

Enquête publique

concernant

le projet de Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM)

à

Marseille (16 ème).

**Décision du 14 septembre 2015 du Directoire du
Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).**

Conclusions et avis du Commissaire enquêteur.

**Les conclusions expriment un point de vue et, même si elles sont
motivées, elles ne peuvent être que subjectives.**

J'ai commencé mon enquête avec un a-priori : **il est souhaitable de faire transiter les marchandises par train plutôt que par camion.**

Ce choix personnel remonte à une quarantaine d'années, alors que, stagiaire au service Transports de la Direction Régionale de l'Équipement, j'étudiai les possibilités de transport que l'on ne qualifiait pas encore d'« intermodal » des marchandises : le site de Rognas m'avait d'ailleurs paru intéressant – en l'aménageant bien entendu- car il permettait une liaison rapide rail/route, se situait à proximité de l'aéroport et aurait permis à des barges, traversant l'Étang de Berre, d'accoster dans la mesure où un chenal et un quai étaient réalisés dans l'étang de Vaïne.

Mais si cela n'était qu'une vue de l'esprit et une réflexion estudiantine, le projet de TTCM vient, maintenant, apporter des éléments concrets pour une réalisation qui doit pouvoir favoriser, au moment même où se déroule à Paris la COP21 pour réduire les rejets polluants dans l'atmosphère, une réponse positive qui devrait servir d'exemple.

Pourtant, au-delà des principes, les éléments fournis dans le cadre de ce projet n'ont pas atteint les ambitions que l'on pouvait en attendre.

Comme on peut le constater dans mon rapport le dossier présenté était insuffisant .

L'étude d'impact esquivait la plupart des problèmes : il est de notoriété de rappeler que, habituellement, les études d'impact sont soumises à caution à cause du lien direct de subordination entre le maître d'ouvrage qui paie le bureau d'études pour la réaliser.

Mais dans notre cas, le **bureau d'études EGIS** s'est vraiment ingénié à édulcorer au maximum les problèmes : l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n'en a pas été dupe, et lorsqu'on a un peu de pratique du vocabulaire administratif, les critiques émises par cette assemblée d'ingénieurs généraux correspond bien à l'avis de la population qui estime « cette étude d'impact particulièrement décevante sur la qualité de son contenu :

- par l'absence de prise en compte d'un élément majeur du projet global : l'impact des flux de transports qu'elle engendre dans les quartiers habités. On a délibérément exclu les nuisances environnementales et fonctionnelles qui en découlent.
- par des silences préjudiciables sur certains items, souvent graves, comme la cohérence avec le PDU.
- par une zone d'étude réduite, variable et mal définie, malgré la cartographie régulièrement présentée d'une «aire d'étude rapprochée», en fait jamais documentée, et ne faisant l'objet d'aucune synthèse.
- par un contresens quasi-systématique de l'impact du projet sur l'aire d'étude, en examinant le plus souvent l'impact du milieu sur le projet.

- par la minoration systématique des items retenus, aussi bien sur chaque périmètre retenu pour chaque item, que sur les éléments chiffrés retenus.
- par l'absence de mesures claires envisagées pour limiter l'impact du projet global.
- par de la langue de bois et des considérations générales, voire des affirmations gratuites, au lieu de résultats clairs et chiffrés pour nombre d'items. »

Personnellement, je me contente d'observer que ce bureau d'études peut être parfait pour tout maître d'ouvrage qui considère que les réglementations qui imposent de tels dossiers ne sont que des formalités qu'il est bon de « lisser » et les mises à l'enquête des procédures administratives qui aboutissent à des avis positifs.

Mais pour peu que l'autorité environnementale et la population aient un œil critique sur ces documents, pour peu que le commissaire enquêteur fasse preuve de curiosité et d'indépendance, qu'il soit induit à mener enquête, il est préférable, pour le maître d'ouvrage, de confier ces travaux à un bureau d'études scrupuleux qui posera vraiment les problèmes, même s'ils sont difficiles à accepter et vont entraîner des frais supplémentaires pour la réalisation de l'opération.

L'étude de dangers présentent quelques insuffisances graves qui ne permettent pas de la valider . Ainsi :

- des distances d'effet ont été mal cartographiées, réduisant, visuellement, les zones véritables d'impact ;
- les zones de risque pour les seuils concernant les seuils à effets irréversibles (5SEI), zones de dangers significatifs pour la vie humaine atteignent 4700 m dans la situation maximale qui englobe tout le secteur habité
- les bateaux de croisière, pouvant être mis à quai à 700 m seulement du terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM) ne sont pas mentionnés ;
- Médiaco Vrac, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) la plus proche, ne fait l'objet d'aucune mention alors qu'elle pourrait subir, ou provoquer, des effets dominos .
- les densités démographiques correspondent à la moyenne de l'arrondissement, mais non pas à celle des zones villageoises proches (une demande auprès des services de l'INSEE aurait permis d'éviter cette « erreur » ;
- l'étude ne comporte que la situation des matières dangereuse au niveau du Terminal, et ne prend pas en compte les risques pour les camions et les trains traversant des secteurs habités.

En définitive, le dossier présenté aurait pu être un dossier suffisant pour pouvoir lancer un débat public, mais pour une enquête publique, nous étions en droit de pouvoir nous appuyer sur un dossier plus complet, un dossier qui permettait de répondre efficacement à la plupart – ou du moins aux plus importantes questions posées – et non d'être amené à enquêter autant pour obtenir des réponses suffisamment précises que pour bien analyser les enjeux.

Lors de la période d'enquête, jusqu'au 6 novembre, j'ai été positivement surpris par les réactions des habitants des quartiers Nord qui m'ont apporté des lettres individuelles très bien rédigées (que ce soit sur la calligraphie, l'orthographe et la présentation des arguments), à partir quelquefois d'un canevas proposé par les associations, qui exprimaient aussi, avec des indications précises sur les nuisances subies, leurs ressentis et leurs réactions face à ce dossier qui entraîne pour elles de nouvelles nuisances qu'elles trouvent insupportables,

De plus, avant la fin de l'enquête le conseil d'arrondissements du 8ème secteur de Marseille (15ème et 16ème arrondissements) avait à l'unanimité rejeté ce projet tandis que :

- la Commission permanente du Conseil Régional a , en majorité, apporté son soutien au projet, conditionnant cependant ce soutien :
 - * à l'engagement des partenaires privés à investir ultérieurement pour porter la capacité du terminal de 80 000 à 150 000 conteneurs ;
 - * à la bonne intégration du projet dans les quartiers environnants.
- la majorité du Conseil Municipal de Marseille a, en majorité, apporté lui aussi son soutien, sous réserve de compléments sur le volet acoustique et l'insertion urbaine du projet

Comme le montre mon rapport, face aux arguments, détaillés et conséquents,, développés par ces intervenants, et aux réserves et oppositions émis par les élus, j'avais besoin d'avoir une autre vision du dossier, plus positive, et je me suis tourné vers le GPMM pour lui demander de me fournir des coordonnées d'entreprises et d'organismes pouvant apporter un point de vue différent.

Parallèlement, je posai tout une série de questions au GPMM et à Mourepiane terminal transport Combiné (MTTC) société créée pour réaliser l'équipement .

Parmi les entreprises que j'ai contacté, une dizaine m'a répondu par courriel et j'ai rencontré personnellement les directeurs de Transagruie, installé au Canet et de Tempo One.

Parallèlement, si je n'ai pas eu de réponse du chargé de mission « logistique » de la maison de l'emploi, j'ai rencontré des représentants des dockers et le Président de l'Union Maritime et Fluviale

Sur sa demande, j'ai rencontré aussi le Directeur d'Euroméditerranée et ses collaborateurs qui m'ont indiqué que :

- le projet de chantier à Mourepiane est un élément clé des apports attendus dans la charte Ville Port signée par la Ville, en termes d'amélioration du fonctionnement urbain à l'interface.
- il est structurant autant pour l'avenir industriel des bassins marseillais du GPMM et leur compétitivité, que pour le développement de la métropole de demain avec l'Ecocité

... mais je n'ai pas eu de réponse sur le devenir des entreprises du Canet.

Parallèlement, j'ai reçu une lettre du président du Conseil régional qui m'indique que le TTCM est un « outil stratégique pour le développement des bassins Est du port » et que « le terminal de Mourepiane est un projet fortement symbolique » de la Charte ville-port « particulièrement bénéfique pour les quartiers arrière-portuaires de Marseille puisque dans ces arrondissements se situent plus de 13000 emplois liés au port » et ce projet auquel le Conseil Régional « apporte son plein appui » « doit voir le jour au plus vite ».

J'ai eu, enfin, le 1^{er} décembre, l'intervention de la DREAL qui souhaitait me rencontrer pour me permettre « de mieux appréhender les enjeux globaux liés à ce projet. emblématique de la Charte ville - port des bassins Est et revêt un caractère stratégique pour les services de l'État, au-delà de sa seule fonction logistique et qui vise tout à la fois à /

- conforter le maintien d'activités économiques à proximité immédiate des quartiers Nord de Marseille;
- développer l'activité du terminal maritime à conteneur des bassins Est;
- concrétiser le transfert modal en acheminant au cœur de la ville par voie ferrée des marchandises qui circuleraient autrement par camions au milieu des quartiers;
- libérer du foncier au Canet dans le cadre de la seconde phase de l'opération d'intérêt national d'Euroméditerranée, ce qui permettra de contribuer à la production de logements sociaux à l'échelle de la ville de Marseille et de participer à la gestion des risques inondation liés au ruisseau des Aygalades. »

A cette date, il eut été plutôt anormal de ma part d'avoir à appréhender encore mieux les enjeux globaux de ce projet, et j'ai préféré lui demander son avis sur l'étude de dangers que d'avoir à me déplacer pour entendre la bonne parole !

L'impression générale qui ressort de cette enquête est plutôt désagréable : le dossier présenté a été perçu comme une formalité, obligatoire, pour régulariser une situation existante et nombre d'interventions, notamment après la période d'enquête officielle, m'ont paru être plus incantatoires, comme ces références incessantes à la Charte Ville-Port en oubliant nombre de ses propositions, plutôt qu'argumentées pour consolider le projet présenté.

Or, il s'avère que les particuliers, de plus en plus compétents, en constatant l'absence d'analyse des problèmes induits par le projet, en viennent à douter de plus en plus et à se demander si des décisions dites « techniques » ne sont pas, en fait, fortement influencées par des processus psychologiques qui amènent à prendre des décisions que l'on a, par la suite, de plus en plus de difficultés à remettre en question et que l'on consolide par des généralités, comme, dans notre cas, l'affirmation de la réduction des pollutions et de la réduction de l'empreinte carbone des émissions du transport des marchandises sur Marseille, qui ne résistent pas à l'analyse.

On est en plein « principe de Peter » !

Plus globalement, plusieurs points ont fait l'objet d'interrogations de ma part :

1) L'insuffisance d'information concernant le trafic conteneurs (analysée ci-avant dans mon rapport) : c'est par les dockers que j'ai appris, enfin, que le nombre total de conteneurs transitant par Mourepiane était d'environ 125000/an, les données apportés par les maîtres d'ouvrage, ne détaillant pas le trafic des Bassins Est.

Les réponses des maîtres d'ouvrage qui me sont parvenues le 11 décembre m'ont permis de constater :

- que le trafic maritime sur Marseille des conteneurs, en légère diminution, est toutefois globalement stable autour de 220000 conteneurs/an ;

- qu'en 2014, le trafic ferré, de 31000 conteneurs, s'est effectué seulement entre la voie maritime et la vallée du Rhône et au-delà et le sud-ouest,

- que tout le trafic maritime qui alimente, ou qui part, de Marseille et ses environs est effectué par camions, 415000 conteneurs venant de Fos et 110000 arrivant à Marseille.

Ainsi, **le trafic train actuel n'alimente pas Marseille, mais sert aux liaisons internationales** : l'orienter vers Fos paraît alors plus pertinent.

Par contre, il apparaît plus souhaitable que les 415000 conteneurs qui débarquent à Fos pour aller sur Marseille par camion viennent directement sur les bassins Est

2) La dialectique développée au niveau portuaire consiste à prendre en compte les origines (ou les destinations) des produits, non pas en fonction de l'arrière-pays national, mais en fonction des pays liés à la voie maritime : ainsi Marseille devrait recevoir tous les conteneurs de la Méditerranée et Fos, tous ceux qui viennent de l'intercontinental, comme c'est le cas pour les bananes de Côte d'Ivoire.

Si ce principe comporte quelquefois des exceptions, il y a lieu de raisonner différemment et de mettre la priorité sur les destinations et arrivages terrestres : les bassins Est de Marseille devraient être priorités pour la ville et sa banlieue et Fos pour les distances plus éloignées.

C'est la réflexion que nous nous étions posés, mon suppléant et moi, dès le début de l'enquête ; c'est une conclusion qui m'apparaît désormais évidente.

3) J'ai ressenti, de la part du GPMM, une volonté de réduire le projet à sa plus stricte dimension alors que les autres partenaires le liaient à un ensemble beaucoup plus vaste, le programme global ne comportant pas 2 projets, le TTCM et la boucle ferrée de Mourepiane, mais encore le devenir des opérations réalisées à la gare du Canet.

Et, effectivement, les interactions entre ces 3 projets doivent amener à penser d'une manière plus globale, ce qui n'était pas le cas pour moi, initialement.

Dès lors, il est impossible de faire l'impasse sur :

- les populations prises « en otage » qui subiront de nouvelles nuisances sans qu'il soit envisagé de contreparties.

- le devenir des entreprises situées dans la zone du Canet, qu'elles soient sur les terrains appartenant à la SNCF ou sur le territoire défini dans le cadre d'Euromed II.

Ici, les entreprises installées sur la gare du Canet, qui interviennent directement pour le déchargement des conteneurs, servent à alimenter Marseille pour la quasi-totalité de leur trafic. Pour continuer leur action, il faut donc qu'elles s'installent sur le site de Mourepiane. Or, déjà, sur les 70000 conteneurs traités à la gare du Canet, il n'en reste plus que 43000, la société Novatrans ayant émigré vers Clésud à Miramas... et le seuil de rentabilité de l'opération, le « point mort », selon Projénor est de 70000 conteneurs/an à Mourepiane.

4) Pour **SNCF Réseau**, qui a une place déterminante dans ce dispositif, **c'est actuellement une opération fort rentable financièrement**. Comme l'ont indiqué des intervenants, elle « encaisse sans décaisser » ! Pour les travaux de la boucle ferrée de Mourepiane/Consolat dont elle a la maîtrise d'ouvrage, elle a obtenu 14M€, plus une rallonge de 3M€ pour divers aléas, dont 1,725M€ pour report de travaux sans participer aucunement au financement pris en charge à plus de 80 % par des fonds publics et le solde par le GPMM. Gageons que les personnes publiques recevront le bilan des contrôles exercés par le contrôleur financier.

Pour le TTCM, elle ne financera pas non plus alors que les recettes prévisionnelles devraient doubler, puisque le trafic prévu serait 2 fois supérieur à celui du Canet.

Et les terrains de la gare du Canet seront vendus à son profit.

Dès lors, il serait normal qu'elle soit impliquée financièrement, notamment pour des travaux liés à la limitation des nuisances et gênes subies par les riverains .

5) La création du TTCM ne pourra être effective que si la société d'exploitation prévue et nommée dans le dossier : « société Transport Combiné Mourepiane Exploitation » (TCME) voit le jour.

A ce sujet les porteurs de projet ont répondu le 11 décembre à mes interrogations en indiquant :

« Les opérateurs et les investisseurs sont en phase finale de négociation après plusieurs étapes déjà franchies avec succès.

La réponse à l'appel à projet lancé par le GPMM a été faite par un groupement qui associe les trois opérateurs de transport combiné présents dans la zone de Marseille : **Greenmodal, T3M, Naviland**. Ces entreprises se sont engagées dans l'offre remise en novembre 2011 à constituer la future société d'exploitation.

Par courrier en date du 9 juillet 2015, les trois opérateurs concernés ont validé le projet présenté à l'enquête publique, en identifiant les derniers points devant faire l'objet des négociations. »

Après avoir rencontré Transagruie, société installée elle aussi à la gare du Canet et qui ne fait pas partie des opérateurs s'étant engagés dans le TCME, bien qu'elle ait assuré le transfert de près de 13000 conteneurs en 2014 et qui m'a fourni les coordonnées de responsables de **Naviland** et de **T3M** que j'ai questionnés, j'ai reçu de leur part les courriels ci-après.

Le 11 décembre, de **Monsieur Stéphane TORDJMAN**

Chef d'Agences Marseille / Fos Sur Mer

Naviland Cargo

Pour faire suite à notre échange téléphonique, je vous en confirme la teneur sur le fait que notre société Naviland Cargo, en l'état des éléments proposés par Projenor, n'est pas intéressé à rentrer dans la société d'exploitation du futur terminal de transport combiné de Marseille Mourepiane.

Cette position a déjà été notifiée par écrit à 2 reprises aux différents interlocuteurs en charge de ce dossier.

Je vous confirme par ailleurs que le coût de passage de l'UTI à 38€, que l'on vous a communiqué est inférieur au coût de production réel, que cette société d'exploitation devra supporter, si ce terminal voit le jour.

Le 15 décembre, de **Monsieur Jean-Claude BRUNIER**

Président Directeur Général

T3M

Nous avons fait partie du groupe des opérateurs, avec Naviland et Green Modal, qui a participé à la dernière réponse de Projenor à la suite de l'appel à intérêt du GPMM concernant le projet Mourepiane.

Projet qui a été retenu par le GPMM.

Dans le cadre de ce projet, nous avons signé en tant qu'opérateur (avec Naviland et Green Modal) un contrat avec Projenor dans lequel les conditions préalables suivantes étaient inscrites :

- § Prix du passage de l'UTI premier et dernier kilomètre compris : 38 € H.T. ;**
- § Pas d'emploi docker sur la partie continentale du terminal ;**
- § Pas de machine de pousse pour la sortie des trains du terminal ;**
- § Entrée et sortie directe pour les UTI sur le terminal sans traverser le Port.**

En 2014, n'ayant pas de réponse concrète à nos prérequis, nous avons demandé la réunion de commission ad hoc prévue dans le contrat pour avoir ces réponses.

La réunion n'ayant pas eu lieu, nous avons définitivement et formellement signifié à Projenor notre sortie du groupe ayant répondu au projet.

Fin 2014, Projenor nous a recontactés pour nous présenter un nouveau projet que nous avons étudié.

Nous avons indiqué à Projenor, pour la partie Continentale, les impossibilités de fonctionnement qu'il présentait.

À partir du printemps 2015, le Préfet Cadot a pris en main le dossier et a organisé de nombreuses réunions à Marseille ; réunions auxquelles nous avons participé.

Les opérateurs ont fait de nombreuses propositions d'améliorations qui amenaient d'importantes économies, qui ont été, pour la plupart, compensées par de nouvelles dépenses découvertes tardivement par Projenor.

Si bien que le Préfet Cadot a déclaré forfait avant l'été 2015.

Ce qui me permet de vous confirmer que la création du TTCM en l'état actuel n'amènera aucune amélioration à mon entreprise (au contraire) en termes de qualité de service et de prix de revient (difficultés de mode opératoire et déficit d'exploitation important pour la société d'exploitation dont les actionnaires sont les opérateurs).

De ce fait, je n'ai aucune intention d'utiliser les services du TTCM.

D'une façon générale, les contraintes maritimes de ce projet et son coût beaucoup trop important ne permettent pas aux UTI continentales de pouvoir y adhérer.

Par ailleurs, je vous confirme que le site du Canet traite quotidiennement les trains du combiné les plus longs de France à 850 mètres grâce à un faisceau ferroviaire de près d'un kilomètre de long (ce qui est remarquable).

Cela permet :

§ Une très bonne productivité qui compense largement la faible longueur des cours du terminal ;

§ Une empreinte environnementale très basse, ce qui va être renforcé par l'utilisation de véhicules industriels au GNV que nous allons mettre en route prochainement au départ du terminal du Canet.

Le 27 novembre 2015 la revue « Transport Info » publiait :

LE HAVRE : LE FIASCO DE LA PLATE-FORME MULTIMODALE

Détenue par quatre opérateurs de combiné, **LHTE**, la société d'exploitation du terminal est en redressement judiciaire depuis le 23 octobre. Le tribunal de commerce doit statuer avant Noël. Retour sur un fiasco prévisible.

Il y a comme un air de décadence dans le transport combiné. La super plate-forme rail-route-fleuve du Havre capable de traiter 300 000 EVP par an est déjà en faillite ! Attendue depuis des années, elle devait favoriser le report modal et soutenir la compétitivité du premier port à conteneurs de France par rapport à Anvers. Depuis le 23 octobre, Le Havre Terminal Exploitation (**LHTE**), la société qui la gère officiellement depuis juin 2015, est en redressement judiciaire pour une période de deux mois. Composé de **Naviland** tête de file du groupement avec plus de 30% des parts, de **Greenmodal**, de **Logiseine** et de **Novatrans**, **LHTE** a donc fait long feu. « On attend de savoir après la mi-décembre quelle suite le tribunal va donner au redressement » observe-t-on au **Grand Port maritime du Havre**. Au pire, ce sera la liquidation. L'entreprise présidée par **Christophe Regnier**, un ancien de la Générale de manutention portuaire, installé par Naviland est incapable de payer ses loyers à **LH2T**, le propriétaire du terminal. Car son activité tourne au ralenti, faute de savoir faire fonctionner l'équipement et d'avoir sérieusement démarché des clients à temps. « On peut se demander si elle a vraiment les compétences pour gérer la manutention » observe un connaisseur désolé.

Compte tenu des précédents épisodes relatés dans *Transport Info*, la défaillance de **LHTE** n'est malheureusement pas une surprise. En fait, depuis 2014, ce quatuor de co-exploitants, engagé contractuellement auprès de **LH2T** (Crédit Agricole, agglomération havraise) pour faire tourner cet équipement d'un coût de quelque 140 M€, avançait à reculons. Trop grande, trop chère, trop coûteuse à exploiter, rien n'allait selon eux avec cette plate-forme. **LHTE** a consacré l'essentiel de son énergie à des bras de fer avec **LH2T** pour tenter de renégocier le loyer ou avec l'Etat pour obtenir des subventions d'exploitation.

Un dossier mal préparé

Parmi les arguments, l'inflation du nombre de dockers – une trentaine – en guise de personnel qui ferait à elle seule exploser les charges. « Mais comme il n'y avait pas de patron dans le groupement et que la nature a horreur du vide, les dockers en ont profité pour estimer qu'ils devaient être plus nombreux que prévu » continue ce très

bon connaisseur du dossier. Signe d'impréparation, lorsqu'il a pris livraison de l'équipement, « LHTE n'avait même pas prévu de ligne téléphonique sur son site et il a fallu plusieurs mois avant que le système informatique arrive pour gérer la manutention » ! Pire, entre les différents partenaires l'entente est loin d'être parfaite. « Mettez-vous d'accord pour remplir les trains et les barges » les a exhorté la DGITM lors de la récente AG du GNTC, en novembre. « Vous allez voir, il va se passer des choses » a promis, mystérieux, Charles Puech d'Alissac, le patron de Naviland en marge de cette manifestation. Que va-t-il sortir du remue-ménage actuel ? Des échanges ont lieu à différents niveaux entre le secrétaire d'Etat Vidalies, la DGITM, le port du Havre et LHTE, mais aussi les grands actionnaires de celle-ci, SNCF ou CMA-CGM. Certitude, après un tel ratage, les opérateurs du transport combiné peuvent faire une croix sur les grandes plates- formes dont ils rêvaient à voix haute ces dernières années.

Marc Fressoz

Mon Avis

Compte tenu des observations qui précèdent, je me permets de développer ci-dessous mon avis .

1/ Propositions.

Ces propositions, dont la plupart ne sont qu'indirectement liées au dossier d'enquête, me paraissent avoir suffisamment d'intérêt pour ne pas en informer le GPMM qui aura, bien entendu, toute latitude pour les prendre ou non en considération.

1) Supprimer la barrière ville-port : lors d'une visite avec les CIQ au port de plaisance de l'Estaque, la Directrice Générale du port aurait convenu que les barrières concernant ce port, mises en place pour protéger les bateaux de plaisance des vols (mais des vols ont cependant lieu par voie maritime) pourraient être ôtées.

Il faudrait, à la demande de la population, aller maintenant plus loin et ne délimiter, sur le domaine du port, que les barrières nécessaires pour éviter un accident : il y a une trentaine d'années, l'accès au port et à la digue du large était plus libre et, pourtant les marchandises n'étaient pas protégées dans des conteneurs.

- L'accès à la digue du large, comme le prévoit la Charte ville-port devrait pouvoir être ouvert à nouveau ;
- La plage située à l'arrière de la forme 10 devrait pouvoir être publique, par l'intermédiaire d'une passerelle amovible au-dessus du chenal de Saumaty et la digue sud-ouest utilisable pour les pêcheurs à la ligne.

2) Réaménager l'accès camion au terminal par la voie Est du site, à côté de l'accès pompier., afin notamment d'éviter des interrelations entre les camions et les engins de manutention qui risquent de traverser la voie royale, principalement en cas de panne du portique de chargement des conteneurs (pour une meilleure redondance dans le fonctionnement, les deux portiques prévus devraient d'ailleurs être mis en place dès la première phase de travaux)

3) Intervenir pour faire réduire les envols d'alumine lors des passages des citernes : d'après diverses informations reçues à la suite du constat des membres du CIQ de saint André, de l'alumine provenant d'Irlande, déchargée au mole 14, et transportée par des citernes noires (Sté Nacco) pour aller vers Ugine, se répand le long de la voie ferrée : selon les dockers, ces rejets ne peuvent pas provenir de la citerne qui est hermétiquement close, mais il semblerait que les manches permettant le versement de l'alumine dans les citernes soient en mauvais état et que lors des chargements une

partie s'épandent sur les wagons. Notons qu'il serait aussi plus direct de décharger ces produits à Fos et de les envoyer par train sur la vallée du Rhône

4) Pérenniser la **navette batobus** desservant l'Estaque avec passage dans l'enceinte du port

2/ Réserves

En cas de réalisation du projet du TTCM, j'émetts les réserves suivantes, réserves qui entraîneront automatiquement un avis défavorable dès lors qu'une seule d'entre elles n'est pas levée

1) **Interdire le trafic poids lourds en dehors des autoroutes A55 et de l'autoroute Nord, via le boulevard du Capitaine Géze et le Cap Pinède.**

Pour l'obtenir, le GPMM et MTTC financeront la pose de panneaux lumineux sur l'A55 afin d'interdire au poids lourds la sortie autoroutière n°6, mais la sortie n°5, directement en relation avec la porte 4 du port (cap Janet) et le retour direct sur cette autoroute, ainsi que la sortie à saint Antoine sur l'autoroute Nord et aiguiller les camions vers la sortie n°35 des Arnavaux afin d'éviter de prendre la route départementale D5A.

2) Réaliser les **aménagements routiers** suivants :

- l'entrée de la porte 4 suivant les souhaits de la Charte ville-port ;
- l'accès direct des camions provenant du boulevard du Capitaine Géze à la porte 3A du Cap Pinède, suivant les aménagements spécifiques sur lesquels Euromed s'est engagé et dont les délais de réalisation doivent être confirmés.

3) **Faire financer par SNCF Réseau les équipements ou actions suivants :**

- la mise en place d'un mur anti-bruit à saint-André, côté sud-ouest, entre la traverse du chemin de fer et le Boulevard Barnier
- la création d'un cheminement piéton sécurisé, le long de la voie entre le passage à niveau de saint André et la cité Consolat avec passerelle au-dessus du chemin du Ruisseau Mirabeau le long de la voie ferrée de desserte du TTCM : j'ai pu constater que, actuellement, les piétons empruntaient cette voie pour se rendre du village à la cité, qu'elles leur permettait d'éviter un détour de près d'un kilomètre le long de la D4, voie peu sécurisée pour les piétons, mais que, ce cheminement entraînait de la part des conducteurs de train des coups de klaxon, bruits qui pourraient ainsi être évités ;
- le renforcement des mesures de protection de bruit des trains passant dans la boucle de Mourepiane, au-delà des murs anti-bruits qui ont été créés et qui ne permettent de

protéger que les deux premiers étages.

- le test, en présence des associations locales, le temps réel d'un passage d'un train, à l'aller et au retour sur la boucle de Mourepiane et le temps de fermeture du passage à niveau. Calculer dès lors l'impact d'une fermeture pour le passage de 20 trains/jour (aller et retour) entre 6h et 22h, à rajouter aux temps de fermeture liés au passage des autres trafics, notamment des TER dont le nombre doit doubler pour passer à 4 trains/heure ;

- les études et la réalisation des travaux nécessaires pour permettre la continuation de la circulation, notamment celle des bus, entre la rue Condorcet et le chemin de St Louis à St Joseph (RD4) qui pourraient être les suivants :

* descendre la voie ferrée afin de pouvoir créer un pont au-dessus des voies ;

* mettre en place un passage souterrain accessible aux bus de la RTM

* en cas d'impossibilité, mise en place de deux navettes gratuites, financées par convention entre SNCF Réseau et la RTM qui, à partir du boulevard André Roussin, qui desserviraient l'ensemble des quartiers de St André et de St Henri selon des itinéraires et des horaires mis en place en accord avec les associations locales

- l'interdiction de toute arrivée de trains sur Mourepiane entre 22h et 6h du matin et l'organisation des circulations ferrées en conséquence.

4) **Interdire**, à l'exception de bouteilles de chlore de 49 kg, le transport, par train et par camions des **produits dangereux** des classes suivantes :

Classe 1 (sous réserve d'une étude spécifique qui n'a pas été faite dans l'étude de dangers présentée)

Classe 2.1

Classe 2,2 (sous réserve d'une étude spécifique qui n'a pas été faite dans l'étude de dangers présentée)

Classe 2,3 (chlore et ammoniac)

Classe 5,1 et 5,2

Classe 6,1

Classe 7 (sous réserve d'une étude spécifique qui n'a pas été faite dans l'étude de dangers présentée)

ce qui correspond entre 1000 et 1500 conteneurs par an qui devront passer par Fos.

Pour les citernes d'essence et d'éthanol (classe3) , le volume devrait être limité à 20 tonnes.

5) Étudier l'effet domino, de part et d'autre, entre les conteneurs du TTCM et **Médiaco Vrac** , ainsi que l'intérêt de conserver cette installation sur ce site ou de la transférer à Fos.

6) Définir, avec les entreprises de transport, tous les équipements, y compris ceux qui font l'objet d'essais actuellement, et les **pratiques permettant de réduire les bruits à la source** ; mettre en place des incitations (par exemple diminution des droits de port) pour toutes les entreprises qui s'engagent à respecter un cahier de charges incluant ces dispositions.

7) **Compléter les études de bruit**, notamment dans les zones plus élevées (La Pelouque, Verduron), étudier les équipements à réaliser, y compris la pose d'écran anti-bruit sur le toits d'entreprises périphériques, et les financer .

8) Engager la mise en place du **groupage/dégroupage des conteneurs sur le domaine portuaire**, par utilisation des espaces et hangars libres et négocier les opérations de manutention et la venue de entreprises, notamment celles qui sont installées dans les quartiers de saint André, saint Henri et l'Estaque en liaison avec la ville de Marseille qui, en rendant à l'habitation les secteurs actuellement occupés par les entreprises, rentabiliseraient ainsi leur transfert

9) Mettre en place, en application de la Charte ville-port la « réappropriation de leur port par les marseillais », « une concertation citoyenne originale », la mise en œuvre d'un contrat social « d'abord au travers du dialogue social de base qui a pour cadre chaque entreprise » en créant des **comités de réflexion et de proposition regroupant les entreprises**, dans leur diversité, comme le souhaitait M. Arakel, Président de « Tempo One », en commençant par celles qui ont donné un avis au cours de cette enquête.

10) Mettre en place dans la continuité de la Charte ville-port des **commissions avec les riverains et associations** ayant participé à l'enquête publique afin de :

- * réfléchir étudier et évaluer tout aménagement, toute amélioration qui pourrait être réalisé dans l'enceinte du port ;

- * contrôler tous les équipements, toutes les pratiques qui pourraient avoir un effet négatif sur le voisinage : la mise en place d'un numéro vert doit être complétée par une parution, sur le site internet du port, des demandes faites ou informations apportées, datées et de la réponse du GPMM

11) Créer au sein du GPMM, un service qui sera chargé d'analyser le fret maritime en fonction de sa destination ou de son origine terrestre afin de proposer aux partenaires privés d'orienter, si ce n'est le cas, vers les bassins de Marseille Est le fret destiné à

Marseille et sa banlieue et vers Fos le fret en transit, d'analyser les problèmes posés et de trouver des dispositions incitatives pour y arriver (voir l'exemple des bananes de Côte d'Ivoire dans mon rapport).

3/ Avis.

Considérant l'importance du projet et les financements publics engagés,

Considérant l'impact sur les populations riveraines, impact qui n'a pas été suffisamment étudié et qui a entraîné une forte mobilisation de cette population,

Considérant que le projet présenté aurait du prendre en compte le devenir des entreprises installées dans la gare du Canet,

Considérant que l'essentiel du trafic ferré prévu est un trafic terre/terre pour alimenter Marseille, le trafic mer/fer étant seulement un trafic de transit qui a plutôt sa place à Fos/mer,

Considérant que la relation entre Progénor et les entreprises prévues pour créer la société d'exploitation n'a pas abouti, que les déclarations entre les deux partenaires sont tellement contradictoires que l'on ne peut qu'en conclure qu'il y a mensonge, ou du moins un manque de discernement de la part de l'un d'entre eux, préjudiciable à tout accord entre les parties,

Considérant, en conséquence, qu'il y a lieu d'éviter que ce projet entre dans la catégorie des Grands projets Inutiles,

Je donne, en l'état, un

Avis défavorable

Pour ne pas rester sur une note négative, je propose de réorienter le dossier selon les principes suivants :

- l'alimentation de Marseille doit être assurée à partir d'un terminal ferré situé le plus près possible de la cité afin de réduire au maximum le flux routier et de ne garder en ville que des véhicules assurant la desserte locale ;
- le dégroupage des conteneurs avant livraison doit être effectué dans des zones spécifiquement organisées et aménagées
- toute réalisation d'équipement doit respecter les populations locales et doit obtenir leur adhésion ;
- le transit hors Marseille du fret maritime doit passer par Fos ;
- toute réalisation d'équipement doit respecter les populations locales

Plusieurs pistes, auxquelles je ne donne pas de priorité, peuvent dès lors être envisagées :

- pour les marchandises continentales, faire une étude d'opportunité de la création d'un terminal sur le site d'Arenc, sous utilisé.

- conserver et améliorer la gare du Canet pour l'alimentation de la ville et faire passer par Fos le fret de transit maritime : cette situation pourrait amener à remettre en cause le projet d'Euromed II. Celui-ci pourrait être transféré et inséré dans le secteur Estaque/Verduron /saint André/saint Henri en ramenant sur le site actuellement prévu les entreprises implantées dans ces villages ;

- donner, au contraire, la priorité à l'alimentation de Marseille via Mourepiane et organiser le transfert des entreprises installées sur la gare du Canet et celles qui sont situées dans le projet d'Eco-Cité et qui devront quitter cette zone pour les envoyer dans le secteur de saint Henri/ saint André, afin d'en faire une vaste zone d'entreprises de transport. Parallèlement, il faut alors organiser le transfert des populations de ces villages vers le projet d'Eco-Cité, dans des conditions similaires à celles qu'elles vivent actuellement et sans pénalité financière.

Ces deux options peuvent apparaître saugrenues, mais elles sont obligées de prendre en compte le devenir des entreprises et des populations installées dans ces secteurs alors que les divers projets actuels

- une troisième option consisterait à créer une **autoroute ferroviaire**, en mettant les camions sur les trains et transformer le terminal de Mourepiane en terminal pour les livraisons dans la ville ; le dégroupage des conteneurs pourrait alors être réalisé sur Miramas/Clésud et les camions mis sur train pour entrer au plus près de la ville. Pour rendre plus efficace ce processus, il faudrait renforcer la voie ferrée entre Fos et Miramas, de telle sorte que le fret maritime parvenant à Fos et orienté sur Marseille puisse directement être chargé sur les wagons appropriés. Dans ce cas les réserves que j'ai émises devraient pouvoir être suivies d'effet.

De tels programmes ne peuvent être réalisés que sous la gouvernance de la Métropole Aix-Marseille-Provence en liaison avec tous les partenaires concernés, y compris les entreprises et les habitants de ces secteurs.

L e 17 décembre 2015

**le commissaire enquêteur
Jean Reynaud**

Nota : pour que l'on puisse prendre connaissance de mon rapport et de mes conclusions, comme le prévoit la loi, sans avoir à se déplacer dans les services et ne point surcharger les employés, j'ai décidé de les envoyer par courriels, à tous les participants qui me l'ont transmis.