



Cap au Nord

1, rue Jean Jacques VERNAZZA
13016 – Marseille
caponor.assoc@wanadoo.fr

Marseille, le 14 décembre 2022

L'association Cap au Nord, qui réunit les habitants des 15 et 16^{ème} arrondissements de Marseille soutient :

- un ferroutage sobre en investissement public,
- un ferroutage conçu pour une vision à long terme en lien avec les évolutions,
- un ferroutage en milieu urbain dédié à la logistique de la ville et de son agglomération,
- un ferroutage limitant les impacts sur la qualité de vie les habitants.

Après analyse du dossier présenté dans le cadre de la fermeture de la gare du Canet et la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires et la participation à toutes les réunions dans le cadre de la concertation préalable à l'enquête publique, Cap au Nord tient :

- à rappeler le traumatisme du dossier précédent dit « TTCM »,
- à souligner la dégradation des conditions de vie des habitants des quartiers Nord suite aux déplacements et à la concentration d'activités à fortes nuisances depuis une dizaine d'années (Transcausse, la zone franche, le développement du trafic aérien, l'invasion des containers et de leurs chantiers de réparation, la démultiplication des poids lourds, la réouverture de la forme 10, la gare internationale du Cap Janet, la chaleur des data centers, les bateaux de croisière, TPA...).

Le dossier présenté se construit autour du postulat du développement du ferroutage et du report modal en remplacement du transport routier de marchandises. Cap au Nord s'inscrit dans cette logique de report. Il est inscrit au Projet Stratégique du GPMM en page 55 que le ferroutage est un « enjeu clé (pour) assurer l'approvisionnement et ...accompagner le développement économique de la métropole sans augmenter le flux de camions en cœur de ville » ce qui est cohérent avec le projet. Toutefois il est aussi précisé que « plusieurs aspects cruciaux devront être réunis : ...Une volonté des chargeurs de favoriser le report modal et donc de maintenir une part modale ferroviaire très élevée pour les pré/post-acheminements, afin de limiter au maximum l'impact en flux camions généré par ces trafics ». Qu'en est-il de cette volonté ? Au vu de l'importance des investissements un éclairage sur ce point est crucial. Quoiqu'il en soit l'augmentation du trafic PL est incontournable.

Cap au Nord demande que l'accroissement de l'activité du GPMM soit lié au développement du ferroutage et que ces éléments fassent l'objet d'un échange régulier en comité de concertation.

Le dossier mettant en avant l'importance du ferroutage et du report modal pour desservir la ville de Marseille, Cap au Nord demande que soit :

- explicité l'intérêt de faire débarquer sur les quais Est les UTI qui partent en train sur la France et l'étranger.
- indiqué l'impact de ses volumes sur le nombre de trains quotidiens ou en composition des trains (trains courts / trains longs).

Dans cette même logique d'un ferroutage au profit de la logistique marseillaise Cap au Nord demande qu'à terme les marchandises continentales à destination de l'Est du département n'entrent pas dans Marseille pour en ressortir en poids lourds sur différents axes routiers urbains quasi saturés. Ces containers continentaux arrivant du couloir rhodanien doivent être traités à Clésud et dirigés par rails vers l'Est du département. Selon les informations transmises il s'agit de 16% du trafic PL en sortie de la gare du Canet et 10 en entrée. Les quartiers nord « payent suffisamment cher » en mauvaise qualité de l'air et en sécurité de déplacement des habitants.

Cap au Nord demande que soit examinée en priorité une alternative au traitement des trains longs. Pourquoi procéder au découplage des trains en ville ? L'opération de découplage mobilise :

- des surfaces importantes sur le port alors que cet espace pourrait accueillir d'autres fonctions utiles à la gestion portuaire et rendre des espaces à la ville (par exemple le stockage des containers qui envahissent nos quartiers).
- des investissements pour aménager plus de 850m de rails sur plusieurs voies pour X trains par jour (éléments sollicités parmi 15 questions écrites sur le site de la concertation pour lesquelles aucune réponse n'a été apportée).

Le découplage avant l'arrivée sur Marseille :

- rend inutile la réouverture du tunnel du Soulat et les aménagements prévus sur le raccordement de Mourepiane,
- limite la pollution de l'air liée à l'utilisation d'une locomotive diesel pour les trains de plus de 1250 tonnes.

Quant à la qualité de vie des habitants, le dossier et les échanges lors des visites et des réunions, l'accent a été mis par les maîtres d'ouvrage sur leurs engagements en matière d'études afin de mettre en œuvre les réponses adéquates (réponses dont certaines ont été présentées) pour les limiter. Cap au Nord sera très attentif aux éléments positifs qui seront explicités dans le dossier soumis à l'enquête publique. Il convient toutefois de souligner que la population impactée par le projet est largement sous-estimée dans le dossier présenté.

Les études, qui auraient dû être présentées dès la concertation, et les réponses à apporter sur le bruit, incluant les heures de circulation et de manutention du trafic fret, sont indispensables et doivent être élargies à Saint-Henri et l'Estaque, zones à forte densité d'habitants le long des voies ferrées. Cap au Nord demande que ces études soient portées à la connaissance des populations en amont de l'enquête publique.

Dans une option dégradée, s'il apparaissait que le découplage et le couplage des X trains longs ne pouvaient être opérés hors Marseille, Cap au Nord demande que la circulation des trains en départ de la zone portuaire s'opère par le faisceau d'Arenc avec un engagement des maîtres d'ouvrage à retenir ce parcours.

Par ailleurs, le dossier insiste sur la création d'emplois liés à ce projet. Toutefois, rien n'est indiqué sur le devenir des salariés travaillant sur la gare du Canet. Ce point mériterait d'être précisé. De même, il

serait souhaitable d'avoir des précisions sur le montage financier. Qui paye quoi ? Quels investissements pour les maîtres d'ouvrage et quelle implication du secteur privé ?

Cap au Nord dénonce le fait que des travaux soient déjà engagés pour la mise en œuvre du projet présenté à la concertation avant même l'enquête publique. Ainsi « *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* » page 27 du dossier.

Cap au Nord sera attentif

- à toutes les réalisations du GPMM pour accompagner sa transition écologique, notamment le remplacement des locomotives diesel.
- aux mesures de compensation que proposeront les maîtres d'ouvrage pour améliorer la qualité de vie des habitants compte tenu de l'augmentation inéluctable des nuisances qui découleront de ce nouveau chantier sur les quartiers Nord.

ⁱ des X trains longs information demandée sur le site de la concertation et non communiquée par les maîtres d'ouvrage