• « *Le projet améliorera la maîtrise des nuisances liées au trafic des poids-lourds* ».

Si après le graphique de l’évolution des trafics routiers jusqu’en 2045 :



Le report modal vers le fer induit par le projet permettra **peut-être** de limiter la croissance du trafic routier, **si et seulement si** les opérateurs de transport combiné veulent y adhérer. Dans le cas contraire, le trafic routier ne fera que croître. Si l’on ne contraint pas les opérateurs à utiliser le rail comme mode de transport sur les longues distances, l’ambition 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 risque de ne pas être atteinte. Dans tous les cas de figure, comme le montre le graphique, il n’y aura pas de baisse significative du trafic routier, à minima il n’y aura qu’une stagnation de ce trafic.

Sur ce point, le 17 septembre 2015, page 10 des « conclusions et avis » du commissaire enquêteur Jean REYNAUD ayant donné un avis défavorable sur le projet du Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM), il est fait mention d’un article de la revue « Transport Info » du 27 novembre 2015 intitulé : « Le Havre : le fiasco de la plateforme multimodale ».

<https://www.transportinfo.fr/havre-fiasco-plate-forme-multimodale/>

Monsieur Hervé MARTEL, ancien directeur du port du Havre et actuel Président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille pourrait-il nous expliquer le pourquoi de ce fiasco ? Ce fiasco pourrait-il se répéter sur la plateforme multimodale de Mourepiane ?

Page 29 du dossier de concertation, il est question des acteurs économiques en présence. Ils sont au nombre de quatre : Greenmodal Transport, Naviland Cargo, CMA-CGM et enfin T3M. Il y en avait un cinquième, NOVATRANS, mais il est déjà parti à Miramas, emportant avec lui le traitement de 30 000 UTI/an, juste ce qui faudrait en plus au MET pour tout juste atteindre, après la fermeture du Canet, son seuil de rentabilité (voir un peu plus loin).

Page 95 du rapport d’enquête publique de 2015, le commissaire enquêteur pointait les arguments des acteurs économiques qui refusaient de déménager du Canet à Mourepiane :

* *Le fait que, malgré les déclarations du Port, la plateforme du Canet est une des plus performantes de France et que, dans le domaine technique, ils n’auraient rien à gagner à ce déplacement.*
* *Le coût élevé du déplacement.*
* *Les coûts d’exploitation plus élevés.*
* *La perte d’espace : 27 ha pour la seule gare du Canet, 13 ha à Mourepiane pour l’ensemble des activités.*

*Ils sont donc catégoriques*, renchéri le commissaire enquêteur, *même s’ils sont obligés de déménager, ils n’iront pas à Mourepiane mais ailleurs (Fos ? Miramas ?).* Comme NOVATRANS ?

Il serait intéressant de connaître aujourd’hui l’avis de ces opérateurs, surtout Greenmodal Transport, Naviland Cargo et T3M. Il serait intéressant également de connaître la part de chacun de ces quatre opérateurs en nombre d’UTI/an traités.

• « *La logistique urbaine et du territoire doit également pouvoir être assurée par voie ferroviaire pour ne pas multiplier les circulations de poids-lourd en Ville. L’État et les acteurs du territoire, associés au port de Marseille 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* ».

Cette solution était une des réserves émises par le commissaire enquêteur précédemment cité, réserve levée donc par les maîtres d’ouvrage de l’actuel projet.

Il est cependant important de distinguer les flux ferroviaires logistiques continentaux des flux ferroviaires logistiques maritimes.

Le trafic fret existant aujourd’hui sur la gare du Canet est précisé page 8 du dossier de concertation :

* 2 trains A/R mixte continental/maritime
* 2 trains A/R 100% continental

Actuellement, le volume traité par la gare du Canet est environ de 40 000 UTI/an et celui du terminal maritime Med Europe Terminal (MET) de Mourepiane est d’environ 20 000 UTI/an.

50% du trafic **continental** combiné du Canet sera transféré sur les terminaux Clésud et TOP de Miramas soit 20 000 UTI/an. Les 20 000 UTI/an restants seront donc, après la fermeture du Canet, transférés sur le MET. Le volume traité par le MET sera alors de 40 000 UTI/an (20 000 UTI maritimes + 20 000 UTI continentaux).

Page 7 des « conclusions et avis » du 17 septembre 2015 du commissaire enquêteur, il est écrit : « *Le seuil de rentabilité de l’opération, le « point mort », selon Projénor est de 70 000 conteneurs/an à Mourepiane* ».

Le terminal de Mourepiane devra donc doubler son volume traité, atteindre 80 000 UTI/an pour dépasser son seuil de rentabilité ! Le terminal en aura-t-il les capacités ?

Si le MET n’est destiné qu’à traité le fret **continental** de Marseille et l’Est du département, c’est donc l’accroissement du fret maritime qui permettra d’atteindre, voire de dépasser le seuil de rentabilité du terminal. Cela tombe bien, le MET est exploité par INTRAMAR, filiale de l’armateur CMA-CGM.

Il serait intéressant de connaître actuellement pour le bassin Est, le pourcentage des conteneurs maritimes qui transitent par le train et le pourcentage des conteneurs maritimes qui transitent par camions, en entrée et en sortie, du port ou de la gare du Canet. Pour les conteneurs maritimes qui transitent par camions, quel pourcentage viennent/vont de/vers Marseille ou ses environs et quel pourcentage viennent/vont de/vers beaucoup plus loin.

Pour le commissaire enquêteur, page 16 des « conclusions et avis », le transit hors Marseille du fret maritime devait passer par Fos.

= = = = = = = =

Venons-en maintenant aux caractéristiques techniques du projet.

 À plusieurs reprises dans le dossier de concertation, à plusieurs reprises également lors de la première réunion publique et lors du premier atelier thématique, les maîtres d'ouvrage emploi le terme "train complet" (Train adressé par un même expéditeur à un même destinataire). Ce terme n'est pas assez précis pour permettre au public d'apporter sur le dossier un avis motivé. Ne faudrait-il pas parler de trains longs ou de trains courts ?

Actuellement, sur le bassin Est du port de Marseille-Fos, seule la gare du Canet est apte à recevoir et à découper des trains longs. Les « coupons » étant ensuite acheminés **via le faisceau d'Arenc** sur le Med Europe Terminal. Les trains courts entrant sur le bassin Est peuvent par contre aujourd'hui, soit accéder à la gare du Canet pour y être déchargés, soit accéder directement au Med Europe Terminal **via le faisceau d'Arenc** sans transiter par la gare du Canet, le faisceau d'Arenc étant apte actuellement à recevoir des trains courts sans contraintes aucune.

Afin donc de pouvoir motiver notre avis sur ce dossier, nous demandons aux maîtres d'ouvrage, tous trains de fret confondus, quel pourcentage de trains longs et de trains courts pénètrent actuellement sur le bassin Est en provenance de Miramas, qu'ils soient à destination de la gare du Canet ou à destination directe du MET via le faisceau d'Arenc et en incluant les trains de fret traités uniquement sur le faisceau d'Arenc (vrac...).

Une des options alternatives à la reconstitution des fonctionnalités du Canet est exposée page 21 du dossier de concertation : "*Le faisceau d'Arenc pourrait être adapté pour accueillir un faisceau de réception de trains complets* (trains **longs** ?). *Cette alternative serait* ***compatible*** *avec le programme de réaménagement des voies voyageurs de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur* ***mais pas avant 2030***. De plus, page 27 du dossier de concertation, il est écrit dans l'encart en haut à droite : "*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* (**longs ?**) *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***"*.*

Un exemple de l'interdépendance des projets est donné page 15 du dossier d'enquête publique sur la LNPCA (Projet des phases 1 & 2 - Marseille Corridor Ouest) : "*Le projet comprend l'aménagement d'aiguilles en gare de l'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne PLM par les convois* ***fret*** *venant de Miramas*". Il y a donc bien déjà un problème identifié de gestion ferroviaire entre les trains voyageurs dont la fréquence va fortement progresser et les trains de fret. La volonté de la part des maîtres d’ouvrage de vouloir continuer à faire entrer des trains **longs** de fret sur le bassin Est pour des raisons économiques ne va rien arranger à l’affaire.

Un autre point qui ne va rien arrangé à l’affaire sont les propos tenus par Monsieur Patrick LARMINAT (SNCF Réseau) à la sortie de la réunion d’ouverture de la concertation. Il nous a indiqué que la SNCF envisagerait de faire passer par la gare d’Arenc des TER qui circulent sur la ligne PLM. Aujourd’hui, seuls les TER de la ligne de la Côte Bleue passent par la gare d’Arenc avant de rejoindre la gare Saint-Charles. Les TER qui circulent sur la ligne PLM vont directement à la gare Saint-Charles, comme les trains Intercités. Demain, sur la ligne de la Côte Bleue, entre l’Estaque et la gare Saint-Charles et inversement, la SNCF aura donc à gérer les passages des TER de la Côte Bleue plus des TER de la ligne PLM sans compter des trains longs de fret. Espérons que la ponctualité des TER n’aura pas à en pâtir.

Mais revenons sur les différentes phases du projet.

**En 2024**, la gare de fret du Canet est fermée.

**De 2024 à 2025**, il est précisé page 8 du dossier de concertation qu’*une étape transitoire* *est nécessaire pour maintenir la desserte ferroviaire du port*. Cette étape *prévoit une solution dérogatoire* **(donc dégradée)** *de réception des trains complets* **(longs)** *sur le faisceau d’Arenc en modifiant exceptionnellement et temporairement les modalités d’organisation et d’exploitation*. Et d’ajouter : *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*.

**En 2025**, les trains longs (et des trains courts) accéderont au MET par **une voie unique remise en service, sous tunnel et en pente, qui sera électrifiée car elle ne l’est pas, qui sera dépolluée des infiltrations de Chrome VI déversé pendant des années par une entreprise, voie unique dont on a déjà pris la précaution de changer les rails, les traverses et le ballast pour atténuer le bruit et les vibrations provoqués par les trains. Pour atténuer encore plus le bruit, il a été implanté de chaque côté de la voie en amont du tunnel des murs anti-bruit.**

**De 2025 à 2030**, les trains longs qui sortiront du MET par le raccordement de Mourepiane auront une pente à gravir telle, qu’il faudra en plus de la locomotive électrique à l’avant ajouter une locomotive diesel à l’arrière pour pousser le convoi. Ce dernier, ayant réussi péniblement à gravir la pente, devra dans certains cas à la sortie du tunnel, attendre que la voie « voyageur » sur laquelle il doit s’insérer soit libérée des TER. Ensuite seulement, il devra tout aussi péniblement reprendre de la vitesse pour emprunter **jusqu’en 2030 une voie TER à contresens sur deux kilomètres avant de retrouver la voie dans le bon sens.** Il n’est pas précisé par contre dans ce cas, que de 2024 à 2030 (6 ans !), cette étape transitoire **réduirait, elle aussi,** les marges nécessaires à la gestion des aléas d’exploitation ferroviaire ! Les trains courts quant à eux pourront continuer d’accéder au faisceau d’Arenc sans problème.

**Après 2030-2032**, une fois la réorganisation du faisceau d’Arenc terminé (voir dossier LNPCA), les trains de fret **longs** pourront accéder au faisceau d’Arenc de façon pérenne sans problème.

Afin d’améliorer les marges nécessaires à la gestion des aléas d’exploitation ferroviaires, n’est-il pas envisageable jusqu’en 2030, c’est-à-dire demain, de ne faire entrer sur le bassin EST que des trains de fret **courts** ? Le dédoublement des trains longs pouvant être effectué en amont à la gare de fret de Miramas, de Rognac ou du Pas des Lanciers.

Lors du premier atelier sur les effets du projet sur le territoire à l’école de la 2ème Chance, Monsieur Stéphane PITON (SNCF Réseau) nous a affirmé qu’après 2030, les trains de fret (longs ou courts) pourraient ne plus sortir par le raccordement de Mourepiane. Ils sortiraient par le faisceau d’Arenc. Cela vient bien confirmer que la remise en service de la voie unique du raccordement de Mourepiane n’est pas la solution idéale à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet. Pourquoi cette information n’a-t-elle pas été portée à la connaissance du public dans le dossier de concertation ?

Page 27 du dossier de concertation, il est précisé que parmi les infrastructures à construire dans le cadre du projet : « *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* ». Ces travaux vont donc être réalisés avant l’enquête publique qui doit avoir lieu fin 2023 ! Quelle est l’utilité d’une enquête publique si les travaux commencent avant ?

Pourquoi dans ce cas rallonger le faisceau de Saint-André ?