



SYNTHÈSE

Dossier de concertation
novembre 2022

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



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.

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.

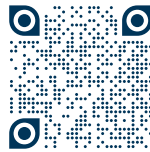
Période transitoire

Une étape transitoire est prévue en amont de la mise en œuvre du projet, à partir de la fermeture de la gare du Canet programmée en 2024 et jusqu'à la mise en service du raccordement de Mourepiane prévue en 2026. Elle prévoit la mise en place par SNCF d'une solution dérogatoire de réception et de découpe des trains complets sur le faisceau d'Arenc avant entrée sur le port.

▼ Localisation des chantiers ferroviaires



Informez-vous et exprimez-vous
www.concertation-reconstitution-canet.fr



Un projet cofinancé par :



Pourquoi CE PROJET ?

Le projet fait suite à la fermeture de la gare de fret du Canet programmée pour 2024, dans le cadre de l'opération globale d'aménagement Euromed II, et à l'obligation réglementaire de reconstitution de fonctionnalités ferroviaires équivalentes sur un autre site.

Le site du Canet étant aujourd'hui indispensable pour la réception des trains complets de marchandises sur Marseille et pour le traitement des conteneurs continentaux et maritimes, sa fermeture appelle des solutions nouvelles. Faute de cela, 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.

Le site du Canet avant le projet.



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, dans le contexte d'ambitions fortes des pouvoirs publics pour le développement accéléré du fret ferroviaire en faveur de la transition écologique et de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France d'ici 2050.

- Il s'agit en outre de répondre 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 en milieu urbain ;
 - ne plus faire entrer à Marseille les marchandises continentales devant ensuite repartir par camion vers le Nord et l'Ouest du département.

Le projet porté par le port de Marseille Fos et SNCF Réseau propose une solution pour assurer la desserte ferroviaire des bassins Est du Port et en particulier reconstituer un accès pour les trains complets, ainsi que pour maintenir un chantier de transport combiné terrestre à Marseille. Il permet d'améliorer le système ferroviaire actuel de réception des marchandises à Marseille, vétuste et obsolète sur le Canet, en lui substituant des accès plus directs, un terminal plus fonctionnel et plus compact, ainsi que des synergies plus efficaces entre le fret urbain et le fret portuaire.

Le site du Canet après le projet euromed II.



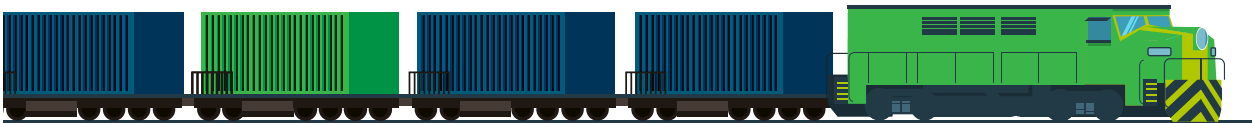
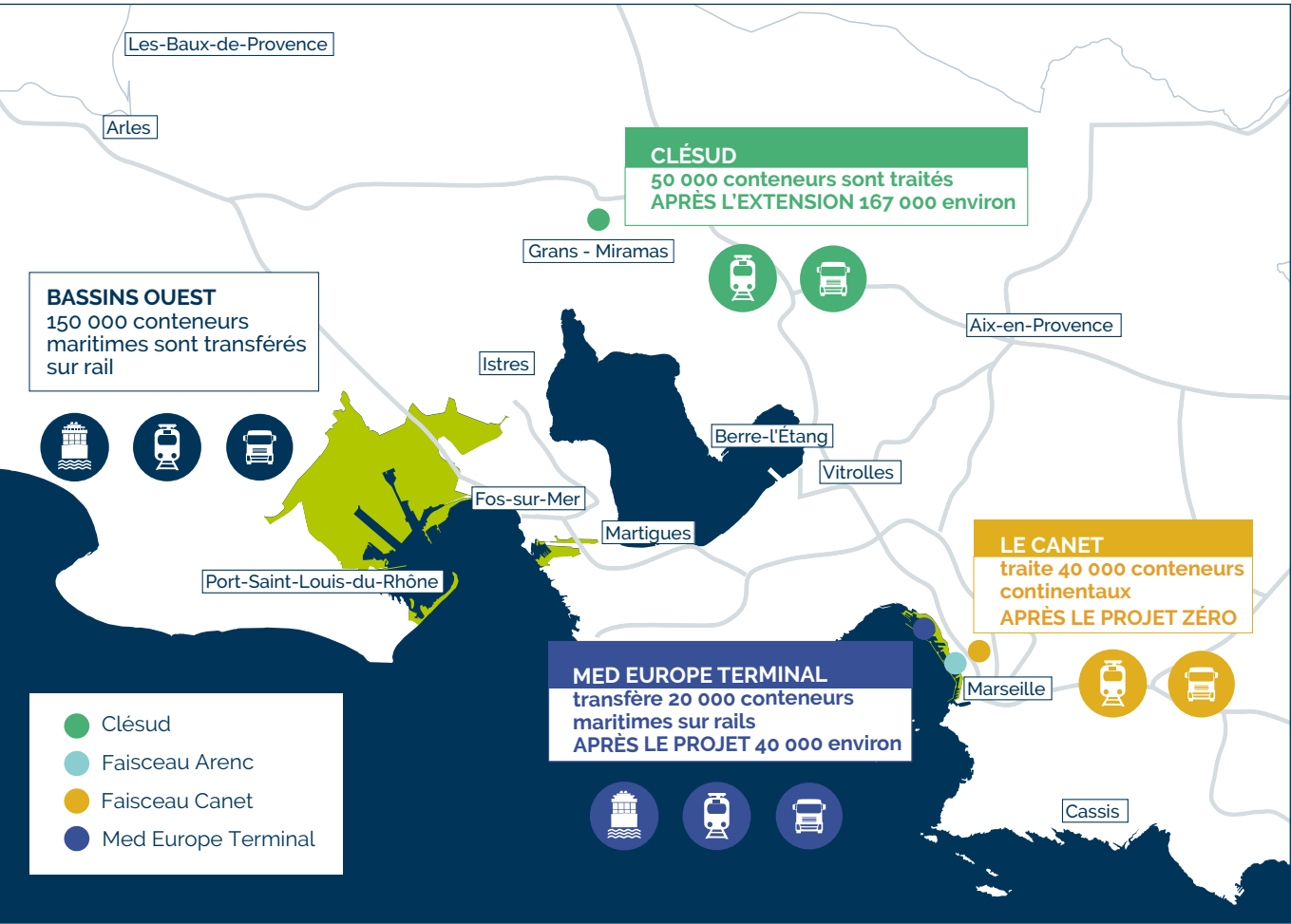
MARSEILLE-CLÉSUD : pourquoi une stratégie en deux pôles ?

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 : Marseille, pour traiter les flux de la ville et de l'Est du département et Clésud, pour traiter les autres flux.

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.

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



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.

• 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 Cote 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.

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.

Med Europe Terminal

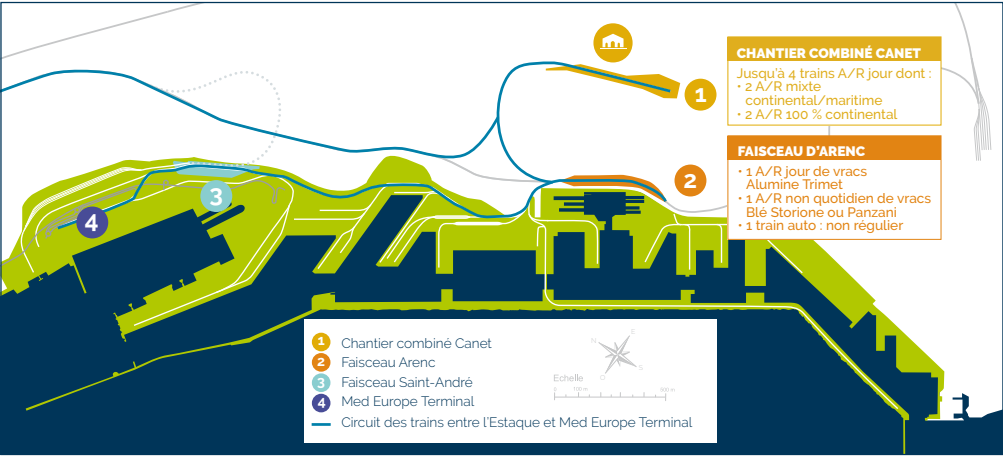
Med Europe Terminal est le principal terminal de marchandises diverses sur les bassins Est. Il est exploité par Intramar, filiale de l’armateur CMA CGM qui traite plus de 100 000 conteneurs par an avec 15 escales par semaines sur 10 lignes maritimes couvrant l’Afrique, la Méditerranée et les Caraïbes.

La reconstitution d’un faisceau de réception ferroviaire et de fonctionnalités de transport combiné sur les bassins Est, par le port de Marseille Fos

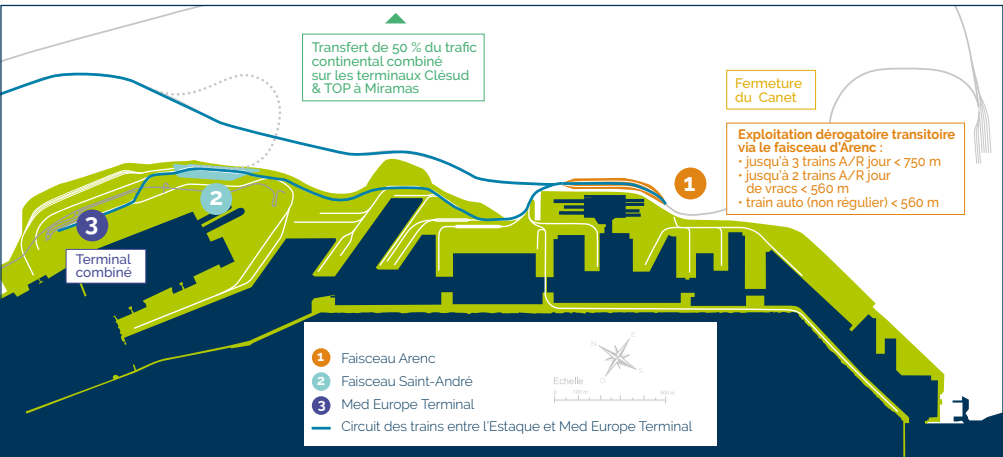
Un deuxième volet, sous maîtrise d’ouvrage port de Marseille Fos, concerne les fonctionnalités à reconstituer sur le port suite à la fermeture du Canet, qui comprennent :

- D’une part la reconstitution d’un faisceau ferroviaire de réception/départ à Mourepiane, qui sera dimensionné pour accueillir des trains de 850 mètres sur 5 voies électrifiées ;
- D’autre part le renforcement du faisceau de manœuvre de Saint-André, avec l’ajout d’une voie supplémentaire ;
- Et enfin la construction de 2 voies de chargement supplémentaires sur le terminal maritime Med Europe, qui passera de 4 à 6 voies, pour permettre de recevoir le trafic de logistique urbaine conjointement au trafic maritime.

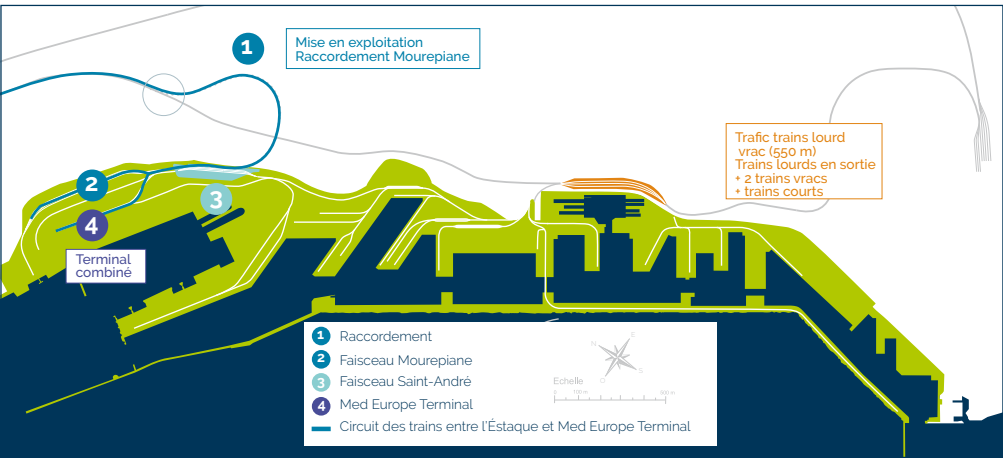
► Trafics fret existant 2022



► Trafic fret transitoire, 2024 - 2025



► Trafic fret après mise en service du projet



En quoi consiste LE PROJET ?

La réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane par 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 ferroviaire 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. L’accès pourra ainsi se faire en évitant les manœuvres ferroviaires sur le Canet et les voies d’Arenc en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l’Estaque. Les voies ferrées et protections acoustiques ont déjà été installées en 2015 mais le raccordement intégrera également l’électrification de la ligne, la reprise de la signalisation et l’ajout d’une voie de communication à la sortie du raccordement.

* UTI : Unité de transport intermodal : structure amovible (tel qu’un conteneur par exemple) permettant le chargement et le transport de marchandises, et pouvant être chargée sur divers types de véhicules.

Quels sont les acteurs DU PROJET ?

Les maîtres d'ouvrage

Le port de Marseille Fos, aménageur et gestionnaire des espaces et des voies ferrées portuaires, assurera 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 assurera 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

L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence, accompagnent le projet en tant que partenaires financiers. A ce stade, le projet présente un coût estimé à 15 M€ pour la partie portée par SNCF Réseau et 18,5 M€ pour la partie portée par le port de Marseille Fos. Les cofinancements publics attendus sont à hauteur de 80 %. Par ailleurs, SNCF Réseau a déjà engagé 14,5 M€ sur le raccordement de Mourepiane entre 2013 et 2015 et le port de Marseille Fos 25 M€ en faveur du fret ferroviaire à Marseille entre 2019 et 2023.

Comment S'INFORMER et DONNER SON AVIS sur le projet ?

Le garant de la concertation

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 à la qualité de l'information et de la participation du public pendant cette phase de concertation volontaire. Le garant est indépendant des maîtres d'ouvrage et dans une position de neutralité à l'égard du projet.

Vous pouvez joindre le garant
mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

Du 16 novembre au 20 décembre inclus, le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet fait l'objet d'une concertation préalable avec le public au cours de laquelle vous êtes invités à vous informer et vous exprimer sur le projet.

Le port de Marseille Fos et SNCF Réseau engagent cette étape clé du développement du projet 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 ;
- Être à l'écoute des remarques, propositions et éclairages de chacun, ainsi que des attentes et craintes que le projet peut susciter ;
- 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.

La concertation est placée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public.

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
- [Les affichages réglementaires](#), disposés dans les mairies de secteur (15°-16° arrondissements, 2°-3° 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.

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
- [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.

Quels sont les EFFETS POTENTIELS du projet SUR L'ENVIRONNEMENT ?

Le projet du Canet 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 impacts sur son environnement humain et naturel le plus proche. Plusieurs enjeux environnementaux ont été identifiés : l'acoustique, les vibrations, la qualité de l'air, la biodiversité et l'hydraulique. Afin de prendre en compte l'ensemble de ces composantes dans le projet, des études environnementales sont en cours. Celles-ci permettront, de même que les échanges avec le territoire dans le cadre de la concertation, d'affiner les mesures visant à favoriser la bonne insertion du projet dans son territoire.

Les maîtres d'ouvrage et partenaires du projet accordent une attention toute particulière aux aménagements prévus au projet pour améliorer la situation globale actuelle pour les riverains. Des mesures de réduction des impacts existent d'ores-et-déjà sur le tracé du projet. Ainsi, des écrans acoustiques et une voie en long rail soudé ont été posés en 2015 au niveau du raccordement de Mourepiane, qui permettront la réduction du bruit lié au passage des trains. D'autres mesures seront définies aux termes de la concertation et des études, en lien avec les impacts estimés du projet.

Quelles RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES pour le territoire ?

Le projet contribuera à créer pour le territoire des bénéfices collectifs et contribuera à son développement socio-économique. Il permettra notamment de préserver et générer des emplois liés au trafic portuaire. A titre d'exemple, pour 30 000 conteneurs ou remorques, le projet produirait 300 emplois supplémentaires. En tant qu'« infrastructures ferroviaires », une évaluation socio-économique du projet est réalisée dans le cadre des études administratives et environnementales.

Calendrier

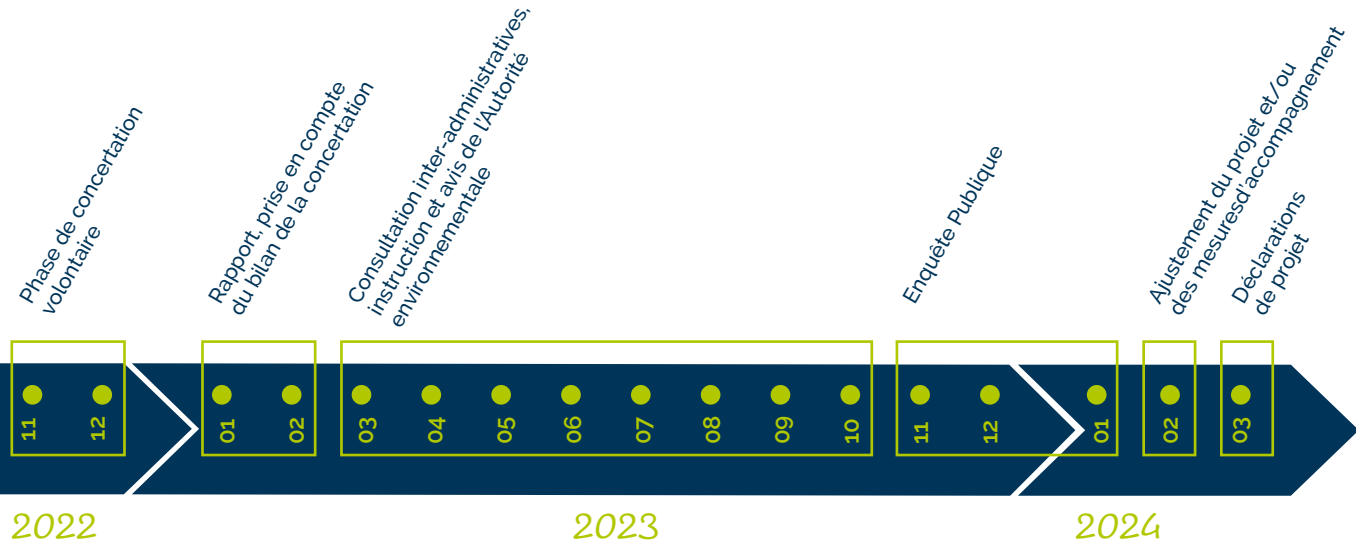
● Réunion publique	Lancement	mercredi 16 11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphel, 16 ^e Marseille
● Atelier	Effets du projet sur le territoire	lundi 21 11 17h30	École de la 2 ^e Chance, réfectoire 360 chemin Madrague Ville, 15 ^e Marseille
● Atelier-visite	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	mardi 29 11 16h30	Centre social les Musardises 32 Rue des Musardises, 15 ^e 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 ^e Marseille
● Réunion publique	Synthèse	jeudi 15 12 18h30	École de la 2 ^e Chance, amphithéâtre 360 chemin Madrague Ville, 15 ^e Marseille

Et APRÈS ?

A l'issue de la concertation, un bilan des échanges et des observations formulées au cours de la concertation sera établi par le garant et publié sur le site internet de la concertation. Les maîtres d'ouvrage publieront ensuite, 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.

Une fois la concertation préalable terminée, le projet tenant compte de l'expression du public sera présenté à l'Autorité Environnementale. D'autres étapes à venir permettront par ailleurs de progresser dans la démarche d'intégration du projet dans son environnement territorial, notamment l'enquête publique.

Informez-vous et exprimez-vous
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
gpm@port-marseille.fr
www.port-marseille.fr