du projet comportera une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Sur cette base, une évaluation socio-économique du projet sera réalisée. Les modélisations en cours permettront de calculer finement cette évaluation.

Ce projet contribuera à créer pour le territoire des bénéfices collectifs et contribuera à son développement socio-économique, à travers notamment les axes suivants :

- Il contribuera au report modal qui réduira le nombre de poids-lourds sur les routes. Le gain collectif induit par la baisse du trafic en terme de pollution de l'air sera évalué lors de la modélisation.
- Il préservera et générera des emplois liés au trafic portuaire. En 2020, la Mission d'information parlementaire relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes<sup>1</sup> notait que 1 000 conteneurs induisent 1 emploi portuaire, 6 emplois pour la distribution de la marchandise et 3 à 4 emplois en transport. A titre d'exemple, pour un différentiel de 10 % sur 10 ans soit 30 000 conteneurs ou remorques, le projet produirait 300 emplois supplémentaires.
- Il aura un impact positif sur le climat, en favorisant un mode de transport faiblement émetteur de gaz à effet de serre ; la modélisation permettra de chiffrer cet impact.



1 – Pour en savoir plus sur les travaux de la mission d'information, consulter : [www.senat.fr/commission/dvpt\\_durable/mission\\_dinformation\\_sur\\_la\\_gouvernance\\_et\\_la\\_performance\\_des\\_ports\\_maritimes.html](http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/mission_dinformation_sur_la_gouvernance_et_la_performance_des_ports_maritimes.html)







# LA CONCERTATION ET SES SUITES

## La finalité de la concertation

La démarche de concertation préalable est une étape clé du développement du projet. Elle constitue l'opportunité pour les maîtres d'ouvrage de recueillir les remarques, propositions et éclairages des acteurs locaux en particulier, afin de progresser dans la démarche d'intégration dans le territoire et l'environnement.

Le port de Marseille Fos et SNCF Réseau engagent ce processus de concertation avec l'intention :

- de faciliter la compréhension du projet, de ses enjeux, de ses incidences potentielles et des perspectives de développement auxquelles il peut contribuer;
- d'être à l'écoute des remarques, propositions et éclairages de chacun, ainsi que des attentes et craintes que le projet peut susciter;
- d'affiner la définition du projet et l'analyse de ses impacts au regard des enjeux locaux et des dynamiques de développement du territoire qui pourraient être pris en considération dans le cadre de ce projet.

## Le cadre de la concertation

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle permet à chacun de s'informer, de poser des questions, de faire des suggestions, de débattre : pourquoi ce projet ? Comment sera-t-il réalisé ? Quels en sont les effets ?

La concertation préalable est obligatoire ou facultative selon les caractéristiques du projet. Le projet n'étant pas soumis à concertation obligatoire, les maîtres d'ouvrage ont décidé de s'inscrire dans une démarche de concertation volontaire en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement.

A la demande des maîtres d'ouvrage, un garant a été désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP)\*, en la personne de Mathias Bourrissoux, pour veiller – en toute neutralité à l'égard du projet – à la qualité de l'information et de la participation du public. Ce garant est indépendant des maîtres d'ouvrage.

**Mathias Bourrissoux**  
mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

## Comment s'informer et participer ?

### Pour vous informer

Pour vous informer, un dispositif d'annonce et d'information est déployé sur le secteur concerné par le projet.

Plusieurs outils d'information sont mis à votre disposition :

- **Le présent dossier de concertation**, téléchargeable sur le site internet de la concertation et mis à disposition lors des rencontres de la concertation, ainsi qu'au siège du port de Marseille Fos (23 place de la Joliette);
- **Une synthèse du dossier de concertation**, téléchargeable sur le site internet de la concertation et mis à disposition lors des rencontres de la concertation, ainsi qu'au siège du port de Marseille Fos (23 place de la Joliette);
- **Une exposition sur le projet**, installée à chacune des rencontres publiques;
- **Le site internet** de la concertation : [www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)
- **Les affichages réglementaires**, disposés dans les mairies de secteur (15<sup>e</sup>-16<sup>e</sup> arrondissements, 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> arrondissements) de la Ville de Marseille, au siège du port de Marseille Fos (23 place de la Joliette) ainsi qu'au niveau de l'entrée "porte 4" du port de Marseille Fos;
- **Des avis à la presse et sur les réseaux sociaux**, qui seront diffusés pour une large information du public.

\* Lexique page 42.

**Pour vous exprimer**  
Plusieurs modalités d'échanges sont organisées et des outils d'expression sont mis à votre disposition pour vous permettre de vous exprimer et recueillir vos avis et vos contributions.

- **Les rendez-vous de la concertation**  
Consultez les modalités de participation au rendez-vous sur le site internet de la concertation : [www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)
- Un espace d'expression dédié sur le site internet de la concertation, pour déposer un avis ou poser une question.
- Un formulaire papier de recueil des questions et observations, mis à votre disposition lors des rencontres de la concertation.

**Calendrier**

● Réunion publique	Lancement	mercredi 16   11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphel, 16 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier	Effets du projet sur le territoire	lundi 21   11 17h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, réfectoire 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	mardi 29   11 16h30	Centre social les Musardises 32 Rue des Musardises, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	mardi 6   12 16h30	Port de Marseille Fos, réfectoire des formes 8 & 9 Chemin du Littoral, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Réunion publique	Synthèse	jeudi 15   12 18h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, amphithéâtre 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille

**Les suites de la concertation préalable**

**Bilan**  
A l'issue de la concertation, un bilan des échanges et des observations formulées au cours de la concertation sera établi par le garant. Ce document a pour but de restituer les points de vue exprimés par le public. Il sera par la suite publié sur le site internet de la concertation et celui de la CNDP\*, conformément à l'article R.121-23 du code de l'Environnement, et intégré au dossier réglementaire du projet.

Conformément à l'article R.121-24 du code de l'Environnement, les maîtres d'ouvrage publieront, dans les deux mois suivant la publication du bilan du garant, les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

- Etapes à venir**
- ❶ Présentation du projet à l'Autorité environnementale : une fois la concertation préalable terminée, le projet tenant compte de l'expression du public (adaptation du projet, des mesures d'accompagnement et de l'évaluation environnementale) sera présenté à l'Autorité Environnementale;
  - ❷ Avis de l'Autorité Environnementale (pris en compte dans l'évaluation environnementale);
  - ❸ Enquête publique avec présentation du projet adapté suite à la concertation préalable et à l'avis de l'Autorité Environnementale, recueil des points de vue du public et rapport du commissaire enquêteur;
  - ❹ Nouvel ajustement du projet et/ou des mesures d'accompagnement;
  - ❺ Déclarations de projet : le port de Marseille Fos et SNCF-Réseau seront soumis chacun pour leur part à la réalisation d'une déclaration de projet permettant de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée, intégrer les mesures ERC prises pour le projet et prendre en considération la consultation du public (concertation préalable et enquête publique).

\* Lexique page 42.





# lexique



<b>Ballast</b>	Granulat provenant du concassage de roches dures sur lequel repose une voie de chemin de fer. Le ballast permet notamment de transmettre les efforts engendrés par le passage des trains, d'amortir les vibrations et de s'opposer à la déformation du châssis de la voie en place. Le rôle du ballast est d'amortir les efforts provoqués sur le sol afin d'éviter tout risque de déformation ou de tassement. Il permet aussi d'enchâsser les traverses afin d'assurer une résistance aux déformations des rails.
<b>Caténaires</b>	Une caténaire est l'ensemble de câbles situés au dessus des voies, qui permettent d'alimenter les trains en électricité. Cet ensemble soutient le fil d'alimentation électrique suspendu au-dessus des voies qui permet de fournir du courant aux trains électriques. L'énergie est transmise du fil de contact au train par l'intermédiaire d'un pantographe : bras articulé situé au-dessus des voitures qui permet de capter le courant électrique pour le transmettre à la rame. Il existe deux types de courants sur le réseau ferroviaire SNCF : 1 500 volts continus et 25 000 volts alternatifs.
<b>Chantier ferroviaire</b>	Sous-ensemble géographique d'une gare regroupant un ensemble d'installations d'infrastructure sous la responsabilité d'un chef de service.
<b>Chantier de transport combiné</b>	Un chantier de transport combiné est un ensemble d'installations fixes (comprenant à la fois des installations ferroviaires telles que des voies spécialisées et des installations de transbordement et de stockage telles que portiques de manutention et cours) permettant le transfert du fret du mode ferroviaire au mode routier et vice versa.
<b>CNDP – Commission nationale du débat public</b>	La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement <a href="https://www.debatpublic.fr">https://www.debatpublic.fr</a>
<b>Faisceau ferroviaire</b>	Ensemble de voies ferrées groupées de façon parallèle, et réunies par des aiguillages à leurs extrémités.
<b>Faisceau de voies</b>	Ensemble de voies ferrées groupées de façon parallèle dédiées à la réception et au stationnement temporaire des trains.
<b>Faisceau de manœuvre</b>	Ensemble de voies ferrées groupées de façon parallèle dédiées à la manœuvre des trains.
<b>Faisceau de réception</b>	Ensembles de voies électrifiées de plus de 750 mètres de long qui permettent d'accueillir et de stationner les trains électriques de marchandises à leur arrivée sur Marseille avant reprise par les locomotives du port.
<b>Gare de fret</b>	Une gare de fret est un ensemble d'installations fixes du réseau ferré national (groupes de voies spécialisées, installations de débranchement des wagons, dispositifs de freinage et d'enrayage, etc.) dédiées au tri des wagons des trains de fret dans un chantier spécialisé.
<b>Hinterland</b>	L'arrière-pays (hinterland) est l'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou en termes économiques son aire de marché continentale.
<b>Oxydes d'azotes (NOx)</b>	Les NOx, ou oxydes d'azote, comprennent essentiellement deux molécules : le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2). Ces molécules peuvent se former par une combinaison entre oxygène et azote de l'air lors d'une combustion, ou par oxydation de l'azote dans les combustibles.
<b>PM10</b>	<i>Les Particulate Matter 10</i> sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres. D'origine naturelle (érosion, volcanisme...) ou anthropique (fumée, usure, etc.), ces particules demeurent plus ou moins longtemps dans l'atmosphère. Les plus grossières (supérieures à 2,5 micromètres) retombent assez vite, tandis que les plus fines peuvent rester plusieurs jours en suspension.

<b>Train complet</b>	Train adressé par un même expéditeur à un même destinataire. Terme utilisé pour désigner une catégorie de transport massif justifiant de conditions de production spécifiques.
<b>UTI</b>	<i>Unité de Transport Intermodale</i> Dans le domaine du transport, une unité de transport intermodale est une structure amovible, permettant le chargement et le transport de marchandises, et pouvant être chargée sur divers types de véhicules. Les conteneurs sont parmi les UTI les plus répandues.
<b>Trains mixtes</b>	Trains composés de conteneurs maritimes et terrestres.
<b>Transport combiné</b>	Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Le transport combiné désigne ainsi l'acheminement de marchandises dont les parcours principaux s'effectuent par rail ou par bateau et dont les parcours initiaux et/ou terminaux se font par la route.
<b>Voie en long rail soudé</b>	Voie constituée de coupons de rails soudés entre eux sans jointures apparentes. Ces voies ainsi constituées permettent entre autre de réduire fortement les nuisances sonores engendrées par le contact entre le rail et les roues des trains

Informez-vous et exprimez-vous  
[www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)



Un projet cofinancé par :





Port de Marseille Fos  
23 place de la Joliette CS 81965  
13 226 Marseille cedex 02  
+33 (0)4 91 39 40 00  
gpmm@marseille-port.fr  
[www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)