

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).**

Rapport du Commissaire enquêteur.

Le rapport d'enquête a pour effet de pratiquer une analyse objective concernant l'organisation de l'enquête, son déroulement, les interventions du public et l'avis du pétitionnaire.

SOMMAIRE DU RAPPORT

I – Mise en place de l'enquête

II - Déroulement de l'enquête.

III – L'objet de l'enquête : uèn dossier insuffisant et inadapté

IV. Avis de l'autorité environnementale (AE) et commentaires des maîtres d'ouvrage

V. Analyse des observations du public et réponses des responsables de projet au procès-verbal de synthèse.

VI . Interrogations et réponses après la période d'enquête publique

I. Mise en place de l'enquête.

1) *Décision du Tribunal administratif de Marseille.*

Par décision N° E15000087/13 du 10 juillet 2015, j'ai été nommé commissaire enquêteur pour conduire une enquête publique concernant le **projet de terminal de transport combiné de Mourepiane**, par suite de la demande du 19 juin 2015, du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Monsieur Charles VIGNY, ingénieur général honoraire Ponts et Chaussées a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

2/ *Arrêté d'ouverture d'enquête.*



AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de construction d'un terminal de transport combiné à Mourepiane

Maîtres d'ouvrage : Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Mourepiane Terminal Transport Combiné (MTTC)

Par décision du 14 septembre 2015, le Directoire du Grand Port Maritime de Marseille, a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de construction d'un terminal de transport combiné à Mourepiane.

Le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane consiste en l'implantation d'un terminal combiné moderne sur des emprises du domaine public maritime du Grand Port Maritime de Marseille.

A cet effet, Monsieur Jean REYNAUD, docteur d'université, retraité, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par le Président du tribunal administratif de Marseille. Monsieur Charles VIGNY, retraité, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant par le Président du tribunal administratif de Marseille.

L'enquête se déroulera du 5 octobre au 6 novembre 2015 inclus.

Durant cette période, les pièces du dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, ainsi que le registre d'enquête établi sur feuillet non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public au siège de l'enquête en mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, 245 rue de Lyon Parc François Billoux, 13015 Marseille.

Le commissaire enquêteur assurera des permanences aux jours et heures suivants :

- en mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille :
 - lundi 5 octobre 2015 de 10h00 à 12h00 (ouverture)
 - vendredi 6 novembre 2015 de 15h00 à 17h00 (fermeture)
- à la maison municipale d'arrondissement (MMA) Saint Pol Roux, 7 traverse des môriers, 13016 Marseille
 - lundi 5 octobre 2015 de 16h00 à 18h00
- au centre culturel municipal d'arrondissement Mirabeau, 5 impasse Albert Malavasi, 13 015 Marseille
 - jeudi 7 octobre 2015 de 10h00 à 13h00
 - mandi 3 novembre 2015 de 13h00 à 16h00
- à la maison municipale d'arrondissement (MMA) des associations et pôle des arts visuels, 90 plage de l'Estaque, 13 016 Marseille
 - samedi 10 octobre 2015 de 15h00 à 17h00
- à la maison municipale d'arrondissement (MMA) de Saint André, 11 boulevard Jean Labro, 13 016 Marseille
 - lundi 12 octobre 2015 de 16h00 à 19h00
- au bureau municipal de proximité (BMDP), 415 rue Henri Barnier, 13 016 Marseille
 - vendredi 16 octobre 2015 de 9h30 à 11h30
- à la bibliothèque de Saint André, 6 rue Salducci, 13016 Marseille
 - samedi 31 octobre 2015 de 10h30 à 13h00
- A la maison municipale de la petite enfance de Mourepiane, 18 boulevard Poussardin, 13 016 Marseille
 - mercredi 28 octobre 2015 de 17h00 à 19h00

Chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête disponible sur le lieu précité ou bien les adresser par courriel au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : reynaud.jean13@gmail.com.

L'ensemble des pièces sera également consultable sur le site internet du Grand Port Maritime de Marseille : <http://www.marseille-port.fr>.

Dès la parution de la décision d'ouverture de l'enquête, toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du GPMM, 23, place de la Joliette – CS 81965 – 13 226 Marseille Cedex 02.

A l'issue de l'enquête, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an dans la mairie précitée ainsi que sur le site internet du port : <http://www.marseille-port.fr>.

Au terme de l'enquête, l'autorité compétente pour prendre la décision est le GPMM. Cette décision sera prise sous la forme d'une déclaration de projet assortie de prescriptions qui sera mis en ligne sur le site Internet du GPMM.

Comme on peut le constater dans l'avis ci-dessus, pour **faciliter la participation du public**, j'ai souhaité effectuer des permanences hors heures ouvrables, et dans des lieux accessibles et fréquentés par le public, conformément à la circulaire du Premier Ministre du 31 juillet 1982 relative aux améliorations apportées à la procédure d'enquête publique.

J'ai pris contact avec la mairie des 15 et 16 ème arrondissements pour lui proposer des lieux et heures de permanence, ainsi qu'avec la mairie de Marseille et le service des bibliothèques pour pouvoir profiter de leurs locaux ainsi que d'effectuer des permanences le samedi 10 octobre, de 15 à 17 h, où 4 personnes sont intervenues, et le samedi 31 octobre, de 10 h 30 à 13 h où une trentaine de personnes sont venues et d'effectuer des permanences après les heures ouvrables, jusqu'à 19 h00 le jeudi 5 octobre avec une participation de 5 personnes et une demande de présentation du projet par le président du CIQ de Saint-Henri aux 26 membres de son association qui participaient à sa réunion, le lundi 12 octobre et le mercredi 28 octobre avec une participation écrite de 25 personnes et enfin, jusqu'à 13 h le jeudi 7 octobre et le mardi 3 novembre, ce qui a permis l'intervention du président de l'association des commerçants de Saint-André, avant l'ouverture de sa pharmacie.

Enfin, j'ai tenu à donner mon adresse courriel afin que chacun puisse m'envoyer directement ses observations.

3) Documents disponibles.

Le dossier soumis à l'enquête comprenait :

1/ Une notice intitulée : « **Terminal de Transport Combiné de Mourepiane** » avec couverture verte, 7 pages, non datée

2/ Un « **dossier d'enquête publique unique** » de septembre 2015, 110 pages ;

3/ Une « **Etude d'impact sur l'environnement** » du cabinet EGIS, de mars 2015, 309 pages

En application de l'article R122-5 du Code de l'environnement, elle doit présenter :

- Un résumé non technique (pages 15 à 60)
- Une description du projet (pages 61 à 90)
- Une analyse de l'état initial du site et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet (pages 99 à 185)
- Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires sur l'environnement (pages 187 à 238), et les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet
- Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. (pages 269 à 280)
- Une esquisse des principales solutions de substitution examinées (page 281 à 284)
- La compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme (pages 253 à 266)
- Une présentation des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour établir l'état

initial (pages 289 à 296)

- Les noms et qualités des auteurs de l'étude (page 297)

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

- Pour les infrastructures de transport l'étude d'impact comprend, en outre :

* une analyse des conséquences sur l'urbanisation (page 248)

* une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages pour la collectivité. (pages 248 à 250)

* une évaluation des consommations énergétiques (pages 250 à 251) ;

* une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences (page 252)

- Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre s'il en résulte, à terme, un accroissement supérieur de plus de 2 dB (A) .

4/ Une « **Etude de dangers. Progénor** » de Sector, datée du 22/12/2014, 130 pages comportant en annexes :

1. Retour d'expériences (25 pages) et accidents (21 pages)

2. détail des modélisations (45 pages)

3. Note stratégique (9 pages)

accompagnées des feuilles volantes suivantes :

- 9 feuilles sur l'évaluation de la criticité des scénarios d'accidents ;

- 2 feuilles que j'ai numérotées concernant :

* le nombre de personnes exposées aux premiers effets létaux ;

* le nombre de personnes exposées aux effets létaux significatifs.

5/ Un document, daté du 30 septembre 2015, comportant les éléments suivants:

* **Avis délibéré de l'autorité environnementale** du 24 juin 2015, 18 pages

* **Compléments** des maitres d'ouvrage à l'étude d'impact, suite à l'avis de l'autorité environnementale,, 17 pages

* **Cahier spécial acoustique**, 44 pages

* Actualisation du **résumé non technique**, 44 pages.

6/ Ce dossier était accompagné du « **Bilan de la concertation préalable** » organisée entre le 18 février et le 11 mai 2015

* une synthèse , 4 pages

* un bilan, 27 pages

* des annexes, 75 pages

Je regrette cependant de n'avoir obtenu, que le jour de l'ouverture de l'enquête, les pièces n° 2, 4 et 5 (à l'exception de l'avis de l'autorité environnementale)

4) Utilisation du site internet du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Conformément aux décisions actuelles concernant la mise à disposition de documents sur site internet, j'ai demandé que les documents du dossier puissent être consultables et téléchargeables à partir du site du GPMM.

Toutefois :

- les documents, s'ils étaient consultables, n'étaient pas téléchargeables ;
- pour la concertation préalable, les annexes ont été remplacées par un autre dossier de synthèse, identique,
- l'étude d'impact et le cahier spécial acoustique n'apparaissent pas : sous ces vocables on trouve chaque fois la pièce n°2 (dossier d'enquête publique unique) ;
- les compléments (de la pièce n°5) n'ont pas été mis sur site internet .

Bien que ce ne soit pas dans mes fonctions, je regrette de ne pas avoir vérifié dès le début de l'enquête, la mise effective à disposition du public de ces documents. Le doute m'a été transmis par plusieurs personnes qui, lors des dernières permanences, ont comparé le dossier que je mettais à leur disposition avec celui qui était présenté sur le site du GPMM.

Mais il était alors bien tard pour faire rectifier ces erreurs.

5/ Affichage administratif

L'affichage mis en place par le GPMM a consisté en la pose de 5 panneaux de format A3 :

- place de la Joliette : grilles des fenêtres du bâtiment du GPMM ;
- grilles des fenêtres du bâtiment PC de sécurité à saint-Cassien ;
- pied du poteau de garde-corps signalant l'entrée de la porte 4, chemin du littoral ;
- grilles du GPMM face à la pizzeria de Mourepiane ;
- grilles du GPMM face face au bâtiment Espace Mistral, plage de l'Estaque.

Cet affichage a été réalisé à minima, en restant en limite de l'enceinte du port : le 4ème panneau était illisible de la voie publique et il fallait y accéder spécifiquement en empruntant une voie fermée par un portail.

Heureusement, la mairie de secteur a réalisé des affichettes qui ont été apposées sur tous les lieux d'enquête publique.

6) Publications dans la presse.

L'avis d'enquête a été publié in-extenso, dans les pages d'annonces légales des 18 et 25 septembre de La Marseillaise et de La Provence.

7) Réunions préalables et visite des lieux .

Deux réunions ont eu lieu avant le début de l'enquête, réunions au cours desquelles mon suppléant, M. Charles Vigny, a participé :

- le 4 septembre 2015 à la Fossette (Fos) en présence de la responsable Département Environnement et Aménagement du GPMM qui nous a émis l'étude d'impact ;
- le 18 septembre 2015 dans les locaux du GPMM à la Joliette, avec cette même responsable, un représentant de Projénor et deux techniciens du GPMM, réunion suivie par une visite des lieux.

Au cours de cette réunion, nous avons entre autres, posé les questions suivantes :

* pour quelles raisons les marchandises qui arrivent par voie maritime et sont destinées à être expédiées vers la vallée du Rhône (et vice-versa), et plus loin, n'arriveraient-elles pas à Fos/mer, Marseille conservant uniquement le fret destiné à la ville et à sa proche banlieue ?

* quel est l'importance du fret selon l'arrivée et le départ, pour pouvoir estimer correctement le nombre de conteneurs destinés ou partant de Marseille et celui qui ne pourrait être qu'en transit ?

II Déroulement de l'enquête.

1) La volonté de mobiliser les personnes concernées...

Sachant que l'information publiée dans les journaux régionaux n'apparaît pas cependant dans les pages locales mais dans une rubrique spécialisée peu lue par le public, constatant que le site internet de la commune ne fait pas état des enquêtes publiques, j'ai décidé d'envoyer personnellement par courriel une information à tous ceux qui avaient participé à la concertation préalable et qui avaient transmis leur courrier électronique, en application de l'article L123-9 du Code de l'environnement qui demande que «le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet ».

Les coordonnées électroniques ont été relevées dans les annexes du Bilan de la concertation

préalable et fournies par la responsable Département Environnement et Aménagement du GPMM et son secrétariat que je voudrais féliciter pour toute l'aide apportée au cours de cette enquête.

Ont donc été contactés :

- Patrick Boubals, Roland Cazzola, élus, adjoints à la mairie de secteur ;
- François Ranise, Président, Alexandre Fassi, secrétaire général, Marie Debury et Cyrielle Serres de l'entreprise **Cap au Nord Entreprendre** ;
- Philippe Palomba de l'entreprise **Habitat 9** ;
- Christophe Armand de l'entreprise **Ma liste scolaire** ;
- Anne Kieffer de l'Association **Action Environnement Estaque**
- Thérèse Bastie, Présidente et Michèle Rauzier et Gilles Cabot de l'association **Cap au Nord**
- Lucie Berrest de la **Confédération des CIQ**
- Denis Pelliccio Président de la Fédération des **CIQ du 16ème arrondissement**
- Jean-Jacques Guipert, de la Fédération des **CIQ du 2ème arrondissement**
- Marie-Blanche Chamoulaud, présidente **CIQ des Hauts de l'Estaque** ;
- Jean-Louis Saussais, président du **CIQ Estaque Gare**
- Philippe Summonti, Président **CIQ Estaque Plage**
- Pierre Vignes, **CIQ de Saint Henri**
- Abdelkader Atia, Olivier Colin, Hervé Nocca et Sylvain Sanchez, **riverains**

De plus, j'ai présenté pendant une heure le dossier à une classe de 3ème du Collège Arthur Rimbaud, situé à proximité du projet et, sur ma demande, les services du GPMM ont présenté les panneaux de l'exposition effectuée sur le sujet pendant 15 jours, à la fin de l'enquête publique.

2)... a permis une bonne participation du public,

Les différentes permanences ont permis de recevoir :

Date	Début	Fin	Personnes informées	Contributions écrites			
				Sur cahier	Lettre ou dossier déposé	Nombre signataires	Courriel envoyé
Lundi 5/10	10h	13h30	4				
Lundi 5/10	15 h 50	19h30	31				
Mercredi 7/10	10h	13h		2			

Samedi 10/10	14h50	18h	3	2			
Lundi 12 /10	15h50	19h15		2			1
Vendredi 16/10	9h40	11h30	1	12	4	5	5
Mercredi 28/10	17h	19h15	3	18	5	5	*
Samedi 31/10	9h40	13h10	30	17	48	85	2
Mardi 3/11	13h	16h	1		4	4	8
Vendredi 6/11	14h	17h	2	2	9	10	1
Total	31h 20		75	58	70	109	17

A partir du 19 octobre, 182 **lettres-pétition** me sont parvenues, signées par 188 personnes ; de plus 18 lettres signées par 19 personnes habitant un autre arrondissement que les 15ème et 16ème ou une autre commune ont été déposées.

Le 6 novembre une autre lettre-pétition, dont 3 manuscrites, est déposée en 11 exemplaires et signée par 16 personnes.

Au final, en ne prenant en compte que les signataires ayant émis un avis ou signé une lettre, et hors associations, **près de 450 personnes ont participé à l'enquête publique**

3) d'associations locales et de groupements professionnels locaux.

- Association Cap au Nord (plusieurs documents et articles de presse) : un rapport de 23 pages

- Fédération des CIQ du 16ème arrondissement qui a déposé un dossier de 8 pages, accompagné de la Charte de l'Environnement, et d'une copie de lettre au député Guy Tessier.

- CIQ de saint-André : rapport de 23 pages + une édition spéciale de « Lou Blagaïre », de 6 pages + une page « état des lieux » + 5 pages concernant les « recommandations de l'AE sur le TTCM » + 4 pages et 2 annexes sur l'étude de dangers + 5 pages de contribution à l'enquête publique avec synthèse et propositions + une liste de destinataires de courriers avec copie de 2 lettres au préfet et de 6 réponses d'élus et d'administrations.

- CIQ des Hauts de l'Estaque, 2 pages

- CIQ de saint Henri , 2 pages

- CIQ de l'Estaque : une page

- Action Environnement Estaque, une page

- Association Crème de Mars, une page

- Association protection de la nature du 16ème, une page

- Association Ancrages/Coopérative Hôtel du Nord, une page

- SCI Saint-Jacques, une page ;

- Société Elite Informatique Service, une page

- Collectif Square Condorcet, une page
- Cabinet de Kinésithérapie, une page
- Association des commerçants de saint André, une page.
- Les Amis de la Terre Bouches-du-Rhône , deux pages.

Il faut noter, de plus, toute une étude détaillée, effectuée par M. Donald Suzzoni, membre du CIQ de saint André qui comporte 57 pages , 10 annexes (25 pages) et un relevé horaire de passage de trains.

Pendant l'enquête publique les manifestations suivantes ont eu lieu à l'initiative des associations :

- le 12 octobre, à l'initiative de l'association Cap au Nord une centaine de personnes se sont réunies pour lister les problèmes liés au projet du GPMM et décider des actions à entreprendre
- à la suite d'un appel intitulé « **Ras le bol à Saint-André** », plus de 150 personnes, opposées au terminal de Mourepiane sont descendues dans la rue le vendredi 16 octobre au matin et marché entre l'école de la rue Condorcet et le passage à niveau , « trajet choisi pour ralentir la circulation et illustrer l'asphyxie qui menace, selon eux Saint-André et la mort annoncée de ses commerces, qui ont symboliquement baissé le rideau au passage du cortège » (Journal La Provence du 17/10/15)

4/ La participation des élus

L'action directe des élus locaux s'est développée de la façon suivante :

- une participation à l'enquête publique, pour **Mme Lydia Frentzel** conseillère municipale,
- de courriers envoyés par **Mme Samia Ghali**, sénatrice-maire du 8ème secteur :
 - * d'une lettre envoyée le 13 février au préfet de Région,
 - * d'une lettre de 2 pages envoyée le 22 avril au préfet de Région, au Directeur régional SNCF Réseau, et au vice-président du Conseil Régional chargé des transports.
 - * d'une lettre du 11 mai au PDG de la SNCF et au président de SNCF Réseau ;
 - * d'une lettre commune avec le député **Henri Jibrayel** au préfet de région le 2 juillet, doublée par une autre lettre le 16 octobre
 - * d'une lettre du 18 juillet au Président de la République et au Premier Ministre, avec copie au préfet de Région et à la Directrice du GPMM

La lettre envoyée au Premier Ministre a fait l'objet d'une réponse de celui-ci qui a transmis au secrétaire d'État chargé des transports « de procéder à un examen approfondi des différents points » évoqués. A la fin de l'enquête, l'examen n'était toujours pas finalisé !

De plus, un certain nombre de lettres ont été envoyées par des élus aux associations locales :

- par le député **Henri Jibrayel** qui indique le 13/07/15 que « si l'activité portuaire doit être redéployée, ce redéploiement ne doit pas se faire au détriment des habitants, et moins encore porter atteinte à l'équilibre des territoires ».

- par le Sénateur-Maire de Marseille, **Jean-Claude Gaudin**, le 20/07 qui indique que « l'activité portuaire joue aujourd'hui un rôle important dans l'économie locale que nous devons de considérer » et que, comprenant les inquiétudes de la population du quartier, il charge son premier adjoint « d'accorder la meilleure bienveillance aux documents reçus et plus particulièrement à (leur) requête. »

A noter que le Ministre de la Ville, **Patrick Kanner**, a envoyé, par lettre du 13 octobre, le CIQ auprès d'une conseillère de son cabinet, tandis que les cabinets du secrétaire d'État chargé des transports, le 29/07, du ministère de l'Écologie, le 10/08, et du Premier Ministre, le 02/09, ont tous renvoyé les courriers du CIQ au Préfet de Région

Pendant la période d'enquête un certain nombre de décisions ont été prises par diverses institutions :

5/ Divers articles ont paru dans la presse :

Ils ont été édités, à l'exception du premier, principalement à l'initiative des associations :

- « **Le Port banané par la CMA-CGM** » article du 13 octobre de la Marseillaise, en continuation d'un article du 26/03/15 de ce journal qui indique que, si en mars les bananes provenant de Côte d'Ivoire, par l'intermédiaire du groupe CMA/CGM, ne passaient plus par Anvers, mais par Mourepiane, pour se rendre à Aubagne dans l'entreprise cnavèse, 6 mois après, elles faisaient le détour par Fos/mer.

- « **Mourepiane. Le projet de terminal de transport combiné inquiétant (sic) les riverains . Levée de boucliers** », article du 13 octobre de La Marseillaise,

- « **Face aux projets du Port, les habitants passent à l'action** » La Provence du 13/10 ;

- « **Mourepiane. Le Front de gauche opposé au terminal** » La Provence du 15/10

- « **Mourepiane. Des élus socialistes mobilisés contre le terminal** » La Provence du 16/10

- « **Les opposants au terminal de Mourepiane dans la rue** » La Provence du 17/10 ;

- « **15è-16è arrondissements. Voeu unanime contre le terminal de Mourepiane.** » La Provence du 23/10 ;

- « **La majorité dit « oui » sous conditions.** » La Provence du 23/10 ;

- « **Terminal de Mourepiane : avis favorable, avec réserves** » La Provence du 27/10

- « **A Mourepiane, ce terminal à conteneurs dont personne ne veut** » Marsactu du 5/11/2015.

- « **Conteneurs : Le secteur commence à souffrir** » Newsletter du jeudi 05 novembre 2015 de mer et marine, toute l'actualité maritime.

6/ Initiatives prises pendant la période de l'enquête publique.

Pendant l'enquête publique, j'ai pris les initiatives suivantes :

- à l'invitation de MM **Pelliccio** et **Suzzoni du CIQ de Saint-André**, je suis allé avec eux le long de la voie ferrée provenant de Mourepiane, entre les secteurs de Consolat et la gare de l'Estaque.

- j'ai pris contact avec **Jean-Yves Petit, vice-président du Conseil régional chargé des Transports**, ancien conducteur de train, pour lui demander, : « *interpellé par des CIQ en ce qui concerne la voie d'accès prévue pour des trains de transport de conteneurs pouvant aller jusqu'à 1000m de long. Il y aurait 20 trains par jour ouvrable qui partiraient de Mourepiane et prendraient une boucle de 1,5 km, avec un dénivelé d'une trentaine de mètres avant de rejoindre la voie ferrée Arenc-Estaque qu'ils prendraient à contresens pendant 1.4km à une vitesse maximale de 30km/h. Dans le sens descendant, de la gare de l'Estaque à Mourepiane, les 20 trains quotidiens seront dans le sens normal. Sur cette ligne Estaque-Arenc, il y a actuellement près de 40 TER au total par jour ouvrable. Les gens du CIQ pensent que la vitesse du train dans la boucle ne peut dépasser 10km/h et que le temps pris par les trains descendant serait de l'ordre de 2h/jour et pour les trains montant de l'ordre de 4h/jour. Ils m'ont dit aussi que le Conseil régional envisageait d'augmenter la cadence des TER pour en faire passer 4/heure. Si c'est vrai, cela pourrait-il être possible?*

Réponse de Jean-Yves Petit "Le nombre de trains de fret mentionnés correspond au dimensionnement du terminal ne sera vraisemblablement pas atteint avant une bonne dizaine d'années (2 à 3 convois prévus au départ). La vitesse de référence de la ligne est bien de 30 km/h et est facilement atteignable avec des convois tirés-poussés (deux locomotives). Cela ne correspond sans doute pas à la pratique ponctuelle ou expérimentale antérieure telle que constatée par les riverains.

Les temps de fermeture du passage à niveau de saint André sera, de fait, sensiblement plus important que celui correspondant au passage d'un train régional.

Le temps d'occupation à contre-sens, par les trains de fret, de la voie entre Consolat et L'Estaque devra être analysé avec une attention particulière dans le cadre de l'étude d'avant-projet d'augmentation de capacité de la ligne aux fins de doublement du trafic de trains régionaux.

Ce projet est bien prévu dans le cadre du contrat de plan Etat/Région 2015/2020. Il en est au stade d'avant-projet, c'est à dire d'études. Le projet n'est à ce jour pas financé par la totalité des partenaires.

Le devenir du passage à niveau (PN) situé à St André est une vraie préoccupation des habitants de ce quartier car, avec sa suppression, ils risquent d'être enclavés. S'il y a projet pour passer à 4 trains TER par heure et par sens (en pointe) avec une augmentation de la vitesse et donc par mesure de sécurité la suppression de PN, il n'y a cependant pas de décision de prise.

La concertation a encore toute sa place. Il convient de mettre tous les moyens afin qu'elle

soit de qualité, permettant, ainsi, à tous les habitants, CIQ, élus, ... de disposer de tous les éléments afin d'appréhender ce projet et que toutes les propositions formulées puissent être étudiées. »

- ayant été informé des **11ème Assises de l'économie la mer** qui se sont déroulés à Marseille les 3 et 4 novembre, j'ai demandé aux services du GPMM s'il était possible que j'assiste à ces assises et le GPMM m'a obtenu une invitation.

A cette occasion j'ai noté que :

- en ce qui concerne le stationnement des navires de croisière dans les ports, pour réduire la pollution rejetée par les machines qui continuent de fonctionner, certains armateurs, au-delà de l'utilisation de l'électricité fournie par les ports, dont la puissance doit être énorme, développent l'utilisation de fuels légers et de GNL qui rejettent moins de carbone et pas de soufre.

- **Mme Agnès Romatet-Espagne, Directrice de la Direction des Entreprises et de l'économie internationale au sein du Ministère des Affaires étrangères** a indiqué qu'il avait été mis en place des outils d'acceptabilité sociale qui se traduisaient par la création d'un **Fonds de développement du tourisme**, lancé le 08/10/2015 et qui est doté de 400 M€ pour l'aménagement des infrastructures touristiques .

- le mardi 3 novembre, à la suite de plusieurs demandes de ma part, j'ai rencontré les services du GPMM lors d'un déjeuner pris avant ma permanence au Centre Culturel Mirabeau à 13h (j'ai bien entendu, tenu à payer mon écot) au cours de laquelle il m'a été apporté des réponses à des questions techniques complémentaires et des documents m'ont été fournis :

- les fiches présentées lors de la réunion publique de la concertation préalable du 11/05/15

- un document sur le passage des trains de fret au passage à niveau de Saint André ;

- une coupe transversale du terminal à l'échelle 1/500 ;

- une fiche indiquant le trafic global des conteneurs : j'apprends à cette occasion que, si le trafic des conteneurs ferroviaires de Mourepiane s'élève à 27000 en 2013, le trafic global des Bassins Est, dont Mourepiane est de 226000 cette même année.

Le dossier fourni pour l'enquête ne mentionne à aucun moment le trafic maritime des bassins Est ... et je n'ai alors pas obtenu le trafic maritime de Mourepiane.

III. L'objet de l'enquête : un dossier insuffisant et inadapté.

1) Objet de l'enquête

Les objectifs définis par les maîtres d'ouvrage pour le TTCM sont les suivants :

- Le terminal de transport combiné rail-route (TTCM) aura pour fonction de concentrer en un seul lieu les trafics de conteneurs destinés à emprunter le réseau ferroviaire et de gérer l'interface entre les trains et les camions pour les transports combinés desservant l'aire marseillaise et le Sud-Est.

- Cet outil moderne et performant qui améliorera la chaîne logistique et apportera une productivité maximale aux opérations de dessertes ferroviaires du port.

- Il s'inscrit dans une démarche de développement durable : par une desserte ferroviaire de haut niveau l'attractivité des bassins de Marseille sera améliorée et rééquilibrera, au bénéfice du fer, la desserte du port assurée aujourd'hui à plus de 85% par la route.
- Le TTCM doit traiter les conteneurs issus de Med Europe, le terminal à conteneurs maritime de Mourepiane. Il accueillera également les trafics du terminal combiné du Canet dont les surfaces devront être libérées en faveur de l'extension du projet urbain Euroméditerranée II.
- Le TTCM pourra traiter jusqu'à 150.000 conteneurs et caisses mobiles par an. Cette capacité correspond au doublement du nombre de « boîtes » qui empruntent le rail par rapport au trafic ferroviaires actuels du port et du Canet cumulés. Elle permettra de réduire d'autant la circulation de camions dans la ville et la vallée du Rhône.
- Le TTCM occupera un espace d'environ 10 hectares à l'arrière du terminal Med Europe. Les travaux comprennent notamment l'allongement de voies ferrées, la création d'une zone de dépôt de conteneurs, des aménagements routiers et l'achat de portiques ferroviaires.

L'investissement total est estimé à 63 millions d'euros HT nécessitant une importante proportion de financements publics

Le Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille a validé, le 29 juin 2012, le choix du groupement retenu dans le cadre de l'appel à projets pour la conception, la réalisation et l'exploitation du terminal de transport combiné de Mourepiane, dans les bassins phocéens.

Ce groupement, dont Projenor, filiale du Crédit Agricole, est le mandataire, comprend également CMA Rail, T3M et Naviland Cargo.

Les négociations avec le GPMM ont débuté, afin de préparer les conventions et finaliser le projet, avec pour objectif de le boucler d'ici la fin de l'année.

2) Analyse des documents présentés

Les différents documents présentés, en prenant en compte les compléments apportés après la concertation préalable et l'avis de l'autorité environnementale ont fait l'objet de remarques, [en bleu ci-dessous](#), de la part du public . J'y ai ajouté les titres et quelques commentaires ***en italique noir***,

2.1) Le dossier de Progénor est un copié-collé de celui du Havre

- c'est un projet de bric et de broc monté avec un amateurisme incroyable !
- Nous n'avons aucune vision claire dans la partie de cache-cache à laquelle nous sommes confrontés.
- Ce projet a visiblement été étudié à la légère, avec une vision à court terme et très réduite, mais avec une volonté du GPMM de sceller un couvercle d'acier sur la tête d'un quartier d'avenir de Marseille : MTTC « sera titulaire d'une convention d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour une durée de quarante ans »
- la légèreté de ce dossier transpire avec les nombreux copié-collé du projet du Havre :
* « Le Grand Port Maritime du Havre » (page 12 du dossier d'enquête publique unique) .

* « La société le Havre Terminal Trimodal consentira à la société Projénor un contrat de promotion immobilière relatif à la réalisation des travaux de construction du chantier multimodal du Havre » (page 17 du dossier d'enquête publique unique)

- ce projet ne tient pas compte de la vie et de l'avis des habitants

2.2) Une étude d'impact laudatrice qui esquivé tout élément de réponse

- l'enquête ne prend pas l'ensemble de la totalité des impacts

- Le GPMM a pris en compte une étude d'impact liée à son emprise mais pas au trafic ferroviaire et routier généré en dehors de cette emprise.

- La prise en compte des nuisances sonores pour la population, les risques de pollutions y compris marines nous semble insuffisante. Et il n'y a aucune mesure chiffrée concernant la lutte contre le bruit.

- les études ne prennent pas en compte la pollution surajoutée qui va être générée ; - l'étude d'impact est très insuffisante sur l'analyse des problèmes de trafic des camions ;

- aucune prise en compte sérieuse des nuisances induites par le projet , aucune réponse aux interrogations légitimes des habitants ;

- enquête faite avec des cartes illisibles et des affirmations sur les nuisances non étayées par des recherches techniques approfondies en ce qui concerne la pollution, le bruit, l'encombrement des routes, le danger représenté par ce qui est transporté

- il est inconcevable qu'il n'y ait pas eu une étude d'impact sur les bruits et les vibrations que généreront ces convois dans toute la zone urbaine d'habitation qui est prévue d'être traversée,

- Nous sommes donc opposés à ce projet en l'état pour les raisons suivantes :

* légèreté des études sur le trafic des camions.

* pas de prise en compte des nuisances pour la population.

- Il est mensonger d'indiquer dans l'enquête publique que la zone rapprochée d'étude d'impact « ne compte aucun site classé ou inscrit » (page 138 de l'étude d'impact). : il y a deux monuments historiques inscrits qui se trouvent à l'intérieur du périmètre d'étude rapproché dans l'Estaque : la gare de l'Estaque, devant laquelle est prévu le passage de tous les convois ferroviaires, et Le Chaudron, Boulevard Roger Chieusse.

Analyse de l'étude d'impact par l'autorité environnementale (AE) :

Si l'étude d'impact est d'un volume global qui paraît proportionné aux enjeux, l'AE remarque cependant que la partie qui concerne les impacts proprement dits est relativement succincte et surtout, sauf en ce qui concerne le bruit, essentiellement qualitative, ce qu'elle considère comme un point faible du dossier. Si ce type d'approche serait partiellement compréhensible pour l'évaluation environnementale stratégique d'un plan ou d'un programme, elle n'est pas justifiable pour l'étude d'impact d'un projet.

Le bureau d'étude EGIS a effectué une étude d'impact :

- où rien n'a été apporté sur les motivations qui ont amené à choisir le site de Mourepiane plutôt que celui des bassins ouest de Fos ou celui de la gare d'Arenc,
- où les inconvénients de cette opération ont été minimisés afin de ne pas provoquer l'inquiétude des riverains
- où et les mesures prises pour limiter les nuisances relèvent plus de l'incantation que d'apports de solutions pour limiter les nuisances prévues ;
- où l'impact des autres projets liés à ce programme – raccordement ferré de Mourepiane et devenir de la gare d'Arenc – est seulement évoqué et non pas analysés
- où les différentes analyses concernant l'impact pour les infrastructures de transport tiennent en moins de 5 pages comme le note l'AE.

Mon commentaire : Si l'autorité environnementale exprime en termes choisis l'insuffisance de l'étude d'impact, si les participants à l'enquête publique y voient plutôt une mascarade, le bureau d'études EGIS m'apparaît avoir plutôt recherché à encenser le projet, en réduisant ou même ignorant les problèmes posés et, au final, en indiquant que « tout sera fait pour minimiser les impacts négatifs ... » ce que l'on peut relever plusieurs fois dans ce document, sans pour autant que soient développées, ou même évoquées les mesures qui pourraient être prises .

Un tel comportement, conforté par des habitudes prises par les responsables de projet qui considèrent ce type de document comme une formalité obligatoire et sans intérêt, ne peut qu'être négatif et contre-productif dès lors que l'on cherche à bien évaluer les avantages et les inconvénients d'un projet.

En dernière minute, j'apprends - d'après « Econostrum » : que le GPMM veut reconquérir des parts de marché sur le trafic conteneurs. Et, pour cela, se fera aider, entre autres par la sociétés **Egis** pour définir le schéma directeur du pôle conteneurs de Fos, avec comme objectif de faire de Marseille à l'horizon 2030 la porte du sud de l'Europe. Avec EGIS, le dossier sera certainement parfait !!

2.3) Une étude de dangers qui oublie certains enjeux conséquents

- l'aire d'études ne recense que 21 structures, en oubliant les stades, des structures d'accueil d'enfants et d'établissements de santé
- l'étude ne prend pas en compte la densité réelle de la population de ces quartiers
- La prise en compte de la gestion des matières dangereuses est insuffisante.
- l'étude ne mentionne pas :
 - * le site de stockage de gaz industriels, le long de la voie ferrée (Sté Inventec- G r o u p e Dehon) classée ICPE
 - * l'établissement Mediaco Vrac, installation classée soumise à déclaration qui, lors de l'élaboration de l'étude de dangers, datée du 22/12/2014, avait fait l'objet d'une enquête publique pour ajouter une installation soumise à autorisation.
 - * la densité maximale instantané admissible sur le site des conteneurs de marchandises dangereuses, compte tenu des distances de séparation obligatoires entre ces divers conteneurs : qu'est-il prévu si le nombre de conteneurs de marchandises dangereuses est trop élevé ?
 - * la proximité des bateaux de croisière

Mon commentaire : Au delà des remarques faites par le public, j'ai relevé dans le document présenté quelques erreurs qui pourraient jeter la suspicion sur la qualité de cette étude :

- les distances d'effet indiquées sur les cartes des pages 74 à 80 sont 2 fois inférieures à celles qui sont indiquées dans le document : le diamètre a été pris à la place du rayon et non pas le rayon, comme c'est le cas pour les cartes suivantes ... et les zones concernées par les risques sont donc bien plus importantes ;

- aucun impact n'a été évalué pour les bateaux de croisière situés à environ 700 mètres : or en cas d'une rupture totale de citerne de GPL les effets de surpression peuvent conserver le seuil de 20 millibar (bris de vitres) jusqu'à 920 mètres ;

- parmi les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) les rédacteurs et vérificateurs n'ont pas indiqué Médiaco Vrac qui a obtenu une autorisation pour stocker 9000 tonnes de soude, 4000 tonnes de polyphosphates, 3000t de liqueur sodée, 1100 tonnes de solution d'urée et plus de 27000 m³ d'huiles végétales . Cette autorisation, délivrée le 26 mai 2015 vient compléter une déclaration ICPE pour une station de gazole de 5m³/h de 2005. Or l'enquête publique ayant eu lieu à l'automne 2014, l'étude de dangers, de décembre 2014, aurait du au moins la mentionner et faire l'objet d'un additif pour la présente enquête.

- en ce qui concerne la démographie, il est fait état (page 21) d'un nombre de personnes exposées qui ne prend pas en compte :

° les croisiéristes ;

° les personnes dans un moyen de transport (12 pour les trains, 80 par km exposé pour la RD5 et 320/km exposé pour l'autoroute A55.

° la densité réelle de la population dans le secteur et non pas la densité moyenne pour tout le 16ème arrondissement, calculée avec les collines de la Nerthe ! Le nombre d'habitants par hectare de 11 personnes dans le 16ème et de 48 dans le 15ème est un chiffre moyen, qui ne prend pas en compte la réalité du quartier, ;

- parmi les scénarios d'accident retenus, il est indiqué (page 114) qu' « un seul représente des distances d'effets au SELS (Seuil des Effets Létaux Significatifs) supérieur à 85 m », Or le cas indiqué (VCE GPL suite à une brèche de 80mm sur une citerne de 20 t) ne correspond pas à 85 m, mais à 170 m ou 215 m, suivant les effets, surpressions ou thermiques. De plus, à la lecture des tableaux page 115 et 116 on peut constater les effets au SELS sortent de l'enceinte du GPMM pour une brèche de 80mm dans une citerne de 20t d'ammoniac (jusqu'à 345 m pour les SELS, 360m pour les SEL (Seuils des Effets Létaux) et 4700 m pour les SEI (seuils d'effets irréversibles), pour les effets thermiques d'un Bleve de GPL (120m) On peut constater aussi que la zone touchée hors de l'enceinte du GPMM, soit 85 m , est concernée 9 fois en ce qui concerne les SEL et 25 fois en ce qui concerne les SEI

- en ce qui concerne les différentes classes de matières dangereuses, aucune étude n'est effectuée sur la classe 1 (matières et objets explosibles) ni pour la classe 7 (matières radioactives) mais il ne semble pas qu'il y en ait de recensé.

Dès lors, ne sachant pas l'impact qui pourrait advenir pour ces produits, ils ne peuvent

être admis .

- en ce qui concerne la classe 4 (solides inflammables, avec une inflammabilité spontanée (classe 4-2) et inflammable en présence d'humidité (classe 4,3) les variations sont conséquentes selon les années : 73 conteneurs en 2013 et 27 en 2014. Si, pour cette classe, « le risque de pollution est considéré comme négligeable », (page 94) il semblerait que cela soit dans 69 % des cas . Et que va-t-il se passer pour les 31 % de cas restant le délai d'inflammation accidentelle des nuages gazeux sera supérieur à la minute ?

- enfin, notons qu'une brèche de 80mm sur une citerne de 20t de chlore entraîne, dans les conditions 3F (il n'est inscrit nulle part ce que signifie 3F... ni aussi les « conditions 5D »), les plus pénalisantes, vont concerner tout Marseille pour les Seuils des Effets Irréversibles (SEI = 15625m), tout le 16ème et une partie du 15ème arrondissement pour les Seuils des Effets Létaux (SEL = 2280 m) correspondant à 1 % de décès pour la population concernée et tous les quartiers de St Henri, St André, Mourepiane, Consolat et jusqu'à l'Estaque pour les Seuils des Effets Létaux Significatifs (SELS = 970 m) correspondant à 5 % de décès pour la population concernée . En ce qui concerne l'ammoniac, les effets toxiques iront aussi au-delà de l'enceinte du GPMM, au moins pour les SEI

Le nombre total de conteneurs de matières dangereuses en transit, a été de 4779 en 2013 et 3761 en 2014, soit environ 4 % des conteneurs traités à Mourepiane. : ils doivent faire l'objet d'un plan de secours et d'intervention qui « sera établi selon le principe des Plans d'Opération Interne » (POI) (page 39). On peut toutefois regretter que ce plan n'existe pas actuellement alors que des matières dangereuses sont traitées à Mourepiane.

De plus, ces matières dangereuses sont transportées, soit par camion, soit par train et elles traverseront des secteurs habités. Dès lors des opérations de maîtrise de risques doivent être effectuées dès le départ. Ainsi, pour le transport par train, chaque conteneur de MD doit être placé sur un wagon spécifique qui subira avant chaque expédition deux types de vérifications :

- l'une portant sur la superstructure du wagon (freins, roues, essieux,...),*
- l'autre portant sur la reconnaissance de l'aptitude au transport de marchandises dangereuses, et concernant dix points spécifiques de vérification (4 points de contrôle sur la lettre de voiture et 6 points de contrôle sur l'état extérieur du wagon : date d'épreuve de la citerne, conformité de la signalisation orange, du placardage,...).*

Les numéros ONU, définis de la même façon que pour le transport par route, permettent de connaître rapidement la nature de la marchandise transportée, ainsi que les principaux dangers qu'elle présente. Par ailleurs, le conducteur de l'entreprise ferroviaire a l'obligation de détenir la liste des produits qu'il transporte (N° de wagon, position, N° ONU, N° d'identification du danger). Des consignes écrites doivent également se trouver à porter de main dans la locomotive du conducteur. De plus, il y a lieu de faire intervenir, avant la mise en opération du terminal, l'expert régional du TMD de la SNCF pour constater la formation des opérateurs sur le terrain et contrôler l'application et l'efficacité des procédures mises en place.

Le gestionnaire du terminal devra établir un plan d'urgence interne local (PUIL) qui établit des consignes afin de fixer les missions de chacun (agents, secours publics ...).

Il y a lieu de définir aussi le directeur des opérations de secours (DOS), assisté par le commandant des opérations de secours (COS).

Ainsi il apparaît nécessaire, avant toute autorisation, d'effectuer une étude correctrice pour bien évaluer les dangers en tenant compte des remarques faites ci-dessus et suivant les remarques de l'AE (voir ci-après) ; cette étude devra reprendre aussi en compte les risques accidentels liés aux transports, par train comme doit l'avoir fait le dossier concernant l'amélioration du réseau ferré, et par camion en tenant compte des voies de circulation qu'ils pourraient emprunter.

En définitive, le dossier présenté aurait pu être un bon dossier 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 pour bien analyser les enjeux.

IV. Avis de l'autorité environnementale (AE) et commentaires des maîtres d'ouvrage

Délivré le 24/06/2015 par le conseil général de l'environnement et du développement durable, cet avis apporte un certain nombre de recommandations :

Nota : les questions de l'AE sont en noir et mon commentaire *en italique gras*

1) une présentation plus didactique, si possible avec une cartographie à l'appui, des trafics, des transbordements et des flux concernant les deux sites de Mourepiane et du Canet, actuellement et après mise en service du terminal de transport combiné. L'AE recommande également que cette présentation soit complétée par quelques scénarios de développement à l'horizon 2025 ou 2030. (recommandation n° 1)

La réponse des maîtres d'ouvrage concerne uniquement les transferts avec le train, que ce soit à Mourepiane avec la mer, pour 23000 conteneurs en 2014 ou au Canet, pour 43000 conteneurs en 2014 transférés sur camions. La demande de l'AE concernait tous les trafics, leur provenance ou leur destination et leur évolution pour 2025/2030.

La réponse du bureau d'étude EGIS est totalement insuffisante.

2) l'AE recommande d'indiquer le nombre et la localisation des points de mesurage de la qualité des sols.(recommandation n° 3)

La réponse des maîtres d'ouvrage est très détaillée en ce qui concerne les emplacements, mais elle n'apporte aucune indication sur les concentrations en polluant relevées.

La réponse du bureau d'étude EGIS, volontairement à minima, est inadmissible : à quoi sert de connaître les points de sondages si aucun résultat n'est fourni !

3) l'étude d'impact ne comporte pas d'étude d'incidences Natura 2000. Or la présence d'espèces évoluant dans un rayon d'action proche (Aigle de Bonelli, Puffins (oiseaux marins) et tortues marines) n'exonère pas le maître d'ouvrage d'une évaluation d'incidences explicite du projet sur ces sites. (recommandation n° 4)

La réponse des maîtres d'ouvrage consiste à dire que les zones Natura 2000 sont à plus de 3km, et qu'il n'y a que l'aigle de Bonelli qui pourrait survoler le secteur. Aucune étude particulière n'est envisagée en ce qui concerne les tortues marines !

4) d'explicitier les mesures à mettre en place afin d'éviter les impacts sur l'environnement en phase de travaux.(recommandation n° 6) ;

La réponse des maîtres d'ouvrage n'apporte que des généralités : ainsi les horaires de chantier ne sont pas précisés, aucune indication n'est apportée sur le plan de gestion en cas de pollution des sols ... la proposition de mise en place d'ateliers participatifs ouverts aux associations, indiquée par le bureau d'étude EGIS, pourrait être appliquée dès-à-présent dans la mesure où des travaux préparatoires ont été engagés.

5) de baser les études économiques sur des scénarios faisant apparaître les bénéfices du report modal. (recommandation n° 14)

La réponse des maîtres d'ouvrage est plus que surprenante : alors que dans l'étude d'impact, , page 250, une évaluation du projet amenait un surcoût de 234,05 €/jour lié à la pollution atmosphérique et de 17,79€/ jour pour l'impact sur l'effet de serre, les résultats présentés par EGIS sont maintenant inversés et permettent une économie de 11500€/jour pour la pollution atmosphérique et de 2800€ pour l'effet de serre à l'horizon 2025, ceci sans aucun développement argumentaire.

Or, l'AE préconisait l'utilisation de l'utilisation de la note technique de la direction générale des infrastructures et des transports, applicable depuis le 1^{er} octobre 2014 à une étude d'impact rendue en mars 2015. Cette note technique, de 65 pages, qui prévoit le cas d'un terminal combiné, doivent notamment prendre en compte l'étude des marchés, la demande de l'offre de transport, les prévisions de trafic, l'appréciation des coûts avec le retour d'expérience acquis sur des projets similaires, le développement de thèmes de nature économique liés aux intérêts des usagers, des riverains (nuisances sonores, pollution locale), des opérateurs (investissement, entretien, exploitation, recettes...), des gestionnaires d'infrastructures, de la puissance publique (taxes, redevances...), des territoires et des entreprises desservis par le projet et de thèmes sociaux portant sur les emplois, la santé, et sur les conditions de la réduction de la vulnérabilité des populations fragiles (l'impact de la fermeture du passage à niveau de Saint André aurait dû être évalué dans ce cadre).

Or, on a l'impression que le bureau d'études EGIS s'est débarrassé au plus vite de la question, pressé peut-être par son commanditaire, ou considérant que le dossier ne serait pas analysé par les participants à l'enquête publique et par le commissaire enquêteur.

De fait, le développement d'études économiques et de scénarios sur les avantages du report modal manque dans le dossier et a ainsi entraîné de nombreuses conclusions négatives.

6) • en matière de bruit :

- de présenter de façon plus didactique l'état initial et l'évaluation des nuisances sonores maximales susceptibles d'être générées par le projet (recommandation n°10)

Recommandation appliquée

- de montrer comment l'évaluation du bruit ferroviaire sur les secteurs de Mourepiane et de Saint André susceptible de résulter de la réalisation ultérieure d'un terminal d'autoroute ferroviaire a bien été prise en compte dans l'étude d'impact et d'identifier les techniques les plus pertinentes pour les réduire et de vérifier si la configuration des projets TTMC et de l'autoroute ferroviaire nécessitent éventuellement d'anticiper leur mise en œuvre. (recommandation n° 11)

La réponse du bureau d'étude EGIS indique que « les caractéristiques du projet d'autoroute ferroviaire... sont à ce jour insuffisamment définies ! » Donc, il n'y a aucune anticipation mise en œuvre pour identifier les techniques les plus pertinentes pour réduire les bruits ferroviaires..

Nota : l'autoroute ferroviaire, d'après les renseignements fournis par le GPMM, consiste à mettre les semi-remorques, avec la cabine de conduite, sur des wagons spécifiques : à E15000087/13

priori, on pourrait penser que ce processus entraîne des modifications de sonorité (selon une documentation, le bruit pourrait être inférieur de 5dB(A).

Par contre les caractéristiques du tunnel du Soulat pourraient poser problème en limitant la taille des camions qui pourraient être transportés : cette vérification ne semble pas avoir été effectuée.

- d'examiner les dispositions permettant de réduire à la source le bruit auquel seront exposées les personnes travaillant sur le site ; (recommandation n° 12) **Recommandation appliquée.**

7) • en matière de risques :

- de détailler les risques liés au transport de matières dangereuses au sein de l'analyse de l'état initial du projet ; (recommandation n° 5)

La réponse du bureau d'étude EGIS renvoie aux procédures de déclaration de matières dangereuses et à la dissémination des conteneurs posés à terre et en concluant que le risque « d'effet domino est jugé acceptable ». Cela ne correspond pas à la demande de l'AE qui voudrait connaître, en fonction des matières dangereuses transitant sur le site ces dernières années, les risques de fuites, d'explosion ou de combustion qui peuvent avoir lieu lors des différentes opérations. Là encore, il semble que le bureau d'études EGIS n'ait pas pris la peine de répondre avec précision à la demande.

- de mettre à disposition du public l'étude de dangers réalisée en application des articles R.551-8 et R.551-11 du code de l'environnement ; **Recommandation appliquée**

- de procéder à une évaluation quantitative des risques de pollution des eaux par les substances chimiques et matières en suspension qui seront manutentionnées au sein du terminal combiné ; (recommandation n° 8)

La réponse du bureau d'étude EGIS n'apporte aucune évaluation quantitative des risques de pollution des eaux : si l'abattement des matières en suspension (MES) avant rejet à la mer est de 85 %, on n'a aucune donnée sur les concentrations initiales (donnée en mg/l) rejetées dans les bassins de rétention, ni sur les flux de MES (en kg/jour) rejetés dans les bassins . De plus, aucune indication sur les abattements pour les substances chimiques (traduites en général par la Demande Chimique en oxygène (DCO)

8) • en matière de pollution de l'air :

- d'élaborer une vision prospective à l'horizon 2025 ou 2030 qui permette au public de bien comprendre les effets sur le trafic routier et la pollution de l'air du scénario de transfert modal qui constitue le principal argument environnemental du projet ; (recommandation n° 9)

La réponse du bureau d'étude EGIS est effectuée sur 80000 UTI nouveaux, compte tenu de 70000 UTI transférés du site du Canet. Or le bureau d'études a indiqué (cf ci-dessus recommandation n°1) qu'il y avait eu en 2014, 43000 UTI au Canet. On peut penser qu'il avait alors pris en compte les 27000 UTI de Novatrans qui ont disparu ! Comme Novatrans a transféré ses activités dans la zone Clésud de Miramas, ces conteneurs ont dû arriver dans cette zone et ont de là été réexpédiés : s'ils proviennent ou vont à Marseille, c'est une émission négative de CO2 qu'il faut alors prendre en compte.

- de procéder à une évaluation des impacts sur le climat à l'aide d'un bilan exhaustif des émissions de gaz à effet de serre évitées ou ajoutées pour chaque niveau d'échelle pertinent (recommandation n° 7)
- d'améliorer l'étude quantitative de l'impact sur l'exposition aux polluants atmosphériques en tenant compte des transferts modaux et de la réorganisation d'ensemble des terminaux et de réaliser une étude de risque sanitaire de niveau I . (recommandation n° 13)

V. Analyse des observations du public et réponses des responsables de projet au procès-verbal de synthèse.

Cette partie va concerner plus particulièrement toutes les observations qui m'ont été faites pendant la période officielle de l'enquête publique, c'est-à-dire jusqu'au vendredi 6 novembre compris.

Je reprendrai d'une manière globale - c'est-à-dire sans citer en général précisément les personnes ni le détail de chaque intervention - les différents thèmes développés par les intervenants , puis j'indiquerai les questions que j'ai posées au maître d'ouvrage par procès-verbal de synthèse qui a été reçu par les responsables de projet le 13 novembre 2015 pour le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et le 18 novembre 2015 pour la société MTTC et auxquelles il m'a été fourni des réponses en date du 11 décembre. A chaque fois, je rajouterai mon commentaire, qui prendra en compte aussi bien les observations du public que les réponses qui ont été apportées.

Pour une meilleure lisibilité de l'analyse ci-dessous que je présenterai en suivant l'ordre des questions posées au maître d'ouvrage, chaque thème sera présenté de la façon suivante :

- **intitulé du problème soulevé : en noir surligné de jaune**
- **les interventions du public, en bleu**
- **ma question aux responsables, en italique noir et gras**
- la réponse des maîtres d'ouvrage, en noir
- **mon commentaire en italique noir, surligné de jaune.**

Enfin, un certain nombre de questions et de propositions soulevés par le public n'ont pas fait l'objet de questions dans le procès-verbal de synthèse que j'ai élaboré . Elles seront développées à la fin de cette V ème partie.

1/ Remarques de portée générale :

1,1) Le Port est juge et partie : il ne lui appartenait pas de diligenter, seul, le dossier

- C'est un déni de démocratie ; l'enquête aurait dû être diligentée par l'État et on peut mettre en doute sa légalité ;
- cette enquête est une grande mascarade, révélatrice de l'attitude du port, dans son fonctionnement derrière ses grilles et ses relations avec l'environnement qui a pour objectif

de :

* donner l'impression à la population, à l'AE et aux pouvoirs publics que ce projet épargne le village réputé de l'Estaque,

* permettre de s'enraciner sur le port, alors que d'autres projets seraient plus judicieux sur cet emplacement coincé par des habitations..

- le port ordonne l'enquête, l'oriente en rassemblant des arguments épars et s'arroge enfin le droit de décider et de conclure

- **Je conteste la validité de l'enquête publique** telle qu'elle se présente parce que le port ne peut pas être juge et partie dans un projet qui dépasse largement son territoire de compétence en matière de bruit, de pollution, de circulation routière et ferroviaire.
(pétition)

- le port ne peut intervenir hors de son enceinte et une grande partie du projet se trouve à l'extérieur du domaine portuaire et inclus de nombreux participants différents : lorsqu'on évoque la circulation des poids lourds et leur impact, le GPMM renvoie sur le Maire de Marseille. Le Port ne peut prendre de décisions qui vont impacter tout un territoire beaucoup plus grand que le seul port

- Toutes les nuisances impactent une zone extra portuaire très importante et je ne comprends pas que l'enquête ne soit pas menée par une autorité publique qui représente cette zone

- Il est scandaleux et peu-démocratique que l'autorité compétente pour prendre la décision finale, soit le pétitionnaire, le GPMM et la MTTC, qui n'ont aucun pouvoir décisionnel sur la zone impactée par ce projet. De plus, ce dossier soumis à avis du public est rédigé et financé par le pétitionnaire et étayés par des études financées par le pétitionnaire, dont l'objectivité ou la compétence ne peuvent pas être garantis. Ce projet jugé d'intérêt économique à échelle régionale, nationale, voire internationale n'a aucun intérêt publique social et environnemental à l'échelle locale. Cette procédure aurait dû être engagée par le préfet puisque le projet touche la vie de milliers d'habitants ;

- le projet doit être traité par la future métropole sur le site de Fos.

- il faut raisonner à l'échelle de la métropole. Et développer un véritable projet urbain à l'image de ce qui a été fait à Barcelone ou Rotterdam... mais pas à Gènes où le port marchand engendre une sursaturation du trafic à cause des poids lourds ;

- Une véritable concertation doit être mise en œuvre

Question aux responsables de projet : la validité de l'enquête publique : le port ne peut être juge et partie et le projet dépasse son territoire de compétence ;

Réponse : Le cadrage réglementaire de l'instruction de ce projet au titre du code de l'environnement a été défini avec les services de l'État et confirmé par la DREAL PACA (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Provence Alpes Côte d'Azur) dans un courrier datant du 22 décembre 2014 dont un extrait est repris ci- dessous : [...] Le terminal de transport combiné sous maîtrise d'ouvrage de la société MTTC et les aménagements connexes sous maîtrise d'ouvrage du GPMM constituent un programme fonctionnel à la réalisation simultanée au sens de l'article L 122-1 du Code de l'Environnement, lui-même inscrit dans un programme fonctionnel à réalisation échelonnée dans le temps intégrant la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. [...] [...] Ce projet sous maîtrise d'ouvrage MTTC nécessite de façon

systématique une étude d'impact qui couvre l'ensemble du programme. Il est ainsi soumis à enquête publique. Le projet n'étant soumis à aucune autorisation administrative, le GPMM devra se prononcer, conformément à l'article L 126-1 du Code de l'Environnement, dans le cadre d'une déclaration de projet, sur l'intérêt général des opérations connexes et donc du projet de terminal de transport combiné. [...]

Mon commentaire :

Si les formes légales ont été respectées, si la prise en main de l'enquête par le préfet n'aurait pas donné de garanties supplémentaires quand à l'indépendance de la décision qui sera prise, on pourra constater, à la lumière entre autres des réponses du GPMM, que celui-ci ne peut intervenir hors du territoire du port, alors que les impacts du projet vont au-delà : ainsi le GPMM pourrait-il imposer à la SNCF certains travaux réclamés lors de cette enquête ? Quel poids a le GPMM pour orienter les schémas de circulation des camions ? L'organisation d'ensemble de ce grand programme qui comporte 3 projets aurait due être réfléchie à l'échelle de la Métropole.

1,2) Un « saucissonnage » qui a pour but de rendre incontournable le projet de TTCM

- cette enquête est-elle pertinente en saucissonnant les différents projets essentiels à l'ensemble de la réalisation de cet immense projet ?

- Trois ans avant la présente enquête, a eu lieu une autre enquête concernant le tronçon de remise en état du faisceau ferré de Mourepiane et de prolongation de deux voies du faisceau ferré de Saint-André, jusqu'au Nord de Saint Henri. Il est consternant que ces opérations interdépendantes et liées les unes aux autres en vue d'un objectif fonctionnel commun aient été scindées et n'aient pas fait l'objet d'une enquête publique commune et unique.

-Nous avons affaire à une enquête « saucissonnée » : la seule utilité du raccordement ferroviaire de Consolat est le Terminal de Transport Combiné. Les deux projets font donc partie d'un même programme et auraient donc dû faire l'objet d'une étude d'impact globale et d'une enquête commune. **(pétition)**

- Je conteste la validité de l'enquête publique car son but est de servir les intérêts immobiliers des promoteurs d'EUROMEDITERRANEE : on part du postulat qu'il faut faire ce projet pour remplacer l'activité ferroviaire du CANET par un parc. Et c'est là que se situe la manipulation, car une politique de développement durable devrait irriguer toute la ville avec des équipements ferroviaires de qualité et non pas la limiter au seul domaine public maritime inaliénable géré par le GPMM. Les avantages de la voie ferrée profitent à tous, ses inconvénients devraient être répartis entre tous. Il faut donc développer à la fois le terminal combiné de Mourepiane pour ce qui est des frets maritimes, et le terminal ferroviaire du CANET pour le reste. Il faut prévoir les réserves foncières suffisantes pour les réseaux ferrés de demain, et celles-ci ne peuvent se limiter au D.P.M. Quant au parc, il suffira de le trouver ailleurs dans les réserves foncières d'EUROMEDITERRANEE. **(pétition)**

Question aux responsables de projet : *l'enquête a été « saucissonnée » et aurait du être réalisée avec celle du raccordement ferroviaire ;*

Réponse : La réglementation ne prévoit pas de conduire une enquête publique unique pour tous les projets d'un même programme fonctionnel dont les dates de réalisation sont
E15000087/13

échelonnées dans le temps. Toutefois les différents maîtres d'ouvrage ont, dès le début, travaillé en concertation pour mettre les différents projets en synergie et donner du sens et de la cohérence au programme.

Ainsi, le dossier d'étude d'impact du raccordement de Mourepiane, sous maîtrise d'ouvrage RFF et soumis à enquête publique début 2012, expliquait la finalité de cette installation, à savoir la desserte d'un chantier combiné futur dans l'enceinte portuaire.

Bien que son exploitation ait cessé depuis près de 20 ans, le raccordement de Mourepiane n'a jamais été déclassé et fait toujours partie du Réseau Ferré National (RFN). L'accès au raccordement depuis les voies principales avait été fermé par la prise de mesures techniques particulières (interdiction d'itinéraire au poste de Marseille l'Estaque et neutralisation de l'aiguille 947 donnant accès au raccordement).

Les travaux qui se sont déroulés en 2013 consistaient essentiellement en une opération de gros entretien et de remise aux normes, notamment en matière d'acoustique :

Ouvrages d'art : remise en état des ouvrages d'art, notamment remise en peinture et réparations de l'OA du PK 0+408, réfection de l'étanchéité et réparation de la culée de l'OA sur l'autoroute A55, nettoyage et captages d'écoulement sur la tête du tunnel de Soulat, reconstruction du drain central.

Travaux de voie ferrée : dépose de la voie sur l'ensemble du raccordement, remplacement de l'aiguille 947, mise en place d'une aiguille de protection du RFN en aval du raccordement, pose de voie en LRS ou en barres normales de 36 m avec renouvellement complet des composants de la voie (rails, traverses, ballast).

Travaux sur installations de traction électrique : repose de supports absents, mise en peinture des supports conservés, pose d'armements neufs, déroulage de câbles, pendulage et réglage. Pose d'appareils d'interruption.

Paramétrage de la télécommande du central sous station (CSS).

Travaux sur installations de sécurité : dépose d'installations obsolètes, création du point de manœuvre Mourepiane, travaux en campagne (déroulage de câbles, pose de signaux et appareillages), paramétrage poste Estaque et Marseille St-Charles, vérifications techniques et essais.

Travaux sur installations de téléphonie ferroviaire : dépose d'installations obsolètes, création d'artères et de traversées de voie, pose et raccordement des installations de téléphonie ferroviaire.

Énergie : création d'un point de comptage pour desserte des installations, éclairage des niches du tunnel de Soulat.

Protections acoustiques : création de murs de protection acoustiques suivant prescriptions de l'étude acoustique.

Aménagements divers : création d'accès pour la maintenance et les secours, alimentation en eau d'incendie aux têtes des tunnels, création de plate-formes d'enraillement pour engins de maintenance et de secours, clôture des emprises, réfection des dispositifs d'assainissement et des exutoires.

Le troisième projet qui s'inscrit dans ce programme, la transformation du site de la gare du Canet sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, est lui aussi clairement évoqué dans le présent dossier soumis à enquête publique.

Mon commentaire :

Les responsables apportent ci-dessus des éléments qui auraient dus apparaître dans l'étude d'impact car, « lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme» (art. L122-1 du code de l'environnement) ; or, si les travaux de réalisation ne sont pas simultanés, la réalisation du programme, sa mise en fonctionnement est simultanée car ils sont interdépendants l'un de l'autre.

En ce qui concerne le troisième projet du programme, la transformation de la gare du Canet, celui-ci n'a jamais été inscrit dans les documents fournis comme faisant partie de ce programme et le GPMM & MTTC reconnaissent, un peu tard, qu'ils sont liés : en application de la réglementation susvisée, « lorsque la réalisation (du programme) est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme » : cette appréciation a été faite en ce qui concerne les pollutions de l'air , le bruit et la gêne à la circulation (mais on discutera plus loin de la qualité de ces appréciations) .

Si certains ont déclaré que la « réglementation européenne » en cours risquait d'interdire la voie ferrée d'accès et que c'est ce qui a amené SNCF Réseau à précipiter sa remise à niveau, on peut aussi considérer que la réalisation de cette voie ferrée, uniquement liée au TTCM, a seulement pour effet de ne pas pouvoir remettre en cause ce projet, ce qui est très désagréable.

1,3) Les dépenses aux contribuables, les bénéfices au privé !

- Nous sommes très surpris par la part aussi importante du financement par les organismes publics: Etat, Région, Département, MPM, alors qu'il s'agit d'argent public utilisé à des fins privées.

- avec 75 % d'argent des contribuables, nous allons enrichir des entreprises privées : est-ce normal ? nous payons des impôts qui financent à 75 % notre extinction ! Il faut le faire !

- une privatisation des bénéfices par contre les charges sont renvoyées sur l'argent public, de plus en montant un projet incertain pour ne pas dire non viable.

- Je conteste l'utilisation massive d'argent public dans un projet qui ne sert pas l'intérêt général. (pétition)

Question aux responsables de projet : l'utilisation massive d'argent public dans un projet dont l'intérêt économique ne semble pas évident :

Réponse : La mobilisation forte de financements publics pour ce projet s'explique par la poursuite de plusieurs objectifs partagés par l'État, les collectivités et le Grand Port Maritime. Ces objectifs ciblent à la fois le report modal mais également des aménagements urbains à l'échelle de l'Opération d'Intérêt National EUROMEDITERRANEE. Elle concerne un programme global d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération marseillaise.

Le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane, inscrit au schéma directeur de RFF (devenu SNCF réseau), a pour ambition de satisfaire une partie significative des besoins de transport de marchandises de l'agglomération marseillaise, d'améliorer le traitement, l'efficacité et la productivité du fret, de renforcer l'économie et la compétitivité portuaire et de rationaliser les emprises du domaine public ferroviaire.

Le projet figure par ailleurs au SCoT (schéma de cohérence territoriale) de Marseille Provence Métropole en vigueur qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes, un projet de territoire mettant en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles en matière

d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.
La réalisation de ce projet permettra la libération du site du Canet destiné à la création d'un parc linéaire des Aygaldes, coulée verte au cœur du projet Euromed 2 mais également bassin de rétention des eaux de pluie pour le bassin versant des quartiers Nord marseillais, important dispositif de maîtrise des risques d'inondation.

Mon commentaire :

La réponse montre l'interconnexion des projets et conforte ma réponse précédente concernant la prise en charge de ce programme par la métropole.

Si les objectifs globaux d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération vont amener des participations financières publiques qui, si l'on prend en compte les 2 M€ attendus de l'Europe, s'élèvent à près de 79 % pour la première tranche estimée à 55,1M€ HT, l'étonnement sur la forte participation d'argent public est concevable dans la mesure où cette somme va bénéficier à une société privée, MTTC, pour financer les travaux prévus et qu'elle sera titulaire d'une convention d'autorisation d'occupation du domaine public pendant 40 ans. Dans cette société, seul Greenmodal Transport, avec une participation au capital de 15,5 %, est un opérateur de transport : on est donc en droit de s'interroger sur la rentabilité du projet dans la mesure où il y a une si faible participation des opérateurs de transport qui, s'ils étaient convaincus par l'amélioration du « traitement, (de) l'efficacité et (de) la productivité du fret, de renforcer l'économie et la compétitivité portuaire » auraient dû proposer leur participation financière.

La réponse apportée est insuffisante par rapport à la question posée.

1,4) Pas d'emplois créés localement

- on ne voit pas comment le transfert des opérateurs de la gare du Canet, ce qui n'est pas assuré, produirait un dynamisme de créations d'emplois ?
- Ce projet de déplacement de l'activité du Canet vers Mourepiane paraît contradictoire avec l'article 6. de la Charte de l'environnement : « Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».
- Ce nouveau port TTCM ne constituera pas un développement économique, il ne créera pas d'emploi localement
- contrairement à ce qu'ils disent (le port) cela n'amènera pas de travail ni d'embauches nouvelles étant donné que les conteneuristes resteront les mêmes et qu'ils ont leurs propres employés et sous-traitants.
- ce projet va mettre en danger les améliorations qui se développent actuellement dans nos quartiers qui retrouvent une qualité résidentielle, de vie sociale, d'activités et de développement d'emplois

Question aux responsables de projet : il n'y a pas création d'emplois

Réponse : L'activité portuaire a toujours joué un rôle prépondérant sur le marché de l'emploi de l'agglomération marseillaise ; le poids du port sur le territoire métropolitain concerne plus de 43 500 emplois dans 2 900 établissements liés à l'activité portuaire dans les Bouches du Rhône. Accompagner le développement de l'activité portuaire participe à maintenir ainsi les emplois liés aux activités opérées autant sur Marseille que Fos.

200 000 EVP 3 transitent annuellement par Marseille essentiellement sur le segment du short-sea, c'est-à-dire des lignes courtes méditerranéennes, qui s'apparentent au cabotage

régional alors que les installations de Fos traitent les lignes intercontinentales. La force du port de Marseille-Fos réside dans la complémentarité entre ses deux bassins, de Fos et Marseille qui permettent une offre diversifiée et des services maritimes adaptés aux besoins des clients.

Les bassins portuaires de Marseille et de Fos correspondent également à deux bassins d'emplois distincts qu'il convient de garantir. Plus de 1 300 personnes travaillent actuellement dans l'emprise portuaire au voisinage du terminal maritime de Mourepiane. En dehors de cet espace portuaire, plus de 500 établissements sont implantés dans les arrondissements portuaires de Marseille et notamment le 16ème arrondissement générant plus de 13 000 emplois. Le projet de terminal de transport combiné permet d'offrir un cadre à même de répondre aux besoins des acteurs économiques locaux en termes de système logistique urbain durable.

Le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane ne devrait pas conduire à générer immédiatement des opportunités d'emplois à court terme. Il offre néanmoins de sérieuses perspectives de consolidation des emplois existants et envisage d'en créer, avec l'amélioration attendue des performances organisationnelles permises par ces nouvelles infrastructures et au nouveau positionnement du futur terminal, au plus près du flux de conteneurs d'origine maritime.

Mon commentaire :

Dans le cadre de la Convention relative au financement des travaux de construction du TTCM, signé entre l'État et les divers partenaires de financement du projet, il est indiqué que « ce projet ... concrétise (des) politiques publiques visant à conforter le maintien d'activités économiques à proximité immédiate des quartiers Nord de Marseille, conformément à la Charte Ville-Port adoptée par la place portuaire en juin 2013 ». la réponse apportée, au-delà des données concernant l'existant, est encore une déclaration d'intention, un souhait , mais qui n'est pas suivi de la moindre ébauche d'une politique de création d'emplois. La responsabilité appartiendra aux entreprises !

1,5) Pourquoi déplacer la gare du Canet ?

- deuxième gare de fret du sud de la France, elle va être déplacée vers Mourepiane, pourquoi ?

*si elle n'engendre pas de nuisances, pourquoi ne pas adapter un aménagement urbanistique différent en prenant en compte son existence ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de volonté de concilier site « industriel » et aménagement avec peut-être une part moins importante de construction immobilière ?

* si elle engendre des nuisances, pourquoi les transférer dans un autre quartier lourdement impacté ? Pourquoi mettre chez le voisin ...

- Un des deux motifs justifiant officiellement ce projet, est de « nettoyer » et libérer un quartier situé un peu plus au sud dans le cadre d'Euromed 2, en décalant toutes ses activités gênantes, juste un petit peu plus au nord, toujours en pleine ville. Autrement dit « on déshabille l'un pour habiller l'autre » mais on ne règle rien

- Et ceux qui restent au Canet ne veulent pas partir !

- Pourquoi faire circuler sur le D.P.M., des marchandises qui n'ont rien à y faire, si ce n'est parce que les chargeurs du CANET qui se satisfont du réseau ferroviaire d'aujourd'hui, n'auront plus d'autre choix demain.

- Ce projet n'a-t-il pas, à l'origine, pour seul but de proposer aux affréteurs du Canet une solution de re-localisation avant leur expulsion.
- le transfert ne se fera pas à Mourepiane, mais à Clésud

Question aux responsables de projet : les entreprises du Canet et les transporteurs maritimes préfèrent Fos à Mourepiane ;

Réponse : Les entreprises ferroviaires présentes sur la gare du Canet pourront disposer, sur le futur terminal de Mourepiane, d'installations ferroviaires de dernière génération, d'importants espaces de travail et des perspectives de développement notablement améliorées. Les entreprises de transport, avec qui elles sont en interface, pourront poursuivre leurs activités moyennant une réorganisation de leurs itinéraires qui emprunteront du coup, plus naturellement, les voies de dessertes autoroutières du terminal de Mourepiane.

Les transporteurs maritimes font le choix du terminal à conteneurs de Mourepiane parce qu'il est parfaitement adapté au short-sea par ses spécificités uniques d'accès rapide à toute la logistique de distribution urbaine, par son réseau d'entreprises de proximité sur le secteur Estaque-Mourepiane mais aussi du fait, des effets de synergie qu'il permet avec cette zone arrière et celle de Vitrolles.

Ce transport maritime à courte distance s'intègre parfaitement dans les chaînes logistiques d'entreprises qui ont besoin de transport porte-à-porte grâce à la facilité de gestion des flux et des stocks. Les transporteurs optant pour les terminaux à conteneurs de Fos le font pour d'autres logiques qui sont spécifiques au transport maritime à longue distance.

Mon commentaire :

Cette question, fondamentale, fera l'objet d'un développement dans mes conclusions.

1,6) Une mauvaise image pour les croisiéristes :

- le trafic de la croisière se trouve sur ces mêmes bassins ;
- aux premières loges en face de ce dépôt, les croisiéristes auront une vue désagréable lorsqu'ils accosteront ;
- saturation des portes du GPMM et de la voirie des quartiers nord à cause de la multitudes des bus, taxi, passagers, camions générée par ces activités
- énorme doute concernant le passage de tout le flux de camions via la porte 4 qui est déjà pas mal saturée et qui ne pourra pas tout absorber,
- vu la carence et la piètre qualité de l'accueil des croisiéristes, nous proposons la création d'un pôle d'accueil et des transports mieux adaptés : un transport multimodal pour les riverains, les visiteurs et les croisiéristes qui proposerait une solution alternative à l'automobile par des modes de déplacement sécurisés et no-polluants, entre l'Estaque et le centre-ville, avec pérennisation de la navette maritime circulant à l'intérieur de l'enceinte portuaire.
- l'activité croisière est mal menée : RIEN pour accueillir les passagers alors que cela générerait de l'emploi et améliorerait l'image de notre ville auprès de ces nombreux touristes qui errent leurs valises à la main le long des autoroutes en cherchant les arrêts de bus

Question aux responsables de projet : le projet sera nuisible aux croisières

Réponse : Le terminal à conteneurs de Mourepiane se trouve effectivement à proximité du terminal à croisières du mole Léon Gourret. Les deux terminaux partagent les accès nautiques mais les flux et activités terrestres sont séparés.

L'ensemble des services mis à disposition des croisiéristes leur permettent aujourd'hui de rejoindre rapidement les principales destinations touristiques de la ville et de ses environs, tout en escalant dans la partie Nord du port. Cette organisation ne sera pas remise en cause par les opérations de fret ferroviaire en perspective et ne s'inscrit absolument pas en rupture avec les schémas de circulation existants.

Mon commentaire :

Si les services mis à disposition des croisiéristes ne concernent pas la présente enquête, j'ai cependant personnellement été étonné de constater l'afflux de croisiéristes, qui ont traversé le port à pied entre le mole Léon Gourret et la porte 4 et qui attendaient le bus spécial affrété par la RTM pour se rendre en ville : alors que l'on met en avant des règles de sécurité pour empêcher le public d'aller sur le Port, alors que les bus de la RTM ne peuvent entrer, pour cause de sécurité, dans le port, on laisse les croisiéristes déambuler sur près de 1,5 km à l'intérieur de l'enceinte portuaire !

En ce qui concerne l'enquête, bien que je n'ai pas posé la question aux responsables de projet, ils auraient pu constater que le flux et les activités terrestres ne sont pas séparés en un lieu : la porte n°4 ... et que cela devrait nécessiter réflexion.

1,7) Le trafic poids-lourds, en augmentation, traversera de plus en plus nos zones d'habitation.

- Il est indiqué dans le rapport qu'un des objectifs est le développement d'entreprises de logistiques dans les quartiers Nord, or qui dit entreprise de logistique dit augmentation du trafic de camions ce qui nous paraît totalement contradictoire avec l'objectif avancé par ailleurs : « volonté de réduire la pollution, éviter la congestion routière, améliorer la sécurité routière ». Par expérience et vécu au quotidien, l'augmentation du trafic de camions va au contraire accroître ces risques.

- l'étude d'impact nous paraît imprécise sur la situation des trafics actuels sur les deux sites du Canet et de Mourepiane et elle n'est pas précise sur les projections après la mise en place du terminal à Mourepiane. Par contre l'étude d'impact indique un coût collectif lié à l'augmentation du trafic routier ce qui est contradictoire avec l'objectif martelé de transfert du trafic sur le ferroviaire.

- des camions venant de toute la France passent par le chemin du littoral, descendent par l'avenue Henri Barnier interdite à la circulation poids lourds suite à un accident mortel- puis l'avenue André Roussin, se dirigent vers la ville ou le Rove ou remontent pour atteindre l'autoroute, et passent par nos villages : non aux 1000 camions par jour supplémentaire dans nos quartiers . Le boulevard Barnier, qui traverse une immense cité en proie à bien des difficultés sociales et économiques et un groupe scolaire important doit-il être transformé en boulevard à camions ? Cela devient dangereux pour les enfants qui ne peuvent plus aller seuls aux cars scolaires ou aux bus !

- 500 poids lourds en plus, soit 1000MJA : quel est l'intérêt économique de cet afflux de camions ?

- la saturation des poids lourds engendrera bruits, pollutions, dangers et impossibilité de circuler.

- ce projet est un véritable aspirateur à poids lourds enclavé dans notre tissu urbain.
- la cohabitation dans les ronds points de ces gros camions avec la circulation des automobiles est très dangereuse du fait de la vitesse des camions
- les camions qui transportent des containers dans tous les sens , toujours à vive allure , se garant où ils veulent et générant insécurité routière ,bruit , pollution et dégradation des infrastructures.
- habitant près du chemin de saint Louis au Rove, je constate que cette voie est saturée par des centaines de poids lourds qui , chaque jour vont vers les entreprises voisines Graveleau, Dachet et Monier ;
- à la question écrite posée par les fédérations des CIQ à MPM concernant le grave problème de sécurité routière liés à la circulation des poids lourds, trop nombreux et trop rapides dans le XVI ème arrondissement, MPM indique : « il est certain que la situation du 16ème, directement en contact avec les activités portuaires, favorise l'implantation de sociétés ayant une logistique poids lourds importante. Certaines sociétés sont implantées dans des voies peu adaptées, mais il paraît bien difficile, en l'état actuel de contraindre la circulation de ce type de véhicules...l'autorisation ou l'interdiction de la circulation de poids lourds sur certaines voies relève des compétences du maire. L'élaboration du Schéma Multimodal ds Infrastructures routières programmée en 2016/2017 devrait permettre de proposer des orientations de gestion et d'organisation du réseau pour réguler ce trafic »
- Et ces camions, où seront-ils stationnés en attendant d'être traités de jour comme de nuit? J'habite sur le plateau de Mourepiane au dessus d'un parking dont le terrain appartient au port et qui accueille toutes les nuits une quinzaine de poids lourds, ceci est une nuisance considérable notamment à cause des moteurs qui alimentent les climatisations s'enclenchant régulièrement et dont le bruit est perceptible malgré le double vitrage. Quelle est la solution envisagée par le port? agrandir le parking? cette gêne a-t-elle été prise en compte et estimée?
- Les habitants réclament des aménagements des autoroutes qui rentrent encore directement dans la ville avec leur lot de nuisances (A55 et A7) : la vitesse doit être réduite bien en amont et des murs antibruit doivent être envisagés.
- l'objectif avancé est la réduction des camions en ville et en vallée du Rhône mais qu'elle ne l'est apparemment pas dans le 16ème arrondissement!!

Question aux responsables de projet : les commerces des quartiers pâtiront de l'accroissement du nombre de camions ;

Réponse : Les responsables du projet sont attentifs aux préoccupations des riverains sur la circulation des camions dans les quartiers. Ne pas dégrader la situation actuelle est une priorité partagée. Le GPMM n'a pas de compétence pour interdire/réguler la circulation des camions en dehors des espaces portuaires. En revanche, en étant directement raccordé à l'A55 via la porte 4, le terminal de transport combiné de Mourepiane offre des accès directs incitant les chauffeurs des camions à ne pas traverser les quartiers.

Mon commentaire :

Dans mon commentaire de la question 1 je disais : « Quel poids a le GPMM pour orienter les schémas de circulation des camions ? » La réponse indiquée ci-dessus permet d'évacuer le problème alors que le GPMM pourrait faire des propositions, assorties de financements pour éviter que les camions sortent des autoroutes avant d'arriver au Port . Le stationnement des poids lourds, notamment la nuit, devrait donc augmenter d'autant

plus que leur nombre passerait, journallement, de 700 à 1200 et qu'il peut paraître nécessaire de mettre en œuvre des structures d'accueil pour les chauffeurs routiers. La question de l'habitant du plateau de Mourepiane reste pendante.

La question de l'augmentation du trafic routier induit par la mise en place du terminal fera l'objet d'un développement dans mes conclusions.

1,8) Les problèmes de bruit vont s'aggraver et la pollution de l'air va augmenter

a) en ce qui concerne les bruits :

a1) provenant du port

- Le claquement des conteneurs déchargés sur le sol est insupportable la nuit, notamment en été où l'on dort fenêtres ouvertes.
- le bruit de l'activité de manipulation des containers est parfois insupportable. On est en zone urbaine et par exemple les véhicules aux moteurs trop bruyants doivent être remplacés par des véhicules plus silencieux . De manière plus générale le port n'a pas de politique anti bruit et c'est quand même le minimum à exiger (le retour d'activité à la forme 10 renforce ce problème)
- des sociétés de transport que l'on entend tourner dès 5h du matin avec une cinquantaine de remorques et tracteurs ;
- nous demandons la réduction de l'utilisation des stackers de 45 tonnes, les plus bruyants ;
- Chemin du Mozambique, les bruits, à toutes les heures et de plus en plus souvent la nuit, sont les suivants :
 - Containers qui tombent, coups de masse sur les containers (pour les réparer ?) sablage
 - Moteurs diesel des engins manipulateurs, sirènes quand ils reculent
- bruits d'entrechoc des containers du port au moment des chargements et déchargements et lors de leur stockage près du chemin de BIZET.
- 7 jours sur 7, à la traverse du pas de Faon, nous entendons le travail des portiques, les radios, les hauts-parleurs, les réparations de conteneurs...
- dans la nuit du 30 au 31/10 : bruit infernal de probablement réparation de conteneurs entre 1h et 4h du matin.

a2) provenant des trains

- nous subissons les vibrations dans nos maisons, des passages de train et nous subissons les bruits des transports nocturnes ;
- bruits des trains qui passent de MOUREPIANE vers l'Estaque Gare dans les deux sens : les trains de marchandises qui transportent les containers sont très bruyants : ils sont beaucoup plus bruyants que les trains de passagers et ils sont plus longs (entre 400 et 500 m) et il me semble que leur fréquence a déjà augmenté. Or on nous annonce avec la gare multimodale de MOUREPIANE une augmentation du trafic de ces trains et une augmentation de leur longueur qui serait doublée
- à l'impasse Michel, à 10 mètres du chemin de fer, les trains de fret, avec leurs conteneurs, provoquent des vibrations que l'on ressent de l'entrée de la maison à l'étage : on pourrait les assimiler à de micro tremblements de terre qui provoquent des fissures dans ma maison : des trains de 1800 tonnes et d'un kilomètre de long auront des effets mécaniques plus importants
- il y aura 1h20 de passages de train par jour pour 40 circulations, et les habitations placées à moins de 30 mètres , sur plus d'un kilomètre recevront une puissance sonore entre 80 et 95 dB(A)

- où j'habite, j'ai la fourche des trains vers la côte bleue et vers Paris, ce qui va faire 80 trains/jour, espérant qu'ils ne passent pas la nuit !
- Habitant près de la voie ferrée, nous avons de nombreuses fissures dans les murs, dues aux vibrations : nous ne pourrions pas supporter de nouvelles nuisances sonores et polluantes ; les trains de conteneurs et vrac, plus lourd que les trains de voyageurs, font vibrer les maisons
- Un bruit ne s'entend plus : le crissement strident des trains sur les rails.....mais va-t-il revenir avec le TTCM?
- 15 aller-retour le jour et 5 aller-retour la nuit font 40 passages de trains de 1 Km. En roulant à 30 Km/h ils assourdiront la population riveraine pendant une heure et vingt minutes à un niveau sonore intolérable. Il y a approximativement un kilomètre de tissu urbain villageois à jouxter les voies à moins de trente mètres. (Ceci sur l'aire d'étude, et sans compter le secteur de l'Estaque).

a3) provenant des poids lourds

- bruits de l'autoroute: bruits des pneumatiques sur le macadam, klaxons des camions
- je m'interroge sur la prise en compte des impacts de la mise en œuvre et de l'exploitation du TTCM sur la Zone d'Activité de Mourepiane, 467 chemin du Littoral qui serait fortement impactée par les nuisances sonores, les bâtiments semblant tenir de « mur anti-bruit » pour le voisinage : que prévoit le maître d'ouvrage ?
- A Verduron Haut, nous subissons la traversée de nombreux poids lourds dans nos quartiers et nous entendons les bruits venant de la mer de la manutention des conteneurs qui se répercutent sur nos collines
- les analyses de bruit n'ont été faites qu'à proximité du Port et non pas dans les secteurs plus élevés de la Pelouque et de Verduron : or les bruits montent.

b) en ce qui concerne les pollutions de l'air

- une pollution décuplée ou centuplée à l'heure où la France veut donner des leçons en organisant COP21
- Marseille est la ville la plus polluée de France et d'Europe : on fait exactement le contraire de ce qui s'imposerait pour soulager la ville d'une pollution meurtrière.

b1) provenant du port

- la pollution générée par les bateaux à quai : le port ne prévoit aucune infrastructure pour leur branchement électrique à l'inverse de tous les ports du nord de l'Europe. Or en saison, c'est parfois jusqu'à 6 ou 7 bateaux de croisière immenses qui font tourner leurs moteurs jour et nuit : le port ne prend aucune initiative, ce qui témoigne bien de son irresponsabilité ;
- 7 jours sur 7, à la traverse du pas de Faon, nous avons droit aux fumées très noires des bateaux amarrés ;
- Odeurs de fumée des bateaux selon le vent, dégagement d'ammoniac
- Cet été, odeurs nauséabondes par intermittence
- une nouvelle source de pollution engendrée par la locomotive diesel qui va pousser les trains de 1850 tonnes jusqu'à la gare de l'Estaque :
- la pollution localisée causée par les draisiennes au gazole.

b2) provenant des trains

- nous recueillons sur nos terrasses de l'alumine transportée par les trains : nous avons tous les jours 1 ou 2 convois de citernes d'alumine qui dégagent des nuages de poussière qui

pénètrent dans notre maison, portes et fenêtrés fermées

c) Est-ce judicieux de développer ces activités portuaires au milieu d'habitations ?

- cette gare multimodale est enclavée dans un milieu urbain
- si Euromed améliore Marseille, proposer un terminal à Mourepiane relève d'une vision obsolète de l'avenir du littoral ; il aggrave une vision du port dépassée et ne s'intègre pas dans une vision d'ensemble prospective, de l'aménagement de Marseille.
- je suis pour un projet urbain dynamisant Marseille et nos quartiers
- les études de santé publique qui étudient l'impact du bruit et de la pollution routière sur la santé, toutes démontrent un effet délétère à plus ou moins long terme sur la santé; le bruit entraîne des problèmes auditifs, des problèmes cardiovasculaires, du sommeil (les convois passeront aussi la nuit), fatigue, dépression, anxiété, troubles psychiatriques (comme l'attestent les faits divers de personnes qui sortent leur fusil quand il y a du bruit dans la rue), la pollution liée au trafic routier entraîne des problèmes respiratoires, des cancers notamment et des problèmes cardiovasculaires.
- c'est la mort programmée des habitants (cancer) : la dégradation de la qualité de l'air, l'augmentation du bruit et des risques vont avoir des impacts négatifs sur la santé des habitants et des travailleurs du quartier ;

Question aux responsables de projet : l'installation de ce projet, porteur de bruits et de pollution, dans un bassin urbain ;

Réponse : Les responsables du projet sont sensibles aux préoccupations des riverains vis-à-vis du bruit dans le secteur et de tout facteur susceptible de dégrader leur cadre de vie.

a) Suite à l'avis de l'autorité environnementale, le dossier d'enquête publique a été enrichi par un « cahier spécial acoustique », fourni en plus de l'étude d'impact, qui présente des éléments précis pour objectiver les conséquences du projet en termes de bruit. Ce complément d'étude a été mené dans un cadre normalisé et les résultats évalués selon les seuils les plus contraignants dans une configuration de bruit maximal. Il a en effet été considéré que toutes les sources de bruit provenaient de l'activité du terminal fonctionnant continuellement au plus proche des bâtiments riverains, dans la limite de leur zone de fonctionnement.

Cette configuration ne sera que très rarement obtenue dans la réalité. Cela permet de s'assurer du respect des seuils réglementaires quelle que soit la situation considérée.

En période diurne, les niveaux sonores calculés, en phase d'exploitation du terminal de transport combiné de Mourepiane, montrent qu'aucun dépassement de l'émergence maximale autorisée n'est avéré. Pour les zones d'habitation des quartiers Saint-Henri et Saint-André, situées en retrait des infrastructures routières, l'impact sonore des activités sur le terminal est proche des valeurs maximales admissibles sans les dépasser.

Il s'avère donc qu'aucune émergence de bruit ne dépasse les seuils d'émergence admissible ; la réglementation est respectée en tout point dans le cas le plus défavorable (s'appuyant sur une activité maximale du terminal de transport combiné), et en prenant pour référentiel la réglementation la plus contraignante en la matière (celle relative au bruit de voisinage).

Toutes les dispositions seront prises pour limiter au maximum l'impact sonore de ces sources de bruit (dispositions similaires à celles qui devront être prises en phase chantier) : utilisation de matériel conforme aux réglementations en vigueur, entretien et maintenance

des machines, matériels roulants et infrastructures, mise en œuvre de rails, traverses et ballast neufs sur les zones de faisceaux, sensibilisation du personnel aux règles permettant de respecter l'environnement et le cadre de vie des riverains (arrêt des moteurs lors des pauses prolongées,...).

Par ailleurs, les porteurs de projet s'engagent à réaliser des mesures acoustiques six mois après le démarrage de l'exploitation du terminal de transport combiné, au droit des quartiers de Saint-Henri et Saint-André, secteurs les plus sensibles aux nuisances sonores susceptibles d'être générées.

Ces mesures permettront de vérifier les résultats attendus par simulation et de justifier le respect de la réglementation acoustique. Elles seront mises à disposition des riverains par souci de transparence.

Mon commentaire :

a) En ce qui concerne le bruit, les analyses effectuées montrent un respect des normes réglementaires, normes qui ne prennent pas en compte les « pointes » émergentes dont la population se plaint : on peut constater sur les mesures de bruit effectuées qu'il y a des pointes émergentes de très courte durée qui montent jusqu'à 85 dB(A) la nuit : il n'y a pas eu d'analyse effectuée pour déterminer l'origine de ces bruits, les plus fortement perturbateurs lorsqu'ils arrivent en plein sommeil : viennent-ils du passage des avions, de véhicules avec un problème d'échappement ou des activités du port ? Aucune réponse n'est apportée. Les formulations du style « toutes les dispositions seront prises pour limiter au maximum l'impact sonore » ne sont que des formules creuses pour ceux qui subissent ces nuisances et ne peuvent qu'amener une totale défiance vis-à-vis des responsables . Faire des mesures supplémentaires sans envisager les moindres actions pour améliorer l'acoustique, cela n'a aucun intérêt !

Personnellement, si j'ai pu constater lors de la visite avec les agents du GPMM que à l'endroit où nous sommes allés (parking au bas de la rue de la Valouise) il n'y avait pas de bruit provenant du port, j'ai aussi constaté, vers 16h30, avant ma permanence du 28 octobre au boulevard Poussardin, que, à l'impasse Tronc, des bruits lourds et consistants provenaient du port, certainement de la pose de conteneurs. On peut comprendre que ce type de bruit puisse entraîner des perturbations sur la santé comme l'indique une intervenante, docteur en médecine.

De plus, il ne semble pas qu'il y ait correspondance entre les cartes d'analyse de bruit présentées et les relevés effectués, du moins, dans certains secteurs : ainsi pour les points PF6 et PF7 le niveau LAeq diurne correspondant à la situation initiale est de 53 dB(A) et la cartographie place ces points dans des secteurs inférieurs à 50 et même 45 dB(A).

Des éléments intéressants sont fournis dans l'étude complémentaire acoustique concernant les niveaux sonores perçus pour chaque source de bruit liée au terminal (page 21) , mais les niveaux sonores ne sont donnés qu'à 2 et 10 mètres et il aurait au moins fallu les comparer pour les points PF1 à PF10 avec la colonne concernant l'« impact sonore autorisé du terminal seul » afin de déterminer si l'accroissement est supérieur à 2 dB (A), ce qui implique alors l'obligation de mettre en œuvre des mesures de protection, en application de la réglementation sur les études d'impact.

Ainsi l'étude d'impact est là-dessus insuffisante.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration qui pourraient être prises, le bureau d'études aurait pu, aussi, se rapprocher des transporteurs pour connaître les dernières améliorations développées : ainsi, le Groupe CMA CGM a développé depuis 2005 de nombreux éco-conteneurs, et en particulier des conteneurs avec un plancher en bambou. Le Groupe a également été l'amélioration des parois en acier, avec ses conteneurs en acier léger qui pèsent 550 kg de moins. (information d'un document en anglais fournie lors de l'enquête publique par M. Liquières)

Réponse b) Afin de quantifier la pollution atmosphérique engendrée par le projet, il a été procédé à une évaluation de l'impact du trafic routier lié au projet sur la qualité de l'air.

Les calculs des émissions de polluants dues au trafic routier, après projet, ont été réalisés par le logiciel IMPACT 2.0 de l'ADEME. Trois scénarii ont ainsi été étudiés :

- Le scénario actuel, basé sur les données de trafic de 2014,
- Le scénario futur de référence (sans le projet) à l'horizon 2017, intégrant une évolution de trafic,
- Le scénario futur avec le projet à l'horizon 2017.

Les résultats obtenus pour les différents calculs sont comparés.

Cette comparaison des émissions de polluants aux différents horizons (2014, 2017), avec projet et sans projet, aboutit aux conclusions suivantes :

- Sans projet, les émissions en polluants montrent peu d'évolution entre 2014 et 2017. Ainsi, les émissions tendent à diminuer de façon limitée pour l'ensemble des polluants excepté les HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques) qui augmentent de façon limitée). Ces résultats montrent les effets positifs liés aux améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc...) et au renouvellement du parc automobile entre 2013 et 2040. Le renouvellement du parc roulant est un facteur important de réductions des nuisances atmosphériques,
- L'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2017, avec et sans la réalisation du projet, permet de mettre en évidence une légère évolution des émissions routières, quel que soit le polluant. On note ainsi une augmentation la plus forte (10 %) des émissions de COV (Composés organiques volatils).

Plus globalement, et à terme, la mise en service du terminal de transport combiné permettra d'augmenter sensiblement la part du transport par train depuis et vers le port offrant une alternative crédible au transport routier de camions.

Par ailleurs, le projet participe plus à la modernisation d'un outil industriel existant dans un site industrialo-portuaire (ancienne gare de triage de Mourepiane) que d'une création ex nihilo en site urbain. La modernisation du site passe par le recours à de nouvelles solutions techniques et dispositifs organisationnels visant à poursuivre la réduction des rejets polluants :

- Les engins qui équiperont le terminal seront de dernière génération, avec des émissions limitées,
- Les deux locomotives diesel, qui serviront pour les manœuvres, seront récentes, et les conditions d'exploitation seront optimisées (choix des lieux de stationnement et de chauffage des engins moteurs, diminution des temps de préchauffage, etc...).

La mise en place d'un suivi de l'évolution de la qualité de l'air, au niveau des bassins portuaires, est envisagée en concertation avec les collectivités et les gestionnaires des réseaux de transport et en partenariat avec l'association de surveillance de la qualité de l'air AIRPACA. La restitution de ces éléments fera l'objet de réunions publiques.

Mon commentaire : b) Le bilan des émissions polluantes doit prendre en compte, d'une manière quantifiable, non seulement les émissions liées au terminal, avec notamment les rejets des locomotives diesel, et des « cavaliers » qui transfèrent les conteneurs, des camions en attente, mais aussi les émissions supplémentaires liées au trafic local de 500 camions/jour (soit 1000 MJA) qui viendront se rajouter aux 2800 passages journaliers de camions sur l'autoroute A55 et 2000 passages journaliers de camions sur le chemin du littoral : notons que l'étude d'impact biaise sur ce sujet en prenant la quantité totale de véhicule journalier sans faire apparaître le nombre total de camions : ainsi elle conclut que le projet entraînera une augmentation de 5 % de véhicules / jour, mais elle « oublie » d'indiquer que, passant de 2800 à 3800 camions /jour sur l'A55 et de 2000 à 3000 sur le chemin du littoral, ces quantités ne sont pas négligeables et leur impact ne peut être minimisé.

1,9) Le choix entre le Canet et Mourepiane, pour favoriser le fer plutôt que le camion

Question aux responsables de projet : la réalisation du projet alors qu'aucun problème d'insertion dans l'environnement n'est résolu, que ce soit ceux liés au rétablissement de l'ancienne voie ferrée ou la saturation des poids lourds dans ces quartiers.

Réponse : Le projet de Terminal de Transport Combiné de Mourepiane consiste en la modernisation d'une installation existante sur le port. Le faisceau ferré existe, tout comme le terminal conteneurs et les installations de transbordement entre les navires et des trains.

Le projet vise simplement à moderniser et regrouper sur un même site, dans le périmètre du port de commerce, des trafics ferroviaires existants sur Marseille, et actuellement opérés de façon éclatée sur deux sites la gare du Canet pour les trafics continentaux et le terminal maritime de Mourepiane.

Le chantier du Canet, qui a été construit dans les années 1950-60 aux normes de la technologie du transport ferroviaire de l'époque, est aujourd'hui obsolète. Les voies y sont trop courtes et les manœuvres nombreuses et chères. L'exiguïté des emprises et leur situation insérée dans le tissu urbain de centre-ville ne permet pas d'évolutions. Compte tenu des dispositions du réseau, des trains ou conteneurs viennent du port pour compléter les trafics continentaux.

Ce système bipolaire n'est désormais ni adapté ni compétitif. Il freine le report modal vers une logistique urbaine durable davantage tournée vers le ferroviaire. Le terminal de transport combiné de Mourepiane permettra, grâce au regroupement des trafics ferroviaires maritimes et continentaux sur un même site et à des infrastructures modernes et adaptées, la suppression des manœuvres inutiles et des trafics entre les deux sites. Les nombreuses circulations de trains de fret et circulations de camions, entre les deux sites actuels d'opération Canet et Mourepiane, seront ainsi évitées.

Cette installation moderne est avant tout destinée à permettre de sortir d'un système d'asphyxie de l'agglomération par les flux routiers et une optimisation des circulations de poids lourds.

Concernant les circulations de camions dans les quartiers avoisinants, rappelons que les échanges routiers avec le terminal de transport combiné se feront directement à partir des grands axes routiers via l'autoroute A55. L'ensemble des poids lourds pourront rentrer ou sortir du port par la porte 4 connectée directement à cette autoroute, offrant un accès amélioré par rapport à une circulation dans les noyaux villageois.

L'objectif du projet est bien de favoriser le pré-post acheminement par le fer dans une logique de réduction globale des flux poids lourds à moyen et long terme. 17% des conteneurs chargés et déchargés aujourd'hui à Mourepiane arrivent ou partent déjà par le fer. Ce chiffre de 17% est supérieur à ce qui se passe à Fos ; la pénétration du fer est donc d'ores et déjà bien réelle, et particulièrement bien adaptée et porteuse pour les marchandises qui transitent par les Bassins de Marseille.

Le port se fixe comme objectif une augmentation significative de la part modale du fer pour le pré-post acheminement lié au trafic conteneurs et d'atteindre une part modale de 33 % sur Marseille à l'horizon 2030, donc moins de camions sur les routes.

Il est enfin important de noter que si l'on ne fait pas le nécessaire pour favoriser le report modal sur le ferroviaire des trafics maritimes (en hausse en 2015 de 6% à Marseille par rapport à 2014 à la même période) et continentaux de conteneurs, le risque est de voir augmenter massivement le trafic des poids lourds et d'aboutir à un engorgement des autoroutes traversant le secteur nord de la ville.

Concernant l'insertion environnementale du projet, le dossier mis à l'enquête aurait certainement gagné à être plus didactique. Il n'a probablement pas été suffisamment mis en évidence que, si les dernières études évoquaient la remise en service de l'ancienne voie ferroviaire, c'était pour vérifier l'efficacité des protections dimensionnées et réalisées, suite à l'enquête publique, concernant la remise en service de la voie ferrée reliant directement le site portuaire au réseau ferré national.

L'enquête publique sur la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane s'est déroulée en mai-juin 2012. SNCF Réseau a, à cette occasion, pris un certain nombre d'engagements concernant l'insertion du raccordement ferré dans son environnement - à savoir notamment, la construction de murs antibruit et la réalisation d'aménagements paysagers. Ces travaux d'aménagements paysagers des abords des écrans antibruit et du passage inférieur de Consolat ont débuté au mois de septembre 2015 et sont en cours d'achèvement. SNCF Réseau a confirmé à ses partenaires que le chantier se déroule en bonne intelligence avec les habitants. L'implication du centre social a abouti à la réalisation d'une frise collective sur les murs antibruit.

Pour terminer sur cet aspect de l'insertion du projet dans son environnement, il peut être intéressant de rappeler que le transport combiné est une opération massifiée, avec des sillons réservés pour les trains de fret conteneurisé le matin et le soir. Cela ne concerne donc pas tous les jours de la semaine, ni le weekend (sauf exceptions). Par ailleurs, le terminal combiné ne fonctionnera pas la nuit.

Mais la question des dessertes primaires et de l'amélioration des accès au Port est tout autant au cœur des préoccupations du GPMM que de celles des riverains. L'accessibilité par des itinéraires calibrés pour les poids lourds et directement liés aux grandes infrastructures de desserte est cruciale pour le développement du Port. Son développement est donc bien entendu au cœur de ses préoccupations.

Les bassins de Marseille sont porteurs d'enjeux majeurs à l'échelle de la Méditerranée et,
E15000087/13

comme souligné dans la Charte Ville-Port élaborée conjointement par les collectivités territoriales et les acteurs urbains et portuaires de la place marseillaise, « le Port de Marseille ambitionne, tout en maintenant l'activité vrac à son niveau, de tripler l'activité conteneurs, de doubler les trafics de remorques, de reconquérir les trafics marchandises et passagers de la Corse, de participer au développement des échanges Nord-Sud de personnes et de biens, de doubler les trafics de croisière au bénéfice du territoire élargi, d'ancrer la réparation navale de façon durable dans ses diverses composantes, de viser l'excellence en terme de multi-modalité. Ce renforcement de l'activité industrielle et commerciale des bassins portuaires nécessite le soutien du territoire métropolitain.»

La question des dessertes et accès au port, aux différentes échelles, fait partie des thématiques approfondies avec l'ensemble des partenaires institutionnels du GPMM aux premiers rangs desquels l'État et les collectivités locales, dans le cadre des chantiers de la Charte Ville Port.

Les bassins de Marseille bénéficient d'une desserte multimodale globalement performante grâce, d'une part à l'Autoroute A55 vers le Nord (non saturée), et d'autre part à un ensemble ferroviaire complet Mourepiane/Arenc/Canet dont l'optimisation, à la fois en terme de fonctions et de fonctionnalités, est au cœur de la logique de co-développement urbano-portuaire. La façade littorale Nord de Marseille est un territoire habité mais aussi un territoire traversé. La fonction portuaire contribue à ce transit, mais pour une partie seulement. L'essentiel du transit routier est dû aux flux entre Marseille et le Nord de la Métropole.

Les comptages effectués par le bureau d'études Trafalgar, dans le cadre d'une étude des dessertes portuaires pilotée par la DREAL en 2015, montrent bien l'incidence toute relative des flux portuaires dans la congestion urbaine (trafic portuaire moyen de l'ordre de 10% du trafic global). Si le GPMM fait d'importants efforts pour développer ses connexions ferroviaires et fluviales, 80% des flux à destination du port, et notamment des bassins Est, sont aujourd'hui routiers. L'ambition du GPMM est bien de réduire la part modale de la route au profit du ferroviaire. Pour autant, pour des conditions de fluidité adaptées et un fonctionnement urbain maîtrisé, les connexions routières doivent être directes, calibrées et aménagées pour des trafics PL qui resteront importants, et desservir également les zones logistiques et d'activités de proximité des terminaux.

Le travail, qui s'engage aujourd'hui dans le cadre de la démarche d'élaboration du PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) de MPM, sera l'occasion d'approfondir cette question fondamentale de desserte et d'itinéraires PL. Pôle logistique majeur, le fonctionnement du port nécessite des connexions performantes vers les espaces urbains, métropolitains, régionaux, nationaux et européens.

Le maillage entre les plate-formes industrielles, économiques, logistiques et portuaires est essentiel. L'accessibilité routière au port pour les poids lourds et les passagers est stratégique pour le développement du port. Le port, pas plus que les riverains, ne peut être pris dans un système de circulation saturée. Le GPMM est déterminé à faire progresser le sujet.

1,10) Nous avons un sentiment d'abandon pour ces quartiers qui subissent de plus en plus de nuisances et de pollutions avec la mise en place de chaque projet public sans pour autant en avoir de bénéfiques, que ce soit dans le domaine de l'emploi, de l'amélioration des relations inter-quartiers ou de l'accès à la mer.

- avec l'importance du budget employé pour revitaliser le port asphyxié et créer un vaste quartier d'urbanisation, Euromed II, en centre-ville, ne doit pas amener la non-prise en compte des quartiers Nord.
- la vie des habitants n'a pas été prise en considération : le transport des marchandises passent avant l'intérêt général des êtres humains
- La cohabitation d'infrastructures économiques et de quartiers urbanisés sera de plus en plus difficile car les habitants veulent et exigent maintenant une qualité de vie
- ce projet pénalise une fois de plus l'Estaque, Saint André et Saint-Henri .
- Ces quartiers nord se sentent oubliés des décideurs, souvent à juste titre. Ils ont aussi l'impression d'être parfois la poubelle de Marseille, les nuisances sont pour eux, peu les améliorations malgré le niveau élevé des impôts locaux. Les gravats des travaux de la joliette sont stockés dans les collines de la Nerthe, la réalisation de l'écoquartier repousse vers Mourepiane le fret en supprimant la gare du Canet,...
- On peut soupçonner une volonté d'entretenir cette mauvaise réputation pour glisser dans ces quartiers les projets qui dérangent et dont personne ne veut : l'ex site de RIO TINTO, la carrière LAFARGE, la décharge des Pennes Mirabeau, qui défigurent un paysage provençal unique, le dépôt gigantesque de conteneurs d'ARNAL ET FILS qui envoie sur les routes du quartier ses semi-remorques bruyants jusqu'à l'autoroute du littoral, et de l'autre, le tunnel du Rove désaffecté et l'ancien canal Marseille Rhône, qui borde les plages de Corbière et les ports de plaisances et prive d'un accès direct à la mer, ainsi que le mur de clôture métallique des ports de plaisance de l'Estaque jusqu'aux plages de Corbière, un comble et une injustice qui choque beaucoup de visiteurs français et étrangers, la forme 10 de réparation navale et, pour couronner le tout, un couvercle aérien, qui sert de couloir pour les avions de ligne en phase d'atterrissage et qui malgré les nombreuses promesses n'a jamais été décalé.
- Venant de l'extérieur, je suis frappée par le retard de cette deuxième ville de France en tout points, par le peu de conscience écologique des décideurs, par cette scission de la ville en deux parties: les quartiers nord, pauvres , immigrés et les quartiers riches au sud.
- Ce nouveau port TTCM ne sera pas un progrès social. Sur ce point, c'est une certitude et même un scandale. La « théorie de la vitre cassée » montre que la dépréciation de l'environnement génère et accélère sa dégradation. Quelques « vitres cassées » générées par le TTCM :
 - il est souhaitable de se servir des machines pour donner du travail aux hommes à condition de ne pas les y enfermer ;
 - on ressent un mépris des gens au profit de l'argent ;
 - il est inconcevable et même criminel de mettre la vie des habitants en danger pour satisfaire et enrichir quelques « gros bonnets » ;
 - Tout ça pour arranger ces messieurs d'Euromed pour faire de Marseille le bronze-cul de l'Europe et du monde.
 - l'étude d'impact considère nos quartiers comme « des zones littorales moins sensibles » qui auront à souffrir de multiples nuisances induites par le projet.
 - les quartiers Nord sont la poubelle de Marseille : tout ce qui peut nuire, polluer, déranger, on l'installe au Nord ! Nous ne sommes pas des sous-Marseillais ! Il y en a assez de cette fracture Nord/Sud qui divise la ville en 2 , où tout ce qui est bien est au sud et tout ce qui gêne est pour le Nord ;
 - notre village est sacrifié par la proximité du centre commercial et la paupérisation du

quartier : ce projet est ressenti par les habitants comme une exclusion de la ville de Marseille ;

- nous voulons conserver cette ambiance village qui se perd avec toute cette industrialisation à but monétaire !

- ce projet fera de notre village (Saint André) un désert et un endroit dangereux

- le lien entre la ville et la mer n'a pas été pris en compte ni socialement, ni urbanistiquement, ni financièrement ;

- ce projet défie la population : nous nous battons contre le diktat du port !

- tous les usagers seront vigilants jusqu'à ce que ce projet soit crédible.

- c'est une honte de nous prendre en otage

- qu'on remette dans les cartons ce projet monstrueux d'où il n'aurait jamais du sortir !

- je suis révoltée par le massacre de nos quartiers, de notre littoral, de notre bord de mer, volonté de réduire en cendres ce côté de Marseille

- le projet est dantesque, aberrant et inconcevable !

- tout est fait comme si le GPMM était dans un "NO MAN'S LAND". CE N'EST PAS ACCEPTABLE.

- Nous contestons violemment et avec indignation la réalisation de ce projet qui est fait au mépris des nombreux habitants de ce quartier !

- je n'accepte pas d'être sacrifiée au profit de ce projet au moment où toute la nation œuvre pour l'écologie

- nos revendications relèvent de la survie : laisser passer ce projet, c'est condamner toute une population

- je suis née à saint-André : et j'ai assisté à de nombreux changements : les campagnes verdoyantes ont fait place aux groupes d'immeubles et au passage de l'autoroute : ce projet sacrifierait le cœur de mon village ;

- qui seront les victimes, les laissés pour compte : la population de Saint-André qui recense énormément de personnes âgées ;

- laissez-nous vivre en paix !

- c'est avec tristesse que nous apprenons le projet du TTCM

- je vous demande d'avoir un peu d'humanité envers vos semblables : réfléchissez à ce que vous allez faire subir à notre quartier, habité d'êtres humains

- ce projet est une « bombe » : on veut faire sauter saint-André et l'ensemble des quartiers Nord . Pitié !

- de grâce, renoncez à ce projet ;

- Nous sommes tous en danger ! Au secours Monsieur le Commissaire Enquêteur !

- le poids de nos plaintes aura-t-il un impact sur les décisions ?

- nos politiques ont plus de compétence à urbaniser des complexes commerciaux qu'à exercer leurs mandats pour la santé économique, sociale, sanitaire et mentale de leurs concitoyens

- ce projet ne doit pas voir le jour et les personnes qui l'auront cautionné, jugées irresponsables.

Question aux responsables de projet : plus de 130 lettres, certaines de plusieurs pages, déposées lors des permanences, envoyées à mon domicile ou expédiées par courriels, accompagnées de dossiers élaborés par le Comité d'intérêt de Quartier de saint-André, la

fédération des CIQ du 16ème arrondissement, l'association Cap Au Nord et un particulier, M. Suzzoni, me sont parvenues.

Elles expriment en général un sentiment d'abandon pour ces quartiers qui subissent de plus en plus de nuisances et pour lequel chaque nouveau projet, « public », est plus source de nouvelles contraintes, de nouvelles nuisances et pollutions que de bénéfices pour les habitants.

PAS DE RÉPONSE DES RESPONSABLES DU PROJET

Mon commentaire : l'absence de réponse de la part des responsables du projet est symptomatique. Trop souvent, lors des enquêtes publiques, on fait fi des réactions de la population que l'on a tendance à considérer comme des réactions épidermiques de personnes qui refusent tout changement, SANS POUR AUTANT PERCEVOIR, À TRAVERS LEURS SOUFFRANCES, LEURS COLÈRES OU LEURS DÉSESPOIRS QUE TOUT PROJET, SI TECHNIQUE SOIT-IL, DOIT COMPORTER UNE PART D'HUMANITÉ. COMMENT, APRÈS, S'ÉTONNER DE RÉACTIONS VIOLENTES, D'OCCUPATION DE SITES, ET DE POSITIONS POLITIQUES QUI SE TRADUISENT DANS DES VOTES DE REJET OU, POUR CEUX QUI N'Y CROIENT PLUS, DE POSITION TOTALE DE REPLI SUR SOI TRADUITE PAR DES ABSTENTIONS ELECTORALES MASSIVES ?

1,11) Faites tomber les grilles !

- la barrière de ferraille blanche nous signifie la toute puissance de l'espace portuaire dominant notre espace public reclus entre cette grille froide et les collines... et vive la mer à travers les barreaux !
- que le port améliore ses prestations : par l'ouverture du port aux navettes maritimes, toute l'année, plutôt que de passer par la haute mer et en faisant de véritables batobus avec arrêts entre Vieux port et Estaque
- que la digue du large soit ouverte aux promeneurs ;
- qu'on enlève les barrières du port et des sociétés nautiques !
- pourquoi ne pas réfléchir à un meilleur accueil des croisiéristes qui ressemblent plus à des nomades qu'à des touristes ?
- la rupture entre la ville et la mer, entre les collines et la mer s'y trouve accentuée. Remplacez ce projet par des aménagements pour améliorer l'accueil ds croisiéristes :
 - * des moyens de déplacement par les quais : navettes, vraies pistes cyclables, chemins piétonniers, parkings, salles d'accueil et d'information ;
 - * mise en place d'installations culturelles et de loisirs (musée océanographique, piscine à bulles, cité de la mer), comme cela avec les Terrasses du Port à la Joliette et l'Espace Théâtral à l'Estaque ;mais il faut poursuivre avec cohérence et non « miter » avec des projets comme celui de Mourepiane
- depuis 1966, avec le Port Autonome de Marseille, « la mer est en prison » derrière les grilles et l'interdiction d'accès au public que les plans Vigipirate sont venus conforter, sans se soucier des milliers d'habitants qui pourraient vivre dans un environnement où lamer est un élément majeur ;
- **dans nos quartiers, il y a la terre avec ses noyaux villageois, puis une frontière, grilles,**

barbelés, une zone interdite et, au loin, la mer, inaccessible : cette conception du territoire, qui date du siècle précédent, doit être abandonnée. : toute la zone portuaire de Mourepiane doit être ouverte.

1,12) On ne prend pas en compte notre avis et les choix sont déjà faits !

- aucune demande des habitants sur des aménagements n'a reçu de réponse ;
- le port propose une concertation sous forme d'ateliers : mascarade, ironie et mépris ! au vu de son fonctionnement, il n'est pas crédible. nous avons eu des contacts avec la responsable « environnement » qui défendait les intérêts du port face à l'environnement !
- Cependant nous avons parfois quelques doutes sur la prise en compte des conclusions de ces enquêtes dites d'utilité publique. J'espère encore qu'il ne s'agit pas d'un simulacre de démocratie.
- une subvention votée par la région, un Conseil Municipal qui accepte le dossier, certes avec des réserves, alors qu'une enquête publique est en cours ;

Les choix sont déjà faits :

- il est aberrant que les crédits des collectivités locales soient votés avant même le résultat de l'enquête publique
- Pourquoi les travaux d'aménagement SNCF ont ils été commencés ,voire achevés pour certains, avant même que l'enquête publique soit annoncée et avant même que ses résultats ne soient connus ?
 - sans illusion sur la prise en compte de l'enquête publique dans la décision qui sera, qui est déjà prise
- A quoi sert une enquête publique dont le résultat est connu d'avance puisque le calendrier annoncé par le GPMM précise un démarrage des travaux du terminal fin 2015 sont déjà en cours !!!! Avec une mise en service prévue pour 2017.

Question aux responsables de projet : Alors qu'autrefois, le port était plus en symbiose avec la population voisine, elles constatent qu'il y a maintenant une coupure, une fracture marquée physiquement par cette barrière, « mur » qui séparent la population des activités portuaires et elles regrettent que, jusqu'à présent , il n'y a pas eu de dialogue constructif, d'écoute suffisante de la part des responsables du port.

Réponse : - Le GPMM est soumis au Code ISPS (International Ship and Port Security: code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)mis en place à la suite des attentats du 11 septembre 2001 qui définit les obligations de sûreté et de contrôle d'accès aux installations portuaires. La mise en place des dispositifs de restriction d'accès, tels que des clôtures, des contrôles automatisés, etc. participe à répondre à ces obligations. On trouve des restrictions d'accès aux espaces portuaires dans les tous les ports d'Europe.

- A propos du dialogue et de l'écoute des populations, rappelons qu'à l'occasion de la concertation préalable sur le projet du terminal de transport combiné de Mourepiane, 6 rencontres et réunions d'échanges avec les comités d'intérêt de quartier et associations ont été organisées, en plus de la réunion publique du 11 mai 2015.

Comme indiqué en conclusion du bilan de la concertation versé au dossier d'enquête publique, le GPMM a pris l'engagement de poursuivre ces échanges à travers la mise en place d'ateliers participatifs et de partage de connaissances sur les problématiques ville-port

identifiées collectivement. Un numéro vert permettant aux riverains de pouvoir se manifester en cas de nuisances inhabituelles sur le port a également été mis en place.

NUMERO VERT 0800 007 0914

Ce numéro permet aux habitants du secteur de signaler, 24 heures/24 et 7 jours sur 7 toutes nuisances inhabituelles ou anomalies constatées, en lien avec les activités portuaires.

Le port de Marseille Fos entend également, et en parallèle de ces mesures de suivi et de dialogue, développer en partenariat avec les collectivités concernées, et dans le cadre d'une concertation associant largement les populations et le tissu associatif, les projets facilitant l'accès à la mer, aux populations des quartiers du Nord de Marseille, notamment dans le secteur de l'Estaque identifié par la Charte Ville-Port comme dédié au développement du tourisme et des loisirs liés à la mer.

Conscient de la nécessité d'instaurer un dialogue constructif avec les populations et notamment les jeunes des quartiers du nord de Marseille, le GPMM est également engagé depuis de nombreuses années dans des partenariats pédagogiques avec des étudiants (de l'école d'architecture de Marseille notamment) et publics scolaires. Sur les années 2015-2016, il prend part à une initiative du Collège de l'Estaque et de l'association Cinémemoire sous la forme d'un Atelier Découverte Ville-Port. Avec comme fil conducteur le transport maritime à travers les 2615 ans d'histoire du port de Marseille, cette démarche pédagogique soutenue par le Port a pour objectif de permettre aux élèves de 6ème d'appréhender le secteur Nord du port industriel adossé à la ville.

Mon commentaire :

Comment peut-on mettre en avant des obligations de sûreté alors qu'on laisse traverser le Port par des croisiéristes de toute nationalité sans aucun contrôle, sans organiser leur transfert entre les bateaux de croisière et la ville ?

Pour le dialogue et l'écoute de la population, les efforts entrepris ne sont pas encore considérés comme satisfaisants pour la population : l'association « Cap au Nord » indique, à propos de la concertation préalable, dans son mémoire remis à l'enquête : « Notre avis est donc que nous avons eu une parodie de concertation »

La Charte Ville-Port, souvent mise en exergue, encourage « une 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 » et, ajouterai-je la population des quartiers qui le jouxtent.

Conclusion de la fédération des CIQ du 16ème et du CIQ de saint-André :

- Ce projet de déplacement de l'activité du Canet vers Mourepiane me paraît contradictoire avec l'article 6. de la Charte de l'environnement : « Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

2/ Demandes de complément :

Au-delà de cet aspect humain et psychologique, que certains ont tendance à récuser trop rapidement, faisant confiance uniquement en la technique, un certain nombre d'interventions m'amènent à vous demander des compléments qui pourront permettre de mieux comprendre les motivations des décisions qui ont été prises concernant le TCCM et de répondre plus parfaitement à des éléments du dossier restés quelque peu dans l'ombre et qui devraient être précisés.

2,1/ Des documents graphiques peu lisibles

Question aux responsables de projet : les plans fournis ne sont pas suffisamment lisibles :

- les trains de 1000 m semblent dépasser l'emprise du terminal et l'on ne comprend pas où ils vont être amenés à stationner : un plan au 1/2000ème mettant en place le positionnement de ce train, à l'arrivée, au départ et en cours de chargement/déchargement permettrait de bien visualiser le processus et, notamment de vérifier s'il peut tenir dans l'axe du terminal sans mordre sur les courbes.

Réponse : Le GPMM dispose de deux faisceaux ferroviaires :

- Le faisceau de Mourepiane, faisceau d'arrivée et de départ des trains électrifiés, qui sera après réhabilitation, en capacité d'accueillir des trains de 1000 ml sur l'une de ses voies,
- Le faisceau de Saint André qui permettra d'opérer le découpage des trains en coupons (c'est-à-dire un ou plusieurs wagons) et la répartition de ces derniers vers les terminaux portuaires des bassins Est, y compris vers le terminal de transport combiné de Mourepiane.

Le terminal de transport combiné MTTC traitera en chargement/déchargement des coupons et des trains complets de 750 ml pouvant atteindre les 850 ml. Ces derniers pourront arriver directement sur le terminal de transport combiné de Mourepiane. Les trains plus longs seront découpés sur les faisceaux portuaires, préalablement à leur mise en place sur le faisceau du terminal de transport combiné de Mourepiane.

Mon commentaire :

Tout au long de l'enquête, je me suis appuyé, pour présenter le site, d'une carte au 1/8000ème que j'avais demandé aux services du GPMM pour pouvoir situer, à mes interlocuteurs, le projet et son environnement, les cartes incluses dans le dossier étant si petites, comme la carte ci-dessus, qu'il fallait une excellente vue pour pouvoir en lire les légendes !

C'est regrettable alors qu'il aurait été possible, sur fond de cartes au 1/8000ème, de présenter des documents pour chaque problématique développée.

2,2/ Les travaux ont déjà commencé !?

- Pourquoi les travaux d'aménagement SNCF ont ils été commencés ,voire achevés pour certains, avant même que l'enquête publique soit annoncée et avant même que ses résultats ne soient connus ?

- en réalité, les travaux ont déjà été entrepris : dépose des voies existantes de Mourepiane, enlèvement du ballast, démolition de bâtis divers, évacuations diverses.

Ces travaux étant clairement prévus après la conclusion de l'enquête, si elle est positive et le projet décidé, la population s'interroge sur la régularité de ces opérations, d'autant qu'elles supposent des prescriptions particulières concernant certains polluants toxiques, dont l'amiante et le pyralène, inconnues à ce jour.

Question aux responsables de projet : Des travaux d'enlèvement des terres ont commencé et les habitants considèrent que ceux-ci ne doivent pas avoir lieu avant toute autorisation et, de toute façon, après l'enquête publique ; que pouvez-vous leur répondre

Réponse : Les travaux, qui se sont déroulés du 22 juin 2015 au 22 septembre 2015, étaient des travaux de nettoyage et d'amélioration de la sécurité dans le secteur du terminal de transport combiné de Mourepiane pour valoriser les terre-

pleins portuaires. Ils ont consisté à déposer des voies ferrées (voies, traverses et ballasts) et des équipements (poste

d'aiguillage, poste électrique, poteaux caténaires, voie bosse de tri gravitaire, etc..) hors service. Ces travaux ont permis :

- De rendre propre et libre d'usage des zones laissées en friche,
- De sécuriser ces emprises qui faisaient l'objet d'actes de pillage et de vandalisme,
- D'améliorer à terme l'accès des pompiers sur les sites portuaires.

Ces travaux s'inscrivent dans la politique de gestion de ses actifs (voies ferrées, terre-pleins, etc.) menée par le GPMM

Il a été estimé que les voies des faisceaux de Mourepiane et Saint André, dans leur grande majorité très dégradées et donc inutilisées, ne rentabilisaient plus les frais de maintenance qui leur étaient affectés. La dépose de ces voies permet au GPMM de proposer une offre commerciale locative sur les emprises ainsi libérées. Il est également prévu de créer une piste d'accès pompier Nord-Sud longeant la clôture portuaire. Ce bypass diminue les temps d'intervention au Nord des bassins Est.

Mon commentaire :

Réponse satisfaisante.

2,3/ Des points d'analyse, mais sans résultats des concentrations découvertes.

En clair, on ne sait pas, ni ce que représente, ni ce que coûtera, cette gestion des sols pollués. On s'en remet à un "plan de gestion ultérieur", véritable cornet-surprise.

Question aux responsables de projet : pouvez-vous fournir une cartographie des secteurs contaminés en indiquant pour les 35 points de sondage le degré de contamination (les concentrations des divers éléments analysés), la profondeur de la contamination, le

traitement envisagé pour les volumes concernés et, en cas d'évacuation, les divers sites où les terres polluées seront amenés ?

Réponse : Un diagnostic de site a été réalisé sur une superficie totale d'environ 24 ha pris sur le domaine public maritime à Mourepiane. Des investigations complémentaires ont été réalisées, afin de vérifier les sources potentielles de pollution identifiées sur le site (remblais d'apport, voies de chemins de fer, stockage de matériaux, entretien mécanique et présence de transformateurs) et également pour délimiter la contamination des sols repérés.

Dans le cadre d'une première campagne d'investigations réalisée les 18, 19 et 24 octobre 2011, 29 sondages à la tarière ont été réalisés pour la confection d'échantillons de sols en vue d'être analysés. Les résultats montrent des dépassements des seuils pour les métaux au-delà des « fortes anomalies naturelles connues » et pour les hydrocarbures totaux.

Suite à ces observations, une deuxième campagne d'investigations a été réalisée le 13 janvier 2012, afin de préciser la délimitation des sources de contamination.

Le mode de prélèvements des échantillons de sol a consisté en la réalisation de :

- 17 sondages (notés TM1 à TM17) à l'aide d'une tarière à main,
- 12 sondages (notés SD1 à SD12) à l'aide d'une tarière mécanique et 6 sondages complémentaires de délimitation de la contamination (notés SDC01 à SDC06)

Les sondages de sols ont été implantés en fonction :

- Des sources potentielles de pollution identifiées par l'étude historique,
- Des sources de contamination des sols avérées lors de la première intervention,
- D'une répartition homogène sur le site en-dehors des zones sources potentielles de pollution,
- Des contraintes physiques du terrain (accessibilité, ...),
- Des contraintes liées à la présence de réseaux enterrés en activité,
- Des attentes du Donneur d'ordre.

		Zone Sud	Zone aiguillage			Zone Mourepiane			Valeur indicative de référence
Référence échantillon		SD1	SD6	TM5	TM7	SD10	TM4	TM13	
Profondeur		0-1m/TN			0-1m/TN		0-0,06m/TN		
Paramètres	Unité								
Arsenic	Mg / Kg MS	16	17,4	25,2	11,9	17,5	17,1	14	25
Cadmium	Mg / Kg MS	0,4	0,4	2,1	0,64	2,86	1,12	0,47	0,45
Cuivre	Mg / Kg MS	269	25,6	92,6	39,8	319	51,4	31,5	20
Plomb	Mg / Kg MS	181	63,4	180	55	126	96,5	26,2	50
Zinc	Mg / Kg MS	2980	68,8	357	97,9	755	150	72,3	100

I n d i c e hydrocarbur es (C10-C40)	Mg / Kg MS		42,9	122	43,2	42,7	107	134	
--------------------------------------	------------	--	------	-----	------	------	-----	-----	--

		Zone Mourepiane				Zone Nord				Valeur indicative de référence
Référence échantillon		TM1 4	TM1 5	TM1 6	TM1 7	SD12	TM1	TM2	SDC0 3	
Profondeur		0-0,05m/TN				0 - 1 m / TN	0,4 - 0,7 m / TN	0-1m/TN		
Paramètres	Unité									
Arsenic	Mg/Kg MS	12,3	12	17,2	10	11,7	23,8	12,1		25
Cadmium	Mg/Kg MS	0,49	0,55	1,52	0,4	0,4	5,5	0,45		0,45
Cuivre	Mg/Kg MS	21,4	35,8	79	30,4	31,7	53,5	33,1		20
Plomb	Mg/Kg MS	19,8	26,2	51,7	19,6	45,4	21,8	147		50
Zinc	Mg/Kg MS	61,7	83,3	173	57,8	72,2	88,1	113		100
I n d i c e hydrocarbure s (C10-C40)	Mg/Kg MS	31,5	35,3	35,5	15	51,4	2670	44,6	724	500

Nota : je n'ai retranscrit ici que les mesures supérieures à la valeur de référence.

Ce diagnostic des sols conclut que la contamination des sols mise en évidence ne remet pas en cause la faisabilité du projet de réaménagement du site en terminal de transport combiné sous réserve des mesures de gestion suivante :

- Pour les bâtiments : privilégier leur implantation en zones exemptes de contamination,
- Pour les espaces verts : mise en place d'une couche végétale saine d'au moins 30 cm,
- Pour les voiries : mise en place d'une surface pérenne sur 30 cm.

Ce diagnostic comprend plusieurs préconisations reprises en tant qu'engagements par les responsables de projet, à savoir:

- Mise en place d'un plan de gestion de la contamination,
- En cas de gestion de déblais, vérification de la compatibilité de ces matériaux avec un emploi sur site ou tri puis élimination en filière adaptée,
- Pose des canalisations d'eau potable dans des terrains ayant fait l'objet de substitution pour éviter tout risque de transfert.

Mon commentaire : J'ai surligné en orange les points de sondage dont au moins un des paramètres est supérieur à 3 fois la valeur indicative de référence . Ces secteurs, concernés par les forages n° SD1, SD10, TM1, TM5, TM16 devraient pour le moins faire l'objet de décontaminations. De plus, l'absence d'analyses en profondeur me surprend quelque peu : ainsi, pour le forage SD10, réalisé jusqu'à 3 m de profondeur, l'analyse des polluants n'a été effectuée que jusqu'à 1 mètre ; pour le forage TM13, réalisé jusqu'à 1m, l'analyse n'a été effectuée que sur 6 cm.

Aucune indication cependant en ce qui concerne les volumes traités et/ou évacués ; pourtant une évaluation financière a été estimée pour ces travaux : sur quoi repose-t-

elle ?

Notons que ce problème n'a pas passionné les participants à l'enquête publique qui ne sont pas intervenus sur ce point.

2.4/ Où en sont les plans de gestion des pollutions du sol ?

Question aux responsables de projet : un plan de gestion de crise en cas de pollution accidentelle lors des travaux et d'un plan de gestion en cas de mise en évidence de pollution des sols doivent être établis : s'ils sont prêts, pourriez-vous me les communiquer?

Réponse : Le plan de gestion des terres contaminées n'est pas encore établi. Un budget spécifique pour le traitement des terres en fonction de leur niveau de contamination décelé est prévu.

De façon systématique, un SOPAE est exigé des entreprises attributaires des marchés de travaux. Ce Schéma Organisationnel d'un Plan Assurance Environnement est un document qui indique les dispositions qu'un candidat à un marché public envisage d'adopter pour la préservation de l'environnement. Sa bonne mise en œuvre est vérifiée par le maître d'œuvre. Ce document comprend, notamment pour gérer d'éventuelles pollutions accidentelles, des procédures environnementales en matière de schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets et de lutte contre les pollutions.

Par ailleurs, le chantier fera l'objet d'une démarche « Chantier vert » afin de diminuer les nuisances générées vis-à-vis des riverains pendant les travaux. Cette démarche volontariste permet d'identifier les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier et de mettre en évidence des solutions tant techniques qu'organisationnelles pour les réduire. Les cibles d'action peuvent porter sur les flux entrant du chantier, sur les techniques employées et sur la gestion des déchets.

Les Chantiers Verts ont pour but principal de gérer les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier ; leur objectif est de mieux identifier les enjeux liés aux questionnements environnementaux sur les chantiers et de mettre en évidence des solutions tant techniques qu'organisationnelles pour y répondre.

Pour un chantier de construction, réduire les nuisances environnementales répond à deux objectifs, selon deux échelles :

- Celle du chantier et de sa proximité. Il s'agit alors des nuisances ressenties par les usagers, extérieurs ou intérieurs au chantier : le personnel du chantier, les riverains, les occupants dans le cas de réhabilitation, les usagers de la voie publique. Ces nuisances seront le bruit, les salissures, les circulations, les stationnements.

- Celle de l'atteinte à l'environnement et à la population en général. L'objet est alors de préserver les ressources naturelles et de réduire l'impact des chantiers sur l'environnement. Cet objectif revêt une importance particulière au regard des nuisances provoquées par l'ensemble des chantiers de bâtiment, surtout en termes de déchets produits et de pollutions induites.

Mon commentaire : afin de parfaire le SOPAE et le « Chantier vert » il serait souhaitable qu'une commission de suivi de chantier soit créé, comprenant des riverains ayant participé à l'enquête et des associations locales.

2,5/ Des matières contaminées en toute illégalité dans le bassin Mirabeau

- Le port autonome qui fait ce qu'il veut sur son terrain (même hors légalité: Voir le stockage de matières contaminées dans le bassin Mirabeau alors que leur autorisation n'était plus valable depuis plusieurs années- Un beau scandale et qui montre le peu d'intérêt que porte le port aux habitants du quartier!)

Question aux responsables de projet : Des déchets contaminés seraient stockés dans le bassin Mirabeau :

- si c'est exact, quel en serait le volume ?

- que comptez-vous faire à ce sujet ?

Réponse : Le bassin Mirabeau est un bassin de confinement exclusivement destiné à recueillir les sédiments marins de dragage, conformément à l'arrêté préfectoral d'autorisation en date du 26 mars 2015.

Les terres contaminées issues des travaux de terrassement du secteur de Mourepiane ne peuvent donc y être stockées.

Elles seront triées puis éliminées vers les centres habilités à recueillir ces matériaux en fonction de leur caractérisation et du niveau de contamination décelé.

Mon commentaire : ce bassin de confinement, maintenant légalisé, a, d'après l'arrêté préfectoral que j'ai du rechercher, un volume de 136 000m³ valable 10 ans, qui permettra d'aménager un terre-plein de 27500 m². Les matériaux de dragage seront débarrassés de tout corps flottant de taille supérieure à 25 x 25 cm. Un bilan annuel doit être effectué en application de l'article 10 de l'arrêté : il serait souhaitable que, dans le cadre de l'ouverture du port aux populations environnantes, ce bilan soit transmis aux associations locales.

2,6/ Chute d'un conteneur ?

Question aux responsables de projet : Les camions passeront sur la voie sacrée entre les portiques et le dépôt des conteneurs ; quelles précautions sont envisagées pour éviter qu'un conteneur ne tombe lors du passage d'un camion ?

Réponse : Les camions passeront sur la voie royale sous l'avant bec du portique.

Les grands principes de la sécurisation du passage des conteneurs au-dessus de la voie royale ont été abordés dès la phase d'avant projet par les deux maîtres d'ouvrage du projet. Ces principes se déclinent autour des réflexions suivantes :

- Éviter l'exposition en mettant en place de mesures de circulation restrictives sur la voie royale pendant les opérations de survol de la voie,
- Éviter le risque de chute de conteneur sur la voie grâce à une protection mécanique intégrée au design du portique de déchargement
- La mise en place de système de contrôle automatique des verrouillages de la charge et des

vitesses de déplacement ainsi que de la hauteur de la charge par rapport à la structure de protection pour réduire au maximum l'énergie potentielle de la chute.

La structure du portique comprendra en surplomb de la voirie un plateau de protection renforcé sous le passage de la charge de conteneur. Ce dispositif fera partie intégrante de la structure du portique.

De plus, le processus de calcul structurel en conception, fabrication, montage sur site et essai des portiques de manutention est soumis à la vérification stricte d'un bureau de contrôle tiers qualifié. Il en va de même pour les processus d'automatismes de commande et de contrôle des mouvements et opérations des portiques.

Mon commentaire : Réponse satisfaisante.

Je me permets toutefois de signaler, comme me l'a indiqué le président de l'Union Maritime et Fluviale lors de notre rencontre, qu'il serait préférable que les camions n'empruntent pas la voie royale, mais que leur chemin d'accès soit aménagé à l'Est de la zone de Mourepiane, au niveau de la voie prévue par les pompiers car, en cas de panne du portique, les « cavaliers » qui ne doivent pas dépasser la zone d'entreposage de conteneurs de Med Europe, pourront être amenés à franchir la voie royale pour prendre ou poser des conteneurs sur les wagons.

2,7/ Le terminal fermé entre 22h et 6h du matin, à voir ??

- Je ne crois pas en l'absence de trafic camions/trains entre 22 et 6 H du matin, le déchargement des bateaux se fait bien 7/7 24/24 alors pourquoi ne se ferait-il pas la même chose coté TTCM cela ne parait pas logique.

Question aux responsables de projet : Le futur terminal ne fonctionnera pas la nuit, mais si 60 % des trains circulent entre 20h et 7h il risque d'y avoir des problèmes de stationnement sur les faisceaux de Mourepiane et de Saint-André : peut-on avoir une cartographie de l'occupation des voies à 7h du matin ?

Y-a-t-il moyen d'intervenir auprès de la SNCF pour éviter que des trains arrivent entre 22h et 6h du matin ?

Réponse : L'étude d'impact précise les hypothèses hautes de trafic sur les faisceaux de Mourepiane et de Saint André estimées à 15 allers-retours de jour (de 6 h à 22 h) et de 5 allers-retours de nuit (de 22 h à 6 h) dans le cadre du projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane.

L'hypothèse de trafic en période de nuit est une hypothèse maximaliste que les opérateurs de transport combiné tenteront de réduire en fonction de leur plan de transport, des contraintes d'exploitation et des sillons disponibles de circulation sur le réseau ferré national.

De manière générale, les trains arrivant sur site le matin se présenteront sur la plage horaire de 6 à 8 h. Ensuite, une arrivée de train peut se produire en début d'après-midi. Il est généralement prévu des départs de trains du site de Mourepiane sur la plage horaire de 17 à 22 h en fonction des sillons attribués aux opérateurs.

Il est prévu que les trains arrivant le matin sur le faisceau de Mourepiane soient repris en traction thermique rapidement pour être positionnés sur la cour de manutention après passage par le tiroir de manœuvre. En l'occurrence, le nombre de trains sur le faisceau de Mourepiane à 7 h du matin n'excédera pas le nombre de 4.

Pour les départs de la cour de manutention du terminal de transport combiné de Mourepiane en fin de journée, il est prévu des départs directs en ligne ce qui ne nécessite plus de repasser par le faisceau ferroviaire de Mourepiane.

Mon commentaire : Actuellement, d'après le document transmis en cours d'enquête par les services du GPMM, il y a pour 7 allers-retours de trains par jour, 3 arrivées entre 5et 6h du matin ; pour 20 trains par jour, il pourrait y en avoir 8 ou 9 qui arriveraient entre 22h et 6h du matin, ce qui serait impossible même 5 trains, inférieurs à 1000m, poseraient problème pour le faisceau de Mourepiane qui ne comporte que 4 voies. Aussi les engagements de la SNCF apparaissent indispensables pour le bon fonctionnement du TTCM : si le « saucissonnage » n'avait pas eut lieu, nous aurions pu espérer une réponse coordonnée.

2,8/ Une étude de dangers qui oublie les passagers des bateaux de croisière.

Question aux responsables de projet : En matière de danger :

- les services de l'État ont-ils répondu sur l'étude de dangers ? Si oui, quelles prescriptions ont-ils proposées ?

- pourquoi l'étude de dangers n'a-t-elle pas pris en compte le stationnement des bateaux de croisière, à proximité ?

Réponse : L'étude de dangers est en cours d'instruction par la DREAL qui a d'ores et déjà réagi sur la régularité et la complétude du document. Elle a donné son aval sur la liste des scénarii à étudier et procède actuellement à la vérification du tableau de criticité issu des calculs de scénarii. Comme suggéré par l'autorité environnementale et par souci de transparence de la part des deux porteurs de projet, cette étude a été versée au dossier d'enquête publique pour une meilleure appréciation des enjeux du projet.

S'agissant de la zone de stationnement des bateaux de croisière, elle n'est pas directement impactée par le terminal de Mourepiane. En effet, les cercles de dangers définis dans le cadre de l'étude n'atteignent pas cette zone de stationnement de bateaux de croisière.

Les marchandises dangereuses présentes sur les terre-pleins portuaires sont très souvent liées à un approvisionnement de courte distance (notamment à destination de la Corse). Elles sont toujours en transit, pour un temps très limité, pour respecter la réglementation en vigueur.

Mon commentaire : En date du 11 décembre, j'ai obtenu des services de la DREAL un certain nombre d'indications concernant l'étude de dangers :

« - Le terminal maritime Med Europe et le terminal de transport combiné de Mourepiane feront l'objet d'arrêtés préfectoraux aux termes de l'instruction des études de danger.

Celle portant sur le terminal de transport combiné de Mourepiane est en cours d'instruction par le

service Prévention des Risques de la DREAL PACA. Elle sera poursuivie une fois l'engagement de la phase 2 des études préalables validées (en 2016).

A titre d'exemple sur les prescriptions qui peuvent être prises à l'issue de l'instruction d'une étude de danger, il est repris une partie de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 12 août 2013 :

La manipulation des produits suivants est interdite dans les bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille (hors terminal de Mourepaine) :

GPL ou autre gaz inflammables de classe 2.1, chlore et autre gaz toxique de la classe 2.3, sauf en quantités limitées comme désignées dans le code IMDG, aux postes 74 à 106, 143 et 143A, et 160 à 186.

Malveillance, comptage des personnes

L'étude de danger d'une telle infrastructure doit respecter la méthodologie définie dans l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 et ses circulaires d'application. Les textes réglementaires prévoient que les actes de malveillance sont exclus de l'étude de danger.

Cependant, le projet étant situé dans la zone de sûreté portuaire, il sera soumis aux règles de sûreté édictées dans la zone de sûreté portuaire qui prend en compte la malveillance.

Le comptage des personnes potentiellement exposées à des aléas est un critère majeur, dans l'étude de dangers, qui permet de statuer sur l'acceptabilité du projet. Il sera donc vérifié la prise en compte la densité réelle de la population potentiellement exposée. La fréquentation du terminal croisière ainsi que la liste des établissements recevant du public doivent être intégrées dans le comptage des populations exposées.

L'étude de danger pourra nécessiter des compléments pour affiner la caractérisation des enjeux et les hypothèses de trafics, de manière à s'assurer que la réduction des risques proposée permette d'atteindre les niveaux de sécurité applicables à ces installations qui sont définis dans la circulaire du 19 novembre 2012.

La prise en compte de l'arrêté préfectoral prenant acte de l'étude de danger

Les prescriptions du futur arrêté préfectoral seront intégrées dans le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses sur le port (l'actuel a été approuvé par arrêté préfectoral du 2 octobre 2013). L'autorité de police portuaire, représentée par la capitainerie du port, est chargée, pour le compte de l'État, de faire respect les dispositions du règlement local et donc des dispositions de l'arrêté. La DREAL, par l'intermédiaire du service Prévention des Risques, pourra diligenter des inspections pour contrôler la mise en œuvre des dispositions de l'arrêté préfectoral prenant acte de l'étude de danger.

En outre, l'État, dans le cadre de ses prérogatives, exige une évaluation de sûreté portuaire, qui lui sert de base aux audits de contrôle et de suivi du plan de sûreté portuaire. Dans ce cadre, l'État est amené à vérifier les conditions d'accès et de surveillance du site (gestion des badges...). »

Mon commentaire : Les zones de danger correspondant à un rejet toxique d'ammoniac pour une brèche de 80mm sur une citerne de 20 t ou une rupture totale de la citerne sont respectivement de 4700m et de 2230 mètres pour les SEI,(page 115 étude de dangers qu'il faudrait lire !!!), une surpression pour rupture totale d'une citerne de GPL de 20 T entraîne le dépassement du seuil de 20mbar (rupture de vitre) à 920m et les quais de croisière sont situés à environ 700 mètres. Des prescriptions seront proposées dans mes conclusions.

2,9 / Médiaco Vrac : un accident qui pose des questions.

- les cuves de Mediaco Vrac qui sont utilisées en dehors de leur autorisation . Cet été un très fort dégagement de gaz toxique s'est produit, motivant l'intervention des marins pompiers (ce qui témoigne que les engagements et autorisations ne sont pas respectées)

- installé pour stocker des huiles végétales Médiaco stocke actuellement : sludges de TPA, soude, ammoniacque et chlore ;

- lors de l'enquête publique, en juin 2014, le dossier expliquait que ce produit ne représente pas de danger, sauf erreur de manipulation, impensable vues les précautions prises
- on oublie de parler de l'existence, en proximité immédiate du TTCM, de la Sté Médiaco Vrac, qui traite 9000 t de soude, et qui est en ICPE , et qui, selon l'enquête publique avec "avis favorable", ne présentait aucun danger, ni aucune nuisance pour les riverains. Sauf que le 6 août 2015, nous avons dû rester confinés pendant plus de 2 heures, l'air chargé d'ammoniac était devenu irrespirable !! Nous avons été fortement incommodés par ces vapeurs et avons déposé une main courante auprès du commissariat de l'Estaque.
- Nous avons porté plainte auprès du Procureur de la République et de la DREAL.

Question aux responsables de projet : il est fait état d'un accident qui a eu lieu récemment, notamment en août dernier sur les installations de Médiaco, avec une fuite d'ammoniac. Pouvez-vous indiquer :

**** l'historique de cet accident ; le bilan des constatations faites et des responsabilités ;***

**** si une faute a été établie à l'encontre de l'entreprise, quelle a été l'attitude du GPMM ?***

Pourquoi ?

Réponse : L'organisation et la régulation des activités portuaires dans un cadre professionnel de sécurité rigoureux est une des missions fondamentales du Grand Port Maritime de Marseille.

L'article L5312-2 du code des Transports prévoit que les grands ports maritimes sont chargés notamment des missions de « police, sûreté et sécurité, [...], et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ».

La coordination de la gestion des incidents, accidents et crises qui ponctuent les activités portuaires est assurée par les officiers de port de la Capitainerie selon les dispositions du Code des transports.

La Capitainerie a géré l'incident intervenu le 6 août 2015 : l'entreprise Médiaco Vrac a réceptionné une citerne vide pour une opération de transport. Le lendemain, avant utilisation, un ouvrier en ouvrant la vanne de la citerne pour s'assurer qu'elle était vide et propre, a laissé se déverser environ 30 litres de résidus, un mélange d'eau et d'ammoniac, qui ont rejoint le réseau pluvial.

Les marins pompiers sont alors intervenus sur place pour rincer le réseau. Les opérations de rinçage se sont achevées le 7 août à 20h30. Conformément aux procédures en place, la Capitainerie a contactée la DDTM 13, Pôle Environnement, à propos de l'incident sans incidence notable sur l'environnement qui n'a donné lieu à aucune suite au titre de la police administrative.

Cette petite fuite a occasionné une gêne olfactive légère et temporaire pour le voisinage sans émanation gazeuse dangereuse.

Le GPMM est confronté à une multitude d'événements, des informations peuvent être obtenues auprès du numéro vert mis en place récemment.

Mon commentaire : La réponse est presque satisfaisante : la citerne déclarée « vide » ne l'était pas. Il y a donc une responsabilité de l'expéditeur et des dispositions doivent être

prises à son encontre, ne serait-ce qu'un courrier pour lui demander des explications ou et pour lui signifier de ne pas recommencer, au lieu de classer l'affaire sans suite.

L'information en retour après un incident, doit être faite auprès de la population : le Numéro Vert, qui fonctionne depuis novembre, s'il permet d'informer le Port, doit pouvoir être associé à une page spécifique où chacun pourra être informé de tous les appels enregistrés...et des réponses apportées par le Port.

2,10 / Les bananes livrées à Aubagne passent par Fos !

- selon le journal La Marseillaise, l'entreprise Canavèse qui recevait, via Anvers , 100000 tonnes/an de bananes de Côte d'Ivoire , a décidé de faire passer ses conteneurs annuels par les bassins Est à Mourepiane, le 26/03/2015. Le 13/10/2015, , à peine 7 mois plus tard, les bananes sont débarquées à Fos, transportées par les porte-conteneurs de CMA-CGM. D'après le groupe Canavèse, c'est une décision du groupe CMA-CGM

Question aux responsables de projet : En mars dernier la CMA-CGM indiquait que les bananes importées pour la société Canavèse à Aubagne, arriveraient au terminal de Mourepiane ; 6 mois après elles passent par Fos.

Pour quelles raisons ?

Réponse : Le repositionnement du trafic de bananes de Canavèse, de Mourepiane vers Fos répond à la stratégie propre de l'armateur et à l'offre qu'il est en mesure de proposer à son client.

Plus particulièrement sur ce trafic, il est vraisemblable que la prise en compte du « transit time » a été déterminante, et donc que l'architecture des lignes de l'armateur, impliquant ou non un transbordement, a participé grandement à cette décision. A noter qu'il s'agit de trafics intercontinentaux.

Mon commentaire : Lors des Assises de la mer, j'ai pu prendre contact avec CMA-CGM et leur poser la même question : la réponse apporté a été la suivante :

« à partir de notre plate-forme d'éclatement d'Algésiras (Espagne) nous transbordons nos très gros navires porte-conteneurs qui arrivent du trafic intercontinental vers des bateaux moins importants . D'Algésiras, nous avons 2 circuits différents ;: un premier qui transporte les conteneurs à Fos en 2 jours, et un deuxième qui va d'abord vers l'Espagne, puis l'Italie (où le transit des conteneurs est maximum), éventuellement Malte avant de venir à Mourepiane, 10 jours plus tard. » J'entends bien, mais je ne comprends pas la rentabilité de ces opérations : ne serait-il pas, en terme de distance maritime, plus économique d'avoir un circuit Algésiras-Fos-Mourepiane et un autre circuit Espagne-Italie-Malte ? Mais cela ne dépend pas du GPMM mais uniquement de l'armateur !

2,11 / Les coûts de chargement-déchargement seront-ils rentables ?

Question aux responsables de projet :

a) Quel est le coût de déchargement ou de chargement d'un conteneur à Fos et à Marseille, en détaillant les diverses composantes de ces coûts : montant pris par le GPMM, frais de manutention (dockers), taxes, chargement sur un camion ou sur le train ?

b) Quels sont les moyens du GPMM pour orienter des chargements vers Marseille plutôt que vers Fos, et réciproquement ?

Réponse :

a) Pour un porte conteneur, le GPMM facture aux armateurs des droits de port représentant pour un EVP (équivalent vingt pieds : mesure de nombre de conteneurs) , 8,17 € à Marseille, et 12,39 € à Fos (tarif 2015, selon une structure de facturation « à l'EVP » mise en place en 2013). Le tarif diffère pour d'autres types de navires susceptibles de transporter marginalement des conteneurs (RoRo, ConRo...).

Le « Terminal handling charge » THC qui est le montant, généralement contractualisé, facturé à l'armateur par le manutentionnaire pour la prestation de chargement déchargement d'un conteneur, est fixé librement. Il dépend de la stratégie commerciale de ce dernier, vraisemblablement avec de fortes variations selon le volume d'activité que représente l'armateur considéré. Il n'y a donc pas de coûts publics relatifs aux frais de manutention des conteneurs. A noter qu'il n'y a pas de supplément au THC pour le chargement sur un camion ou sur le train d'un conteneur.

b) Les mesures incitatives dont dispose le GPMM pour orienter les flux sont :

- Le montant dissymétrique des droits de port, mais qui ne représentent qu'une faible part du coût de passage,
- Des remises commerciales annuelles, plus favorables à Marseille (remise Volume Fréquence),
- Une mesure en cours d'étude afin de permettre aux lignes escalant à Fos d'envisager de « doubler » leur escale sur Marseille à moindre coût.

Plus généralement, toute action concourant au développement d'un environnement favorable au renforcement de l'offre, maritime mais surtout terrestre, et permettant globalement une amélioration de la position concurrentielle du passage portuaire par les Bassins Est. La création d'un terminal de transport combiné, adossé au terminal à conteneur, contribue très exactement à cette stratégie

Mon commentaire : les droits de port doivent être complétés par le tarif de manutention que les responsables du projet n'ont pas donné, mais que j'ai récupéré dans le cadre de la « Convention relative au financement des travaux de construction du terminal de transport combiné de Mourepiane » approuvée par le Conseil Régional qui indique, selon son article 3 que le « coût de passage en chantier de 38 € par UTI (incluant les manutentions et les manœuvres ferroviaires depuis et vers le faisceau de réception) permettant d'assurer un équilibre financier de l'exploitation, de répondre aux attentes des futurs utilisateurs et de garantir une exploitation du terminal dans des conditions compétitives par rapport à la route et à d'autres chantiers de transport combiné »

Ainsi le coût de transbordement à Marseille d'un conteneur sera de 38€+8,17€, soit 46,17€ : coût qui n'est peut-être pas exhaustif. Pour un conteneur qui passera à Mourepiane directement du train à un camion, le coût sera-t-il le même ?

Or le contrat signé par les opérateurs Naviland, T3M et Green Modal avec Projenor dans indiquait comme conditions préalables : le prix du passage de l'UTI premier et dernier kilomètre compris serait limité à : 38 € H.T.

Pour le respecter, il faudrait donc que le GPMM renonce à ses droits de port ou que le coût de la manutention diminue.

2,12 / Où vont les conteneurs ? D'où viennent-ils ?

Question aux responsables de projet : J'apprends seulement en fin d'enquête que la quantité de conteneurs arrivant par mer à Mourepiane est environ 10 fois supérieure à celle qui est expédiée par train, le dossier d'enquête n'indiquant que l'expédition annuelle d'environ 22.000 conteneurs à partir de Mourepiane . Cela signifie que 80 % des UTI arrivant par mer sont réexpédiées par camion. Où ?

Il apparaît donc utile de fournir les éléments afin de remplir le tableau suivant, si possible pour les années 2010, 2011,

2012, 2013 et 2014 :

		Provenance								
		Vallée du Rhône/ Durance		Marseille et environs		Nice et Italie		Par mer		
Destination :		Par train	Par camion	Par train	Par camion	Par train	Par camion	Via Fos	Via Marseille	Total
Vallée du Rhône/ Durance	Par train									
	Par camion									
Marseille et environs	Par train									
	Par camion									
Nice et Italie	Par train									
	Par camion									
Par mer	Via Fos									
	Via Marseille									
Total										

Nota : les termes employés ci-dessus signifient :

**Vallée du Rhône/Durance : toute provenance ou destination empruntant ces deux axes, y compris tout ce qui provient ou va à l'ouest du Rhône et au nord d'une ligne englobant l'étang de Berre, Aix et toutes les Alpes*

** Marseille et environs : la ville, la vallée de l'Huveaune et la côte jusqu'à Toulon*

** Nice et Italie : à l'Est d'une ligne englobant St Maximin et les Maures, jusqu'au golfe de St Tropez*

Bien entendu, ces définitions sont extensives et, selon les informations que seront agrégées, Marseille et Nice pourront être regroupées.

Réponse :

Voici ci-dessous le trafic conteneurs à Marseille (bassins Est) en milliers de conteneurs équivalents 20 pieds (KEVP 9)par an, ainsi que la carte des origines/destinations des camions du terminal à conteneur de Mourepiane. A noter qu'aujourd'hui, le terminal à conteneur de Mourepiane représente :

- environ 90% du trafic total de conteneurs des bassins Est,
- environ 700 camions/ jour, sur les 2 200 camions/jours total des bassins Est.

KEVP sur les bassins Est :	2011	2012	2013	2014
----------------------------	------	------	------	------

acheminés par voie maritime	232	235	225	215
acheminés par voie terrestre (pré/post traitement)	200	203	191	183
Part modale ferroviaire	14,10% 1	15,80%	17,40%	16,70%
Part modale routière	85,90%	84,20%	82,60%	83,30%

La différence entre les conteneurs acheminés par voie maritime et les conteneurs acheminés par voie terrestre représente la part transbordement

Evolution +2,6% entre 2011 et 2014 pour la part modale ferroviaire

Il est important de remarquer l'évolution constante de la part modale ferroviaire passant de 14,1% en 2011 à 16,7% en 2014.

Pour l'année 2014, voici la répartition par origine/destination des KEVP acheminés annuellement par voie maritime sur les deux bassins:

Provenance/destination EVP 2014		Fos	Marseille
Sud-Ouest, Vallée du Rhône/Durance et au delà	Par train	68000	31000
	Par camion	359000	40000
	Par barges	96000	
Marseille et environs	Par train		
	Par camion	415000	110000
	Par barges		
Nice et Italie	Par train		
	Par camion	23000	2000
	Par barges		
Transbordement		2000	32000
Total		963000	215000

Source : GPMM, 2014

Mon commentaire : Données intéressantes ;

- les 31000 EVP passés en train par Marseille ne s'y sont pas arrêtés : ils entrent dans une desserte internationale par voie maritime.

- La desserte entre la voie maritime et Marseille se fait par camions et non pas par train.

- 415000 camions vont charger/décharger à Fos pour se rendre à Marseille : cet arrivage de conteneurs sur Marseille permettrait de réduire les pollutions routières entre Marseille et Fos.

2,13 /Des bruits élevés et des bruits de « pointe » non pris en compte »

- Les résultats de l'analyse acoustique du projet de terminal multimodal, montrent des zones

où l'élévation du bruit sera supérieure à 4 dB (+260%). On notera en particulier le collège Arthur Rimbaud, les premières habitations en frange littorale (portuaire) ainsi que les ruelles orientées nord-sud (Bruno Razzoli, Boulevard de la Camargue, Traverse Martin) ainsi que quelques belles propriétés signalées comme remarquables et protégées par le nouveau PLU, mais pas épargnées pour autant. Il est évident que ces résultats ne représentent que les hypothèses prises en compte par le bureau d'études. Tout déplacement des portiques sur le terminal se traduirait en nouvelles zones impactées. Idem pour les changements de vents. Nous avons donc demandé d'effectuer une étude globale de la zone en balayant toutes les configurations. Les cinq points supplémentaires de mesure de bruit accordés par Progénor ne répondent absolument pas à cette préoccupation.

- L'étude de bruit ne tient pas compte non plus des bruits "accidentels", chute de containers ou de travaux de nuit par exemple. Ils sont pourtant particulièrement durs à subir pour les riverains et la mise en place d'un numéro vert ne saurait apparaître comme une mesure suffisante.

Question aux responsables de projet : Pour limiter les nuisances sonores, notamment les bruits ponctuels intenses et stridents provenant de la dépose de conteneurs, les signaux sonores de recul d'alarmes, ... les habitants souhaiteraient connaître les précautions techniques ou de gestion que vous comptez prendre, en application de la réglementation relative aux bruits de voisinage (cf avis de l'autorité environnementale) : gestion des horaires de fonctionnement, recherche de matériaux permettant d'amortir les chocs, pose de murs anti-bruits, actions ponctuelles au niveau des habitations ... ?

Réponse :

L'étude de bruit menée dans le cadre de l'étude d'impact montre que les émissions de bruit attendues pour le projet sont conformes à la réglementation.

Les responsables du projet sont attentifs aux bruits ponctuels intenses et stridents. Des mesures seront prises en conception et en exploitation sur le terminal afin de réduire ces bruits : les signaux sonores de mouvements d'engins sont limités au strict réglementaire et adaptés en prenant des dispositifs au son les moins aigus et en basse fréquence, ou remplacés par des signaux lumineux à effet stroboscopique.

De plus, pour les mouvements de translation, les portiques sont munis d'équipement de détection de personne dans la zone d'encombrement du chemin de roulement, déclenchant le cas échéant un arrêt du portique. Cette dernière disposition permet d'éviter de recourir à un signal sonore.

Quant au bruit de passage de trains sur les raccords de coupons de rails éclissés en alignement droit symptomatique des faisceaux de voies, il est supprimé par la mise en place de longs rails soudés. Le crissement des boggies en courbe ou au droit des appareils de voies est largement réduit par le réglage spécifique des appareils et des voies en courbe selon les normes UIC.

Mon commentaire : les réponses concernant la réglementation ne sont pas suffisantes pour la population riveraine qui souffre principalement des bruits ponctuels, intenses et stridents : il est positif de noter que les responsables du projet y sont attentifs et qu'ils vont prendre des mesures pour en réduire les effets. Un effort doit cependant être fait pour les

bruits actuels.

2,14/ La qualité de l'air liée au projet ne s'améliorera pas pour les habitants environnants .

- le TTCM apportera un supplément de pollution insupportable dans un bassin densément peuplé et déjà fortement soumis à ces nuisances.

Question aux responsables de projet : Impact sur la qualité de l'air : l'impression de la population est là encore défavorable et elle l'exprime en indiquant que, si au global la qualité de l'air est améliorée, ce ne sera pas le cas localement dans les quartiers concernés par le projet, même si les émissions seront améliorées au niveau du Canet.

Aussi, dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, il est utile de quantifier l'accroissement des rejets gazeux en prenant en compte la venue aller-retour de 500 camions/jour, les rejets provoqués par la locomotive diesel entre le TTCM et la gare de l'Estaque (10 aller/retour par jour) et les manœuvres exécutées par cette locomotive pour le placement des wagons sur le site.

Réponse :

En réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, l'impact des gaz à effets de serre lié au trafic poids lourds a été pris en compte dans l'évaluation des rejets liés à la modification de trafic sur l'A55 proche.

Les émissions de polluants générés par les 500 PL/jour aller/retour dans la zone du terminal de transport combiné de Mourepiane, peuvent être évaluées à :

trafic de 500 PL/jour dans la zone du TTCM		CO	N0x	COV	Particules	SO2
		en tonnes/an				
Poids Lourds	5 0 0 / jour	0,218	0,675	0,122	8,136	7,142

Les trains de fret qui circuleront sur le raccordement ferroviaire de l'Estaque seront principalement tractés par des locomotives électriques. Cependant, les convois montants du port les plus lourds (au-delà de 1600 tonnes) nécessiteront l'utilisation d'une pousse supplémentaire, qui pourra être une locomotive diesel, ceci pour des raisons de facilités d'exploitation.

Ces locomotives diesels d'utilisation occasionnelle génèreront des émissions polluantes dans l'atmosphère.

Toutefois, les données actuelles bibliographiques ne permettent pas de juger des performances énergétiques et des émissions de polluants. Néanmoins, nous avons tenté d'estimer le niveau maximal de rejets gazeux en hypothèse la plus défavorable de performance énergétique sur base de la directive européenne 2004/26/EC. Aussi, les rejets gazeux pourront être au maximum de :

Pousse sur le raccordement de l'Estaque	Puissance	CO g/kWh	HC g/kWh	N0x g/kWh	Particules g/kWh
---	-----------	----------	----------	-----------	------------------

		3,5	0,4	7,4	0,2
		en tonnes/an			
Locomotive	2000kW	2,625	0,3	5,55	0,15

La traction ferroviaire interne au site sera réalisée à l'aide d'un locotracteur. Toutefois, les données actuelles bibliographiques ne permettent pas de juger des performances énergétiques et des émissions de polluants. Néanmoins, nous avons tenté d'estimer le niveau maximal de rejets gazeux en hypothèse la plus défavorable de performance énergétique sur base de la directive européenne 2004/26/EC. Aussi, les rejets gazeux pourront être au maximum de :

Traction ferroviaire interne au TTCM	Puissance	CO g/kWh	HC g/kWh	N0x g/kWh	Particules g/kWh
		3,5	0,4	3,6	0,2
		en tonnes/an			
Locotracteur	40 kW	0,105	0,012	0,108	0,006

Les rejets de gaz à effet de serre provoqués par la locomotive de pousse entre le terminal de transport combiné de Mourepiane et la gare de l'Estaque est évalué à 40 t de CO₂ par an en s'appuyant sur les valeurs tirées du document « Information CO₂ des prestations de transport, Application de l'art. L.1431-3 du Code des Transports, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, octobre 2012 ». Les manœuvres de mise en place des trains dans la cour de manutention sont exécutées par locomotive thermique. La quantité annuelle de rejet de gaz à effet de serre est évaluée selon les mêmes hypothèses à 350 tonnes.

Mon commentaire : Des réponses correctes apportées à la deuxième partie des questions posées : une quantification globale journalière de ces pollutions aurait été souhaitable.

Pour autant, les quantifications des augmentations de pollution de l'air sur les quartiers Nord et celle de la diminution dans le secteur du Canet ne sont pas chiffrées. Elles ne comportent pas les polluants provenant du fonctionnement des grues mobiles (135000l de fuel/an pour 150000conteneurs traités) ni des cavaliers et n'intègrent pas les pollutions des poids lourds entre le port et leur sortiedu 16ème arrondissement.

2,15 / le site de Mourepiane est-il un bon site ?

- il y a plus de 20 ans, la SNCF fermait ses infrastructures de tri maritime de Mourepiane en raison de la chute vertigineuse de sa viabilité économique et de son enclavement paralysant dans ce cul de sac relégué à l'extrémité du port . Aujourd'hui, on veut nous faire croire le contraire. L'avenir serait dans les échecs du passé et comme par le passé on fait peu de cas de la présence des populations riveraines du port.

- cette position en cul-de-sac pose problème : on a déjà celui de la gare saint-Charles !

- natif de saint-André, connaissant bien le bassin de Séon, nous sommes stupéfaits qu'il

puisse être envisagé dans cette configuration géographique un tel projet

- les entreprises de Saumaty-Séon, qui refusent d'être étouffées par le TTCM, vont se délocaliser

- faites tout passer par la mer !

Question aux responsables de projet : *Ces données peuvent être comparées au bilan global et prospectif de trafic conteneurs sur le port de Marseille. Pour 220 000 EVP en 2014, 185 000 ont été transportés par camion et 26 000 par train : en 2020 et 2030 si l'on prend le schéma tendanciel ou le schéma prospectif, 200 000 EVP seront transportés par camion et le trafic train augmentera.*

C'est seulement dans le cadre du schéma « déclassement » que les poids lourds diminueront.

Réponse : Afin de limiter les impacts environnementaux associés au transport de marchandises, le GPMM est force de propositions pour détourner les trafics du transport routier. Cependant, ce report modal de la route vers le rail ou le fret maritime et fluvial pose de nombreux problèmes qui ralentissent sa généralisation.

En premier lieu, la principale difficulté sur laquelle bute la transition est la remise en cause des certains avantages qui ont fait le succès du transport routier, et en particulier l'extrême flexibilité qui permet d'acheminer des marchandises à peu près partout avec une souplesse inégalée. Cette flexibilité freine d'autant plus cette transition que certains centres logistiques se sont construits sur des sites peu ou mal desservis, mis à part par la route... Un problème accentué par la longue durée de vie des équipements qui ne favorisent pas leur renouvellement et le coût très élevé des nouvelles infrastructures.

Pour favoriser la transition, de nombreux projets proposent de substituer à la route des "autoroutes" de la mer, fluviales ou ferrées. Un usage du terme "autoroute" qui traduit la prégnance du transport routier et le fait qu'on cherche à se rapprocher du mode de transport qui domine la chaîne logistique, tout au moins pour la partie terrestre des trajets.

Concrètement, un effort particulier est apporté aux projets de longue distance pour lesquels il semble plus simple d'organiser le report modal. En effet, ces trajets relient de grands pôles et concernent des volumes importants qui ne sont pas forcément conditionnés en petits lots.

Pour les trajets courts, ce sont les autoroutes fluviales ou ferroviaires qui sont développées : il s'agit de charger directement les camions sur des trains ou des barges spécialement prévus.

Si l'idée semble simple, elle se heurte néanmoins à des difficultés qui expliquent une mise en œuvre progressive. Tout d'abord, tous les camions ne peuvent pas utiliser ces alternatives, en particulier s'agissant du rail qui impose des contraintes de gabarit notamment pour éviter tout contact du camion avec la caténaire.

De plus, la principale difficulté est le maintien d'un service qui soit à la fois aussi rapide et compétitif que le fret routier.

Une solution serait d'augmenter les cadences.

Finalement, les services alternatifs ne sont compétitifs pour l'instant que pour les trajets les plus longs ou pour les franchissements des obstacles comme c'est le cas des Alpes avec le projet d'autoroute ferroviaire alpine.

L'une des clés du succès de ces modes de transports alternatifs est la rapidité des opérations de maintenance à l'arrivée et au départ des bateaux et des trains. De manière générale, l'embarquement des camions complets est privilégié au détriment du transbordement des seules marchandises. Cette optimisation est d'autant plus recherchée que la manutention représente un coût élevé.

De la même manière, la liaison entre les différents modes de transport est optimisée. Ainsi, il est prévu de réaliser des prolongements ferroviaires des autoroutes de la mer. Les camions pourraient passer rapidement d'un mode de transport à l'autre afin d'éviter qu'ils reprennent directement la route.

Mon commentaire : « certains centres logistiques se sont construits sur des sites peu ou mal desservis, problème accentué par la longue durée de vie des équipements qui ne favorisent pas leur renouvellement et le coût très élevé des nouvelles infrastructures. »

Cette constatation est tout à fait pertinente : aussi la mise en place du TTCM ne doit pas tomber dans ces travers.

L'idée d'une autoroute ferroviaire apparaît intéressante et pourrait constituer une alternative positive au projet de TTCM.

2,16 / Comment réduire les nuisances, à quel coût ?

- des solutions existent. Voici à titre d'exemple une information tirée des documents publiés par la CMA-CGM : « GNL / carburant hybride le gaz naturel liquéfié semble prêt à être le carburant de choix pour les navires porte-conteneurs de l'avenir. Le groupe CMA-CGM a travaillé sur de nouveaux navires équipés de moteurs GNL/carburant hybrides qui seront en mesure de réduire considérablement leurs émissions, avec une réduction de 20% de CO2 et une réduction de 92% en SOX. Les émissions de NOX pourront également être réduites de 10% à 20%, »

Question aux responsables de projet : Au final, quelles sont les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement, envisagées pour réduire ces nuisances et quel sera le coût de chacune de ces mesures ?

Réponse : Le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane s'inscrit dans des emprises déjà occupées par des infrastructures ferroviaires ; il évite en ce sens de s'étendre ou de changer la vocation d'autres territoires.

Il bénéficie pour partie d'installations existantes de telle sorte qu'il renforce des dispositifs et permet de prolonger leur durée de vie et d'exploitation.

Sa localisation résulte d'une réflexion à l'échelle de la métropole qui aboutit à un schéma d'aménagement visant une rationalisation de l'espace qui évite une augmentation pour ce territoire, de l'empreinte écologique globale.

En matière de réduction et d'accompagnement, le dossier d'enquête publique présenté par les responsables du projet recense les mesures en faveur de l'environnement qui sont indiquées à la page 238 de l'étude d'impact.

Le coût de ces mesures représente environ 3 % du montant total des travaux estimé à 60,5 millions d'euros HT.

Par ailleurs, à l'issue de l'enquête publique et à la vue des observations formulées, les responsables de projet envisagent les **mesures d'accompagnement suivantes** qui consistent en :

- Approfondir les mesures de bruit et la caractérisation de l'état initial en lien avec les habitants pour aboutir à un état initial partagé,
- Proposer la mise en place d'ateliers participatifs et de partage de connaissances ouverts aux représentants associatifs qui le souhaiteraient sur les problématiques ville-port identifiées collectivement,
- Assurer le fonctionnement d'un numéro vert pour permettre aux riverains de pouvoir se manifester en cas de nuisances inhabituelles sur le port,
- S'engager dans des partenariats notamment pédagogiques pour faire mieux connaître et comprendre l'intérêt économique du port et l'atout pour une ville de disposer d'une façade maritime de commerce,
- Mettre en œuvre un chantier vert,
- Utiliser des matériels conformes aux réglementations en vigueur et équiper le terminal avec des engins de dernière génération, aux émissions limitées,
- Optimiser les conditions d'exploitation : choix des lieux de stationnement et de chauffage des engins moteurs, diminution des temps de préchauffage, etc...),
- Mettre en place un dispositif de mesures acoustiques et mise à disposition des résultats du public,
- Mettre en place un suivi de l'évolution de la qualité de l'air, au niveau des bassins portuaires, en partenariat avec l'association de surveillance de la qualité de l'air AIRPACA. La restitution de ces éléments fera l'objet de réunions publiques.

Mon commentaire :

Les coûts les plus élevés correspondent à la dépollution des sols pour 700 000 € (encore faut-il que la dépollution soit effective, ce qui ne semble pas obligatoirement être le cas), et pour 750 000 € pour la mise en place d'ouvrages de rétention et de dépollution des eaux, ce qui apparaît un peu élevé.

Pour le voisinage, seulement 10 000 € pour la réalisation de mesures acoustiques après la mise en service du projet.

Les mesures d'accompagnement rajoutées par les responsables du projet au vu des observations formulées reprennent, pour la plupart, des dispositions proposées à la suite de la concertation préalable et qui consistent en une meilleure information et une meilleure écoute des doléances.

Les quelques mesures techniques proposées : utiliser des matériels conformes aux réglementations, optimiser les conditions d'exploitation et équiper le terminal d'engins de « dernière génération » (qui ne sont pas toujours les meilleurs!) n'apportent rien de particulier par rapport à la demande des populations.

2,17 / Le terminal du port du Havre, à peine créé, fonctionne très mal . Qu'en déduire pour Mourepiane ?

Question aux responsables de projet : Au Havre le chantier multimodal a coûté 140 M€ et

il semblerait qu'il soit actuellement en redressement judiciaire car son coût de fonctionnement est trop élevé, lié à des problèmes de main d'œuvre docker et à des ruptures de charge qui engendrent des frais :

- *Quel était le coût initial du chantier du Havre ?*
- *Les équipements et travaux sont-ils bien différents de ceux de Mourepiane ?*
- *Avez-vous fait une évaluation prospective des coûts de fonctionnement ?*

Réponse : Les partenaires investisseurs du projet du Havre ont respecté les engagements budgétaires initiaux de 140 M€.

Ce chantier multimodal ne porte pas sur les mêmes équipements et travaux que le projet de Mourepiane. Il s'inscrit dans une logique de massification industrielle à l'échelle de la zone industrielle du Port du Havre. A cet égard, le projet intégrait non seulement le terminal (2 cours de manutention, un faisceau de réception de trains et une zone de stockage de conteneurs) mais aussi les travaux de liaison aux réseaux ferroviaire et routier existants ainsi que la mise en place d'une navette de collecte des conteneurs sur les terminaux maritimes.

Les futurs gestionnaires du terminal ont établi un plan d'exploitation ainsi un compte d'exploitation prévisionnel de la société d'exploitation.

Le projet réalisé sur le port du Havre est peu comparable à celui de Mourepiane dont le point d'équilibre financier est beaucoup plus accessible dans la mesure où il ne nécessite pas la mise en place de navettes, et qu'il s'appuie à son démarrage sur des volumes de trafics ferroviaires existants assurant la rentabilité du système.

Mon commentaire :

Si le projet est peu comparable à celui du Canet il comporte néanmoins des éléments semblables :

- *la participation des dockers ;*
- *le coût global du chargement/déchargement d'un conteneur ;*

De plus, ici, les opérateurs du Canet, s'ils sont condamnés à quitter leur site actuel, ne pourront vraisemblablement pas s'installer sur le domaine public du port, à Mourepiane pour continuer à effectuer eu-mêmes, leur transfert rail/route et le dégroupage du fret .

2,18 / Le projet est-il vraiment rentable ?

- l'intérêt économique est loin d'être évident avec une utilisation massive d'argent public.
- le bien-fondé du projet apparaît être basé sur des considérations plus politiques et industrielles que pour les besoins de la population locale, au détriment de sa sécurité.
- il y a une baisse systématique du trafic conteneurs sur les bassins Est et l'avenir des conteneurs se situe à Fos XXL qui a les infrastructures adaptées.
- Il est fait état d'une augmentation du trafic routier de 5% notamment en direction de l'A55 par contre on ne parle pas d'augmentation du trafic maritime alors que l'ambition du GPMM est d'augmenter ses échanges par la mer.

- Article du 5/11/2015 de « Mer et Marine » Toute l'actualité maritime.

Conteneurs : Le secteur commence à souffrir

La tempête serait-elle en train de se lever sur le transport conteneurisé ? Hier, les deux leaders du secteur, Maersk Line et MSC, associés au sein de l'alliance 2M, ont annoncé des

réductions de flottes.

- l'activité de la plate-forme étant d'expédier les conteneurs loin de Marseille dans la vallée du Rhône, ce projet aura pour conséquence d'empêcher, pendant quarante ans, la possibilité de créer un véritable vivier d'emploi

- à la lecture du projet, la plate-forme dite « multimodale » n'est destinée qu'à accueillir les portes containers maritime en provenance de la Méditerranée et à acheminer par le train, sans distinction aucune, les containers dans la vallée du Rhône : cette plate-forme n'est pas prévue pour recevoir, uniquement, les containers destinés à être dispatchés sur le « Grand Marseille »

- l'avenir économique est à Fos; une activité sur les bassins Est n'a de sens que si elle renforce la politique de la ville dans laquelle elle se déploie :

- Si une activité était maintenue à Marseille celle ci devrait exclure le transport de containers par route et être réservée au transport maritime et ferroviaire en utilisant les voies ferrées déjà existantes à Arenc : le projet serait bien moins coûteux et tout aussi suffisant.

- Si une activité de fret devait être maintenue alors elle doit être STRICTEMENT LIMITEE à un terminal Mer /Rail avec des trains courts et un trajet rail qui passe par Arenc pour rejoindre les voies SnCF

- Les camions de containers à l'extérieur du port doivent être bannis et seuls doivent être acceptés les Véhicules plus légers pour effectuer les livraisons auprès des entreprises ; ceci aurait l'avantage de créer une activité de dégroupage génératrice d'emploi pour nos quartiers

- des transporteurs du Canet refusent à venir sur le port : Novatrans est déjà parti à Miramas.

- les entreprises du Canet et les importateurs maritimes préfèrent Fos à Mourepiane.

- Le rapport concernant le site du Canet situé hors domaine public maritime fait état d'une activité majoritairement indépendante de celle du port ? Alors pourquoi ce transfert ? Un des objectifs avancés est la libération de foncier pour permettre Euromed 2. Notre sentiment est que c'est le principal objectif bien plus que la lutte contre la pollution par le transport par rail.

- c'est incohérent : les transitaires et les transporteurs de la gare du Canet ne veulent pas s'installer sur le port. Et si ce projet, qui a des chances de capoter, en cachait un autre ?

- la gare du Canet est la plus performante du sud de la France :

- qui a décidé de la fermeture de la gare du Canet ?

- hormis pour les investisseurs d'Euromed qui souhaitent récupérer les terrains de la gare du Canet. La libération de 2 000 000 de m² de foncier est une aubaine qui doit satisfaire les appétits financiers de quelques-uns.

- est-il pertinent de jeter 60M€, dont la plupart payés par les contribuables, pour un projet hasardeux et controversé qui permettra à quelques sociétés immobilières de réaliser 2 milliards d'euros de bénéfices ?

La principale motivation semble être spéculative par la libération de surfaces pour Euromed2 ce qui permettra aux promoteurs des 5000 futurs logements d'être gagnants gagnants !!

- sous couvert de principes de développement durable, on réalise une opération financière ;

- Nous sommes donc opposés à ce projet en l'état car intérêt économique contestable notamment concernant le transfert du Canet.

- n'est ce pas pour éviter le transfert des dockers marseillais à Fos que cette opération est

réalisée ?

- il y aura au plus une trentaine d'emplois : qu'est-ce que 30 emplois par rapport aux 17000 habitant de nos quartiers ?

- des retombées économiques très faibles et des effets inquiétants sur le cadre de vie des habitants

- pourquoi, pour une fois, l'argent public ne servirait-il pas à améliorer le quotidien des habitants en comblant le retard d'équipement et en insérant dans l'environnement les activités existantes ?

- Je comprends bien qu'une activité de fret soit maintenue sur les bassins situés à Marseille en plus de celle de Fos mais celle ci ne doit pas détruire les noyaux villageois situés dans le bassin en arrière du port ; car c'est ce qui va se passer pour une activité sommes toutes minime car l'avenir du trafic maritime est bien à Fos (où des investissements sont encore nécessaires) et pas à Marseille ville.

- ce projet n'est pas en phase et doit être annulé dans sa conception actuelle.

- des études sérieuses devraient être menées pour rendre possible tous ces transports, et utiliser la mer et la côte bleue dans les endroits non habités qui sont nombreux pour éviter d'empoisonner la vie de tous les habitants qui désirent vivre en paix et en sécurité dans leurs maisons !

- Je pense que nos élus comme les habitants commencent à douter de la validité de ce projet mal ficelé, d'ailleurs les réserves émises à ce sujet lors du conseil municipal (notamment par Mr Roland Blum adjoint délégué au port et qui était à l'origine pro TTCM) est d'après moi un aveu très significatif, et le conseil du 15-16 l'a pour sa part rejeté en bloc alors que ses élus auraient pu être plus sensible au mirage d'une promesse d'emplois supplémentaires!

- tout ceci est une juteuse opération financière qui ne vise qu'à troquer un espace sur lequel on peut construire 2.000.000 de mètres carrés de planchers contre un terrain portuaire dévalorisé. À 2.000€ du mètres carrés, ce troc fera gagner à certains 4 milliards d'euros ! Mais pas à la Ville !

- Je souhaite un autre projet ferroviaire plus ambitieux, irriguant toute la ville, qui soit respectueux de l'environnement et des habitants.

- Encore une fois, le désordre et la misère seront exportés sur une population qui n'aura aucune part de cette galette.

- il vous appartient donc, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, de déterminer les provenances et débouchés de ces conteneurs, si nous ne voulons pas que ce projet de terminal entre lui aussi dans la catégorie des Grands Projets inutiles.

Question aux responsables de projet :

Cela peut être mis en liaison avec les réactions développées lors de l'enquête et la réaction de Roland Blum dans « La Provence » de ce jour : « les opérateurs ... semblent frileux à s'installer sur le futur terminal. Il faut qu'ils manifestent leur volonté de participer à cet investissement et y travailler. » C'est dans le cadre de la société d'exploitation prévue que les entreprises vont pouvoir participer plus activement :

- y-a-t-il eu des contacts avec les entreprises qui pourraient être concernées ?

- Combien ont répondu favorablement ?

- A quelles conditions (utilisation de leur propre personnel, dégroupage sur le port, tarifications particulières ...) ? Plus globalement, les interrogations ont porté sur

l'importance des financements publics (près de 75 % et de 80 % si l'on prend en compte l'aide de l'Europe) et la faible part du privé qui, hors GPMM, voisine 10 % de l'investissement global. Elles ont été les suivantes:

- les financeurs publics s'engagent-ils à payer les intérêts des emprunts de MTTC en cas de déficit ?

- Pourquoi y-a-t-il si peu d'investissement privé pour cette opération ? Serait-ce parce qu'ils doutent de sa rentabilité ?

Réponse :

Le projet ne verra le jour que s'il existe un accord équilibré entre les investisseurs, porteurs du projet et les futurs opérateurs exploitants.

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.

A propos des financements publics, l'État et des collectivités locales interviennent financièrement avec des subventions d'investissement. Le niveau global d'exposition du GPMM est fixé à 16,5 M€ en investissement ou garantie.

Les transports et la mobilité durable font partie des neuf défis de la stratégie nationale de développement durable 2010- 2013 adoptée le 27 juillet 2010 par le Comité interministériel pour le développement durable. Le développement des autoroutes ferroviaires et maritimes et l'amélioration de la desserte multimodale des ports maritimes ont été identifiés comme leviers d'action. Dans ce contexte, l'importance des financements publics sur ce projet de terminal multimodal est en droite ligne avec les engagements européens et la volonté de l'état de favoriser le développement d'une économie sobre en ressources naturelles.

Sur le niveau d'investissement privé dans cette opération, s'agissant d'une infrastructure réalisée pour du transport intermodal de marchandises, une forte intensité de subvention publique est toujours nécessaire pour que l'opération soit financièrement viable. A titre d'exemple, le gouvernement allemand a ainsi notifié à la Commission européenne un régime d'aide lui permettant de financer la construction des terminaux intérieurs à hauteur de 80%.

Mon commentaire : nous sommes là au nœud du problème. Les opérateurs exploitants vont-ils s'engager définitivement ?

Cette question sera reprise dans mes conclusions.

2,19 / La position ambiguë de la SNCF

- quand on se sait que la SNCF est un des tous premiers transporteurs de fret routier en France et en Europe, on est en droit de se poser des questions sur sa volonté de développement de ferroutage.

- Le déménagement du Canet vers Mourepiane permet au propriétaire du Canet (RFF, SNCF ou autres) de réaliser une très belle plus-value sur la vente du terrain, alors pourquoi faire appel à de l'argent public pour la réalisation de Mourepiane? doit-on vraiment demander à l'État de payer le re-logement qui devrait être entièrement à la charge du bailleur du Canet?

Question aux responsables de projet : L'interrogation sur les financements porte aussi sur l'absence d'investissement de SNCF Réseau : celle-ci va pouvoir récupérer un capital par la vente de ses terrains du Canet et elle ne finance rien en ce qui concerne le TTCM, ni même le raccordement ferré de Mourepiane qui s'élève à plus de 17M€ HT. Or cette entreprise devrait bénéficier des retombées financières de la mise en place du TTCM grâce à l'augmentation de son trafic ferré. Dès lors, les questions suivantes m'ont été posées :

- Quel est le montant financier que SNCF Réseau doit bénéficier de la vente des terrains du Canet ?

- Pourquoi SNCF Réseau ne participe-t-elle pas au financement du programme TTCM+ raccordement ferré ?

Réponse :

Les porteurs de projet n'ont pas connaissance du prix de cession des terrains du Canet.

A propos des conditions d'investissement de SNCF Réseau sur un nouveau réseau fret, elles sont héritées de RFF et dictées par le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau qui dispose que le montant des investissements portés par SNCF réseau ne peut être inférieur au montant des recettes supplémentaires que pourrait générer ce nouvel investissement.

Dans le cas présent, le montant des recettes supplémentaires prévisionnelles est réduit à sa portion congrue, ce qui a conduit à exclure SNCF Réseau du plan d'investissement.

Mon commentaire : SNCF réseau, qui a mené les travaux de la réouverture du raccordement ferré de Mourepiane, travaux estimés initialement à 14,098 M€HT et qui se sont élevés finalement à 17258594€ HT, n'a rien payé en ce qui concerne ces travaux, financés à 83,33 % par les fonds publics (Etat, Région,département) et le solde, soit 16,66 % par le GPMM.

SNCF réseau bénéficiera de la vente de 20 ha de terrains au Canet et du trafic fret de Mourepiane dont les recettes prévisionnelles ne doivent pas être réduites à une « portion congrue » puisqu'il est prévu 150 000 conteneurs/an à Mourepiane et qu'il y en avait, jusqu'en 2014, 70 000 au Canet : en toute logique les recettes devraient donc doubler si l'objectif est atteint.

3/ Autres remarques et propositions de la population.

3,1) Les trains vont entraîner la fermeture du passage à niveau de Saint-André et la mort du quartier.

- réaliser le projet revient à détruire l'urbanité de ce secteur ;
- la RD4, voie de liaison historique qui traverse tous les villages, de Saint-Louis au Rove ;
- La grande coupure ferrée qui isolera le quartier de Saint André . Ce quartier isolé se mourra, les commerces périliteront, le foncier se dépréciera et ses habitants ne se renouvelleront pas.
- le passage des bus n° 25, 36 et 36 B par l'avenue Condorcet et se rendant à saint Henri permet de conserver une activité commerciale de proximité qui disparaîtra sinon.
- village « enclavé » et résidents « prisonniers » ;
- les entreprises situées dans notre cœur villageois, les commerces, ne pourront plus être approvisionnées facilement et les employées seront touchées par la baisse des services publics de transport en commun qui ne pourront plus assurer une desserte correcte
- on ne peut fermer le passage à niveau sans tuer le quartier : les bus, y compris ceux de ramassage scolaire, ne pourront plus le traverser et le contourneront et les personnes âgées, les femmes et enfants, pourront marcher jusqu'à plus d'un kilomètre et traverser des voies à grand trafic pour aller de chez eux au bus.
- la rue Condorcet sera en cul de sac sans aire de retournement pour les secours et les pompiers : que se passera-t-il en cas d'incendie ?
- la suppression du passage à niveau transformera le village en ghetto et, pourquoi pas, en une zone de non-droit
- partout où existent les cul-de-sac, c'est un lieu de trafics en tous genres
- des personnes âgées craignent le départ des professions liés à la maladie, des commerces
- d'autres craignent la fermeture d'équipements publics, d'écoles
- commerçant, ce projet va faire un déclin sur le quartier , une dévalorisation et mettre en mauvaise situation habitants et commerçants
- notre quartier a conservé un cachet de vieux village : je ne veux pas que mon quartier meure ; je veux continuer à vivre dans mon village.
- si le passage à niveau n'est pas supprimé, il y aura des fermetures plus fréquentes et plus longues et des files d'attente plus longues bloquant le chemin de St Louis au Rove et empêchant les véhicules de continuer vers, via la traverse Pradel, vers l'Estaque, saint Henri et Verduron. Selon divers calculs les temps de fermeture du passage à niveau augmenteront entre 1h 40 min et 5 heures
- toutes les fermetures à répétition vont entraîner du retard pour les lignes de bus qui passent dans St André
- la fermeture incessante, voire définitive, du passage à niveau réduirait la circulation rue Condorcet , entraînant une baisse de fréquentation de mon commerce et, à terme, la mort de l'ensemble des commerces, déjà dans une situation compliquée
- nous demandons que la voie ferrée soit enterrée au niveau du passage à niveau ;
- un tunnel ou un pont pourraient permettre la fermeture du passage à niveau , mais qui financera ?
- le souterrain prévu sous la voie ferrée au niveau de Consolat au lieu de la passerelle

demandée est un véritable coupe-gorge : il va couper en deux la cité Consolat-Mirabeau , bien assez déchirée par ses propres problèmes.

- nous demandons la couverture de la tranchée ferrée au niveau de la trouée de la cité Consolat ;

- comment la circulation de grands trains de marchandises peut-elle se combiner avec celle des TER, sur une voie unique,

- les nuisances engendrées par le tunnel du Soulat, de 784 m, à Consolat , sans voie de secours, constituent un véritable coupe-gorge ;

- les trains seront tractés et poussés par une locomotive diesel sur un dénivelé de 54 m, sur une voie unique passant en tunnel vétuste sous le lycée Saint-Exupéry et traversant 2 cités pour arriver à Saint-André ;

- le stade face à ma résidence, va être transformé en gare avec parkings

Mon commentaire : C'est un des aspects fondamentaux des conséquences du programme d'ensemble projeté et en partie réalisé : il fera l'objet de réflexions dans mes conclusions

3.2) Des dangers inadmissibles en zone urbaine :

- il faut se souvenir de la nuit du 25 août 1958 où l'incendie des dépôts pétroliers de Mourepiane a forcé la population de Saint-André à courir, le dos plié, sous un ciel embrasé, et un air irrespirable se mettre à l'abri sur les hauteurs du Pradel : si un tel drame se reproduisait, les conséquences seraient terribles ;

- sur le site de Mourepiane il y a un entrepôt de produits chimiques ; rappelons l'attentat de 1958 qui a fait exploser le dépôt de pétrole et a entraîné des morts.

Le stockage de soude et de déchets toxiques enfouis : où fuir en cas d'attentat qui sera alors responsable ?

- les trains transportent des produits hautement toxiques ; le transport de produits dangereux traversant nos quartiers est la goutte d'eau qui fait déborder le vase

- le GPMM persiste à installer à Mourepiane, à l'endroit où les riverains sont le plus près du Port, des entreprises polluantes comme « tanker service » qui failli faire sauter le quartier (incendie du bateau « Brumaire » le 29/12/1979), la réparation de conteneurs sous nos fenêtres (à rendre fou), la société TPA qui pollue outrancièrement et le port manifeste une indifférence ; des entreprises qui réparent les bateaux, les barges et sablent en plein air

- nous demandons l'interdiction de camions de plus de 10 tonnes d'ammoniac, comme c'est le cas pour le chlore ;

- nous demandons l'installation de sirènes d'alerte, de manchons à air visibles sur le pourtour du site et une information/formation pour les attitudes à avoir en cas d'accident, de sinistre (confinement, évacuation), la connaissance des numéros de sécurité du GPMM

- déjà des effets psychologiques négatifs se font sentir auprès de certains en situation de faiblesse, qui veulent quitter le quartier et ont peur des risques encourus ;

- avec tous ces produits tel que chlore et soude, de type AZF Toulouse, avec en face les bateaux de croisière... en plein Marseille ;

- qui assumera la responsabilité en cas d'accident industriel ou d'attentat - transporter des

produits dangereux à l'heure où nous nous méfions d'éventuels attentats, ça tombe mal !

- le nitrate d'ammonium, très dangereux, va transiter par le rail

- Nous ne comprenons pas que la réception des matières dangereuses (par exemple les nitrates d'ammonium) arrivant par la mer en provenance du bassin méditerranéen ne se fasse pas à Fos.

- les habitants ne supportent plus d'être soumis encore et encore plus à ces facteurs de risque pour leur santé.

- nos quartiers sont classés en Zone Prioritaire dans le cadre de la politique de la ville, en Zone d'Aménagement Concerté et en Zone Franche Urbaine ;

- " page 114- Restriction des constructions dans le périmètre..

En clair, cela représente toute la partie sud du chemin du Mozambique, soit environ 20 % de la surface du plateau, où il serait donc impossible de construire.

Il est impensable que nous acceptions de telles mesures qui déprécieraient nos habitations et nous interdiraient d'envisager toute construction sur du foncier qui nous coûte déjà fort cher en terme de taxes !

Le principe de précaution et la limitation des expositions aux risques technologiques et industriels sont pourtant une priorité de l'État ;

- l'étude des dangers liés au projet de TTCM prévoit page 114 qu'en raison du risque provenant du stockage de GPL il faut envisager une interdiction des constructions sur les terrains situés au sud du chemin du Mozambique:

Quelle indemnisation pour les propriétaires de ces terrains

Que deviennent les habitations déjà construites

Que deviennent les nombreux habitants de ces habitations

Que deviennent les nombreux restaurants qui travaillent dans cette zone et qui contribuent à vitaliser le quartier

Le port est stupéfiant : son projet est dangereux pour la ville?...supprimons la ville !

Après tout c'est lui qui lance l'enquête publique et qui décide du résultat. Pourquoi se gênerait-il ? : gommer 20 % du plateau de Mourepiane n'a pour lui aucune conséquence.

- S'il y a limitation des constructions c'est parce qu'il y a un risque de létalité lié au stockage de GPL qui concerne toute cette zone et le sud de st André (soit plus de 2000 personnes sans compter les bateaux de croisière) et un risque d'effets irréversibles d'autres vapeurs toxiques (ammoniac et autres produits..) pour tout le plateau et presque tout saint André : Pour masquer ce problème le port a manipulé les chiffres de densité de population en ne retenant que la densité moyenne du 16ème arrondissement alors que cette zone est beaucoup plus peuplée. Les habitants de ces quartiers sauront manifester leur indignation! Aucun projet ne saurait justifier de faire courir des risques aussi graves à autant de personnes . La zone de dangers létaux pour explosion d'une citerne GPL couvre tout le sud du chemin du Mozambique et la zone de risque irréversible pour émission de gaz toxiques (ammoniac, chlore,..) monte jusqu'au boulevard Poussardin

- Comment peut-on envisager de faire cohabiter la dangerosité de ces produits transportés par le TTCM et les riverains ? En plein tissu urbain, il me semble qu'il y a là une incohérence totale, une irresponsabilité des pouvoirs publics, et un mépris pour ces populations, qui de toute façon, ne se laisseront pas emprisonner dans un environnement

aussi dégradé.

- les produits dangereux transportés peuvent transformer rapidement le quartier en un nouveau Seveso ou Bhopal

Mon commentaire : L'étude de dangers propose l'interdiction de toute citerne de chlore dont toute fuite ou explosion aurait un effet dévastateur sur toute l'agglomération marseillaise. . Pour autant, au-delà du GPL dont les effets létaux significatifs peuvent atteindre 170 et 215 m, le rejet toxique d'ammoniac peut provoquer les mêmes effets létaux jusqu'à 345 m. Y-a-t-il dans cette zone plus de 1000 personnes exposées ? Les calculs de Sector étant fortement contestables, les conclusions des habitants du secteur sont acceptables et la présence de citernes d'ammoniac n'est pas souhaitable.

L'arrêté préfectoral du 12/08/2013 portant actualisation de l'étude de dangers et prescriptions applicables aux bassins Est du GPM (hors Mourepiane) que m'a transmis la DREAL prévoit l'interdiction des matières dangereuses de classe 1, du chlore et autres gaz toxiques de la classe 2,3 et du GPL ou autres gaz inflammables de la classe 2,1 et des supercarburants ou autres liquides inflammables de la classe 3 sauf en quantités limitées comme désignées dans le code IMDG .

(voir aussi : Règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses, document et annexes, pris par arrêté préfectoral N° 393 TMD du 2 octobre 2013. MD GPM Regl local et annexes-2013-Octobre-v5.pdf consultable via <http://www.marseille-port.fr/>) Ces prescriptions pourraient être reprises pour Mourepiane.

3.3) Des impact immobiliers négatifs pour les villages :

- l'argument de favoriser le rail n'est qu'un prétexte pour libérer des zones foncières pour Euromed
 - avec la ZAC, les activités liées au GPM ont grignoté et envahi les espaces vides de notre arrondissement, puis nous avons été déclarés « Zone Arrière Portuaire » avec l'arrivée de la ZFU
 - nous avons déjà connu Euromed 1 qui a ramené sur Mourepiane beaucoup de logistiques camions ;
 - Je viens en plus d'acheter une maison à Mourepiane !! Je dois passer chez le notaire bientôt... Sachant cela j'aurais soit négocié le prix soit pas acheté du tout !!! Quelle horreur !
 - né dans ce quartier, j'avais le projet d'y construire notre maison, avec nos deux enfants. Mais l'environnement qui nous est promis ne nous donne pas le choix : comment envisager un avenir où le bruit s'ajoute au bruit, la pollution à la pollution. C'est avec beaucoup de tristesse que je vais devoir m'éloigner de ma famille et de mes amis
- Ce projet sera déterminant dans notre choix

Mon commentaire : la dépréciation des biens immobiliers est une conséquence des dégradations de l'environnement et des risques encourus. Elle permettra aux personnes ayant un pouvoir d'achat plus faible de s'installer dans ces cités, mais elle risque aussi d'entraîner une paupérisation de l'ensemble.

3.4) Est-ce judicieux de développer ces activités portuaires au milieu d'habitations ? Transférez ce terminal à Fos/mer !

- cette gare multimodale est enclavée dans un milieu urbain
- à l'heure de la métropole le TTCM pourrait se déplacer sur Fos, ce qui ne poserait aucun tort aux habitants et ne priverait pas Marseille des dividendes que cela générerait.
- Le 15 octobre deux porte-conteneurs turcs de taille équivalente, mais de sociétés différentes, ont déchargé, l'un à Fos et l'autre à Marseille : pourquoi ne sont-ils pas tous deux allés sur Fos ?
- Là-bas, il y a plus de possibilités d'extension et d'évacuation par le rail..
- Fos est plus éloigné des habitations pour les déchets dangereux
- de Fos/mer on dessert plus facilement la vallée du Rhône et au-delà
- Fos et Miramas sont plus proches de l'axe ferroviaire vers le centre de la France
- Fos a été créé justement pour accueillir ces bateaux ; cela va entraîner la dévaluation de nos biens
- il semblerait plus judicieux et moins destructif que le GPMM fasse cette plate-forme multimodale à proximité de l'estuaire du Rhône, tellement mieux placée géographiquement, qui offre bien plus d'espace et de volume, et qui ne nécessite pas de traverser une zone urbaine sur 7 kilomètres.
- Le port doit accepter de cesser une activité portuaire commerciale et industrielle à Marseille pour la transférer à FOS, les sous traitant suivront.

Mon commentaire : c'est une demande qui transparait dans plus de la moitié toutes les interventions : le fait d'en répercuter si peu ne doit pas masquer la forte demande de la population.

3.5) En cas de maintien du projet de TTCM :

- Stockez les conteneurs dans l'enceinte portuaire :

Si une activité était maintenue à Marseille celle-ci devrait exclure le transport de containers par route, ce qui implique des zones de stockage des containers vides dans l'enceinte portuaire suffisantes, et être réservée au transport maritime et ferroviaire en utilisant les voies ferrées déjà existantes qui mènent à Arenc pour retrouver les voies SNCF : le projet serait bien moins coûteux et tout aussi suffisant. ET il améliorerait la vie de nos quartiers ;

Mon commentaire : transférer toutes les entreprises de dégroupage sur le domaine du GPMM en libérant les villages des problèmes de circulation posés par les poids lourds dont certains récupèrent des conteneurs sur le port pour les amener à faire du dégroupage dans la ville, serait bien plus cohérent. D'autant plus qu'un certain nombre d'hangars sont actuellement inoccupés.

Cela se heurte cependant aux questions suivantes :

- les entreprises qui iraient dégroupier sur le domaine du port seraient-elles obligées d'utiliser les dockers ? Si elles ont quitté le port dans les années 1980-1990, c'est à la suite de grandes grèves des dockers et de leur impossibilité, alors de continuer à travailler.

Elles ne reviendraient donc sur le port que si des garanties leur sont apportées ;

- le coût des amodiations facturées par le port pour l'occupation du domaine public. Les avantages provenant de la vente de leurs terrains dans les village, si ces terrains sont reconvertis en terrains à bâtir pour la création de logements, pourraient bien compenser les coûts de location du GPMM

- Les accès par camion au port vont poser problème :

- la porte 5 qui ne sert à ce jour que pour les convois exceptionnels, ne devrait pas être empruntée pour aller au TTCM, ce qui entraînerait un trafic de camions vers l'Estaque et de fortes nuisances.

- le passage par la porte 5 serait une énorme catastrophe pour notre quartier. L'étude du flux des camions a-t-elle vraiment été faite sérieusement?

Mon commentaire : dans le cadre de la Charte Ville-Port, la porte 4 devrait devenir l'entrée principale et doit donc être aménagée. Cet aménagement devrait être réalisé avant même tout fonctionnement du TTCM pour éviter de forts encombrements ... et ne pas inciter à ouvrir « provisoirement » la porte 5 qui doit être conservée pour les convois exceptionnels. Dans le projet du TTCM, rien n'est cependant indiqué sur l'insertion de ces convois avec leurs passages sur la voie royale.

3.6) Des propositions de la population :

- le Port est dépassé historiquement et économiquement : il faut trouver une autre vision pour l'avenir

- ce projet va à l'encontre d'un véritable développement durable, mais je serai favorable à un projet qui permettrait de valoriser réellement le littoral en proposant un accueil digne de ce nom, le long de la mer, pour les touristes et les riverains

- NOTRE ARGENT devrait servir au bien-être et aux réparations des voiries notamment, des transports inexistant dans notre quartier par exemple où la montée des Iris n'est pas carrossable sur 146 m et qui est demandée depuis 30 ans ! Pas d'aires de jeu non plus pour les enfants, ni de stade. La Mairie de Marseille ferait mieux de rattraper le retard d'équipements dans nos quartiers au lieu de donner des millions d'euros à ce projet Privé.

- Le port doit cesser sa politique d'isolement de la ville et par exemple faciliter les trajets des habitants de ces quartiers vers le centre ville qui se sont aggravés avec la saturation extraordinaire de l'autoroute du littoral (les bouchons sont quasi permanents et commencent au Cap Janet):

- d'autres aménagements rentables économiquement et attractifs, concernant la plaisance et des équipements à vocation touristique et culturelle pourraient être réalisés à la place du TTCM, prélude à une asphyxie urbaine et une dévalorisation du littoral marseillais

- Plutôt que d'engager l'argent des contribuables dans des projets ficelés à la légère et trop vite, mal définis et destructeurs, les pouvoirs publics ne pourraient-ils pas défendre en priorité les intérêts des habitants « des quartiers nord » ?

* Ne pourrait-on pas supprimer toutes ces clôtures horribles et honteuses le long des ports de plaisance de l'Estaque, comme cela se fait partout ailleurs ?

* Ne pourrait-on pas créer à moindre frais une promenade en bord de quai de la SNEM jusqu'aux plages de Corbière ?

* Ne pourrait-on pas créer une passerelle, ou deux, d'accès à la digue pour les pêcheurs et les promeneurs ?

* Ne pourrait-on pas pérenniser la navette batobus sur une période plus longue à des tarifs abordables ? la RTM est un service public et 2 allers retours par heure ne génèrent pas un trafic susceptible de perturber le fonctionnement du port

* Ne pourrait-on pas reconstruire la ligne de tramway qui desservait l'Estaque ? Pourquoi ne pas utiliser les voies de chemin de fer internes au port pour installer à peu de frais un tramway (ou un train) qui irait d'Arenc à l'Estaque et desservirait: Cap Janet , Bernabo, Consolat Mirabeau, St André, St Henri, Mourepiane, Saumaty et L'Estaque ?

* Ne pourrait-on pas créer une plage plus proche de l'Estaque ?

* Ne pourrait-on pas suivre l'exemple d'aménagement du bord de mer en centre-ville de la très attractive métropole méditerranéenne de Barcelone ?

Cet espace ne serait-il pas exceptionnellement bien placé pour y implanter la cité de la mer, le futur aquarium, une piscine olympique ou un autre bâtiment qui marquerait les esprits et la grandeur de Marseille à l'entrée nord du port?

- toute la zone portuaire de Mourepiane doit être ouverte., comme un nouveau quartier, avec voie pénétrante jusqu'au bassin Mirabeau, une liaison par rail jusqu'à Arenc, une piste cyclable, un grand parking d'entrée de ville, ici ou à Saumaty, un grand port de plaisance, le casino, un aquarium, des entreprises liées au nautisme, des restaurants , des jardins, des emplois, bref un ensemble de vie et d'activité dense, avec des vues sans obstacle vers la mer et, de la mer, vers nos villages et nos clochers ;

- Dans le cadre d'une restructuration urbaine à des horizons de 20 à 50 ans, il faut bien au contraire consacrer les espaces maritimes existants aux sports nautiques, plaisance grande et moyenne, et utiliser le foncier disponible pour créer des infrastructures nécessaires au développement d'un tourisme tourné vers les loisirs, ateliers de maintenance des navires de plaisances, boutiques spécialisées, stades nautiques (aviron, piscines, écoles), écoles des métiers de la mer, grand aquarium et casino .

- Pourquoi pas la création d'une technopole de la mer, d'un projet en lien avec les bateaux de croisière. Le 15-16 cherche aussi à créer un dispensaire pour soulager l'hôpital nord pourquoi ne pas utiliser ce terrain.

- ces mesures permettraient de remédier au grand déséquilibre de Marseille, et de réconcilier « les quartiers nord » avec le GPMM en :

* améliorant le cadre de vie des habitants « des quartiers nord » pour venir à bout de leur mauvaise réputation,

* rendant le secteur attractif et y créer un véritable vivier d'emploi,

Faire de ces quartiers une belle transition et une porte d'accès à la Côte Bleue donnera du prestige et de l'attractivité à Marseille.

Un aménagement intelligent permettrait également, à partir d'un très grand parking d'entrée de ville au bas du Bd Roussin, de privilégier une liaison avec le centre-ville par tous les moyens actuels de transports moins polluants,

-navettes par voie ferrée jusqu'au terminal Tramway d'Arenc, puis la gare St Charles

-Navettes maritimes jusqu'au Mucem puis au Vieux Port

-Bus électriques circulant dans l'enceinte actuelle du Grand Port et reliant en quelques minutes la place de la Joliette, le Métro et le Tramway, prolongement possible jusqu'au Mucem

- évitons de reproduire les mêmes erreurs que dans le passé en pénalisant d'avantage une population défavorisée et un magnifique paysage fortement écorché, en étant plus ambitieux pour Marseille.

- Cela ne peut pas se faire sans une concertation globale à plus grande échelle, avec une vision à long terme, en considérant l'environnement et en y associant la population.

- L'Estaque est le berceau du cubisme, elle mérite beaucoup mieux que de devenir la crèche des conteneurs.

- Une réflexion doit être menée avec les habitants, le port, la SNCF, la ville, la région mais aussi des professionnels comme des architectes urbanistes, des professionnels de la gestion et de l'ingénierie de l'environnement, sur le modèle de la Joliette, pour un projet en commun de l'avenir du port tenant compte des souhaits des habitants.

Mon commentaire :

il ne m'appartient pas de prendre position sur toutes ces propositions qui n'entrent pas dans le cadre de ma mission, mais que j'ai tenu à répercuter fin qu'elles puissent nourrir des réflexions à développer, et à affiner, que ce soit par le réseau des associations ou par les élus et les institutionnels, comme le propose la dernière remarque ci-dessus.

4/ Apports complémentaires détaillés.

4.1) Document déposé par M. Suzzoni

Mon commentaire : *J'ai tenu à présenter, après l'avoir cependant quelquefois élagué, ce document de « travail est issu de la collaboration de plusieurs habitants riverains qui ont suivi les débats depuis le début, ainsi que de la contribution de membres du CIQ de St André, et de membres de l'association Cap au Nord. »* **On pourra noter notamment :**

- ***l'incompatibilité avec le PDU ;***
- ***l'importance des coûts annexes ;***
- ***l'obligation pour les trains, de remonter à contresens ;***
- ***les accusations répétées sur la mauvaise qualité de l'étude d'impact.***

Introduction

Au delà d'une langue de bois assez constante, on note néanmoins des lacunes graves, des contradictions ou des contresens, des affirmations gratuites non documentées, si bien qu'il paraît nécessaire de rappeler d'abord la vraie nature du programme. Le TTCM est un projet d'équipement lourd de logistique d'échanges de marchandises en containers, mer-rail-route, qui associe 3 éléments :

- 1 - des installations de manutention et de stockage de containers,
- 2 - des accès maritimes, routiers et ferroviaires qui le desservent,
- 3 - des flux de poids lourds et de trains de marchandises qui l'alimentent.

L'ensemble indissociable de ces 3 éléments simultanés est nécessaire à sa fonctionnalité réelle. De fait, si l'un des éléments est défaillant ou insuffisant, une capacité maximale des deux autres serait totalement inutile. Ce trépied nécessite trois pieds égaux, à peine d'être bancal. C'est donc l'élément le plus faible qui doit permettre de calibrer les deux autres, c'est celui qu'il faudra identifier.

Trop de questions restent sans réponses, ou avec des réponses évasives, parfois biaisées, voire des contresens permanents dans l'étude d'impact, qui se demande trop souvent quel est l'impact de l'environnement sur le projet, et non l'inverse.

Mais le TTCM n'est pas prévu dans les steppes argentines, et l'implantation du projet en pleine zone urbaine et habitée risque, faute d'avoir anticipé correctement ses deux autres fondements fonctionnels (les réseaux et les flux), de déboucher sur des imprévus extrêmement coûteux, voire des impossibilités.

Il apparaît clairement que tout ce travail est une construction de techniciens en bureaux, basée sur des références bibliographiques ou documentaires, et que les visites de terrains discrètement évoquées ont visiblement été minimalistes.

Il convient donc d'examiner ce dossier, mais avec le regard des habitants qui connaissent les lieux, les réseaux, les flux actuels, et tout l'environnement qui fait leur quotidien, ceux-là mêmes qui vont finalement hériter pour 40 ans de ce projet, contrairement aux techniciens qui l'ont conçu de loin.

1 La conformité juridique du dossier

On s'y perd, la perle étant cette phrase conclusive : « La présente étude d'impact porte donc sur l'ensemble de ce programme à réalisation simultanée, que l'on nommera « Projet » dans la suite du document, pour des facilités de présentation. »

On cherchera vainement, dans tout le dossier, les résultats complets concernant à la fois le TTCM, cette boucle ferroviaire, mais aussi le trafic routier et ferroviaire de l'usage qui en sera fait.

Ainsi, une étude renvoie à l'autre, si bien qu'on ne trouve nulle part l'impact global de la circulation de ces trains, alors précisément que la notion de programme défini par L 122-1 II vise à éviter ce genre de lacune.

En réalité les études annoncées sont absentes du dossier.

Juridiquement, il est donc possible que l'interprétation de l'art L 122-1 II du Code de l'Environnement rende la totalité du dossier caduc

- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

- Le SCOT envisage pour la voie ferrée littorale, à double vocation de transport voyageurs et de fret, avec la possibilité à terme de la création de nouvelles gares, dont La Calade ou Cap Pinède,

- Le Plan Local d'Urbanisme est examiné, mais seulement pour les Zonages UP (portuaires), Mais le PLU de "l'aire d'étude rapprochée" contient bien d'autres choses, et en particulier l'implantation d'une gare multimodale à St André, avec les réserves foncières correspondantes

- Pour ce qui est du Plan de Déplacements Urbains (PDU), il n'y a pas une ligne.

Or le PDU de MPM prévoit d'ici 2023 un TER toutes les 7 minutes 30.

Il consacre un chapitre entier à l'étude des flux de marchandises : seules 30% des marchandises qui entrent dans la ville lui sont destinées, et qu'en conséquence, il est recommandé de faire sortir de la ville les flux et traitements de marchandises qui ne la concerne pas,

Il y a contradiction et incompatibilité entre le PDU, obligatoire, et le projet de TTCM, qui plombe le bilan de la pollution par des PL, veut faire venir des marchandises qui ne concernent pas la ville, et contrarie les projets de TC ferroviaires nécessaires à la métropole. Un examen détaillé des conflits engendrés par ces deux trafics s'imposait.

L'étude ne le fait pas. C'est un travail local des habitants,

- Pour les autres documents d'urbanisme retenus, les conclusions des auteurs sont tellement tendancieuses, voire ineptes (p 266, "Le projet est compatible avec le plan climat énergie territorial Marseille Provence Métropole, dans la mesure où il participe au développement du mode ferroviaire."), qu'il ne parait pas utile de les démonter.

2 - L'opportunité économique du projet - dimensionnement

A - Le déménagement du site actuel du Canet

Un document d'Euromed fait l'inventaire des surfaces concernées et donne un total de 2 millions de m² de SHON. Etant donné qu'ils s'agit aussi bien de locaux d'activités que de bâtiments d'habitation classé HQE, à bilan énergétique positif, on peut estimer raisonnablement un prix de vente moyen de 2 000 €/m², ce qui donne un Chiffre d'Affaires final de 4 milliards. On comprend que le déménagement du Canet soit urgent pour ces opérateurs privés.

Les opérateurs présents sur le site ne voient pas les choses de la même façon. Leur trafic vers le maritime est faible, et la perspective de devoir opérer dans l'enceinte du GPMM avec ses contraintes ne leur convient pas. De nombreuses réunions avec le préfet n'ont à ce jour débouché sur rien, et le temps passant, plusieurs d'entre eux ont réorganisé ailleurs leurs activités. : le cas de Novatrans est typique.

Le dossier trahit cette désaffection, en faisant passer les 75 000 UTI/an attendus en 2011 (étude d'impact, p284) à 43 000 à ce jour (enquête publique unique, p 22). Et la chute devrait se poursuivre, les déménagements n'étant pas terminés. Quel sera le nombre final réel d'UTI du Canet transférés à Mourepiane, à la fin de ces opérations?

Finalement, si le déménagement envisagé du Canet à Mourepiane permet d'une part aux promoteurs privés d'y mener leurs opérations immobilières, et d'autre part au GPMM de présenter des additions de chiffres qui justifient son projet, la réalité du trafic ainsi récupéré ne cesse de baisser, et le dossier n'indique aucune limite basse à cette hémorragie.

B - la rentabilisation des équipements existants pour le trafic maritime de containers

Les bassins ne peuvent recevoir les grands navires qui se généralisent (Jules Vernes, Bougainville, etc), pour lesquels le terminal XXL du GPMM à Marseille- Fos continue de se développer. Rien, dans le dossier d'enquête publique, ne permet de cerner clairement le volume réel du trafic maritime méditerranéen en question. On peut seulement dire que le chiffre avancé par le GPMM pour l'activité actuelle à Mourepiane est de 22 000 UTI/an environ, et que le bilan 2014 de Med Europe , l'opérateur réel, fait état d'une **baisse de trafic de 5,8% entre 2013 et 2014**, conforme en cela à l'évolution moyenne constatée ces dernières années. Il n'est donc pas impossible que l'équipement actuel puisse suffire au

trafic maritime réel de marchandises méditerranéennes invoquées.

C - les perspectives de développement futur

Depuis l'hypothèse initiale, **les volumes considérés n'ont cessé de fondre**. En fait, il s'agit plutôt d'indiquer quel sera le volume d'UTI que le projet présenté sera capable de traiter, c'est à dire une justification à l'envers...

Rien ne justifie sérieusement les hypothèses de développement futur de cet équipement.

D - le financement

La SAS Mourepiane Terminal Transport Combiné propriétaire du terminal, ne comporte aucune des collectivités publiques sollicitées pour le subventionner.

De plus, cette société se contentera de toucher des loyers, car l'exploitation réelle sera confiée à une autre société, qui n'existe pas encore, censée associer les opérateurs véritables privés du terminal, mais qui sera locataire de la précédente.

Sur les 55,1 M€ que coûte la première phase, il est demandé 41,2 M€ d'argent public aux collectivités et, avec l'emprunt complémentaire annoncé de 7,21 M€, on ne retrouve que 48,41 M€ au total... **où se cachent les 6,69 M€ manquants ?**

On se demande d'ailleurs **si les emprunts complémentaires seront faits aux mêmes établissements financiers qui sont déjà actionnaires de la SAS privée MTTC, faisant ainsi porter le coût du crédit qu'ils se font à eux-mêmes au budget de l'opération...**

On a du mal à comprendre et admettre que ce projet soit largement financé par de l'argent public, à travers des collectivités qui ne sont pas associées au partage des bénéfices économiques attendus.

Est-ce compatible avec les règles européennes, car il s'agit de subventionner un équipement privé avec de l'argent public, ce qui est contraire aux règles affichées de « concurrence libre et non faussée ».

E - le coût réel de l'opération et le choix du site

Le coût de cet équipement est évalué à 65 M€. Mais son coût réel est déjà très supérieur, du fait des équipements complémentaires nécessaires à son fonctionnement dont :

- le coût de la réfection de la boucle ferroviaire de Mourepiane, qui lui est totalement dédiée, et déjà réalisée.
- le coût de la refonte de la signalisation ferroviaire, la longueur des trains prévus entraînant une modification profonde du cantonnement de sécurité.
- le coût de la résolution du passage à niveau de St André, pour lequel les élus ont évoqué des montants de l'ordre de 10 à 20 M€.
- le coût de l'aménagement des voies d'accès routier pour les PL, qui doit prendre en compte la situation urbaine de ces parcours.
- le coût des mesures de protection des populations (écrans acoustiques, aménagements divers de voirie, indemnités, etc) du fait de l'environnement urbain dense de l'installation.

Finalement, le coût global va s'avérer beaucoup plus élevé du seul fait du choix du site.

Enfin un coût caché, uniquement sur le dos de la population : une dépréciation importante du foncier à usage d'habitat, souvent le seul patrimoine des habitants de ce quartier.

A combien va s'élever in fine le compte total réel de cet équipement ?

Quel sera la part d'argent du contribuable pour tout payer ?

En conclusion, l'opportunité économique de ce projet, et sur ce site, est loin d'être démontrée, ... La population n'est pas d'accord avec ce montage financier, payé par ses impôts, pour finalement lui imposer toutes les nuisances examinées par ailleurs.

3 - La desserte ferrée : la boucle ferroviaire de Mourepiane et le Passage à Niveau de St André

A - La desserte actuelle du Canet

Actuellement, la desserte ferroviaire du terminal du Canet est assurée par une ligne à **deux voies en ligne droite** et elle ne présente pas de contraintes particulières, sa pente est faible, si bien que les trains peuvent y passer à vitesse nominale, compatibles avec le croisement d'une circulation routière assez dense, au passage à niveau de St André.

B - La desserte prévue du futur TTCM

Le dossier d'enquête se contente de dire que les manœuvres actuelles sur le faisceau d'Arenc ne sont pas rentables, et qu'il compte sur la réouverture de la boucle de Mourepiane pour assurer la totalité de son trafic. Or, dans l'étude d'impact concernant la réouverture de cette boucle par RFF, les problèmes fonctionnels ferroviaires et routiers avait été évacués, ainsi que le risque de marchandises dangereuses, renvoyées systématiquement au futur dossier de TTCM lui-même. Finalement, on n'a donc aucune étude d'impact à ce sujet.

Mais il convient de l'examiner de plus près, car c'est un obstacle de taille à l'ensemble de l'opération.

La boucle de Mourepiane est dérivée de la ligne Estaque-Joliette par un aiguillage sur la voie descendante, **Il n'y a pas de raccordement sur la voie montante, la boucle de Mourepiane est une ligne à voie unique.** ; .

Dernier « détail » : la pente de cette boucle dépasse les 2%, ce qui est exceptionnel sur le réseau ferré, très au delà des pentes admises. Cet ouvrage est donc une curiosité ferroviaire, dont la construction serait impossible aujourd'hui, du fait des normes des voies ferrées. Des cheminots qui ont conduit les derniers trains (1990) racontent qu'ils commençaient à freiner à St André, pour prendre la pente du tunnel à marche lente, tellement le mur qui défilait dans la courbe était impressionnant.

Le tunnel du Soulat (797m) est un ouvrage ancien (1902), en pierre maçonnée, qu'il est hors de question de doubler pour construire une deuxième voie. Cette voie unique est donc définitive, il faudra s'en contenter et la colline de la Calade est largement bâtie : immeubles collectifs d'habitations, le plus grand lycée de Marseille (St Exupéry), une école, des équipements scolaires sportifs, etc.

Entre le passage à niveau et le tunnel du Soulat, cette voie unique plonge en tranchée entre les deux parties de la cité d'habitation Consolat, les Sources et Consolat proprement dit. La remise en service de la voie a donc imposé des écrans acoustiques, et la création d'un passage piétons souterrain pour rétablir la continuité de la cité, qu'elle a coupé en deux. Ce supplément, qui a renchérit la dépense, est un bon exemple de ce qu'il faut attendre comme surprises avec le TTCM.

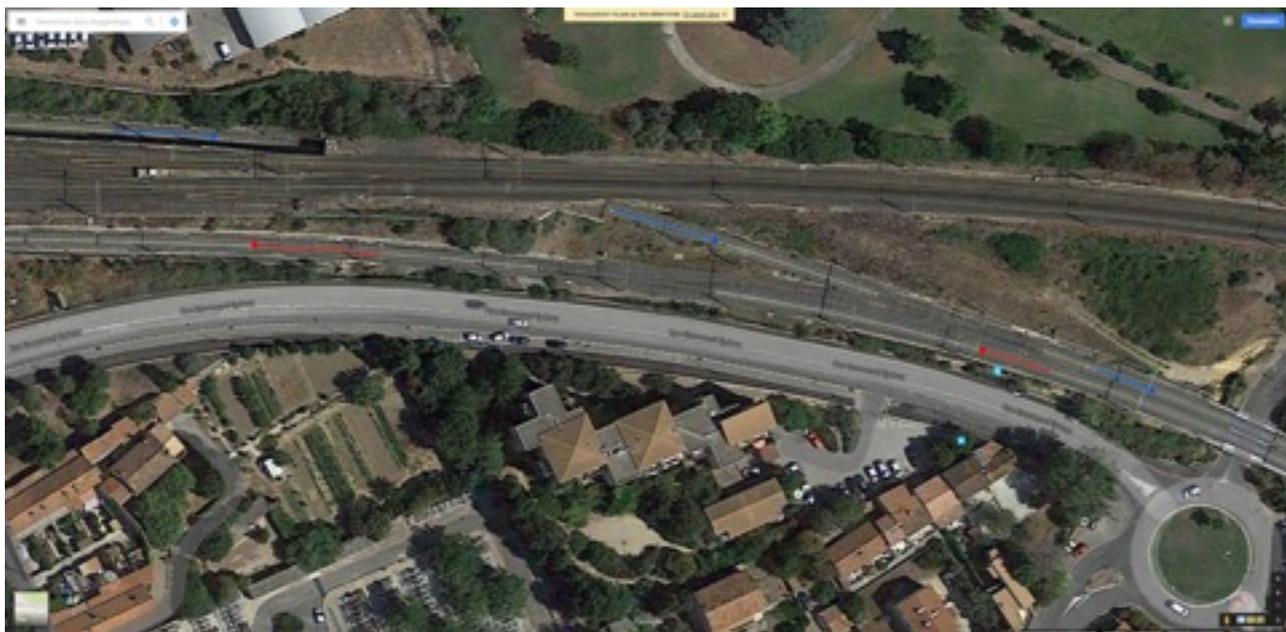
C - La gestion fonctionnelle du raccordement de la voie unique aux voies normales de la SNCF.

Elle mérite une attention spéciale et détaillée. Cette analyse fonctionnelle, n'existe nulle part

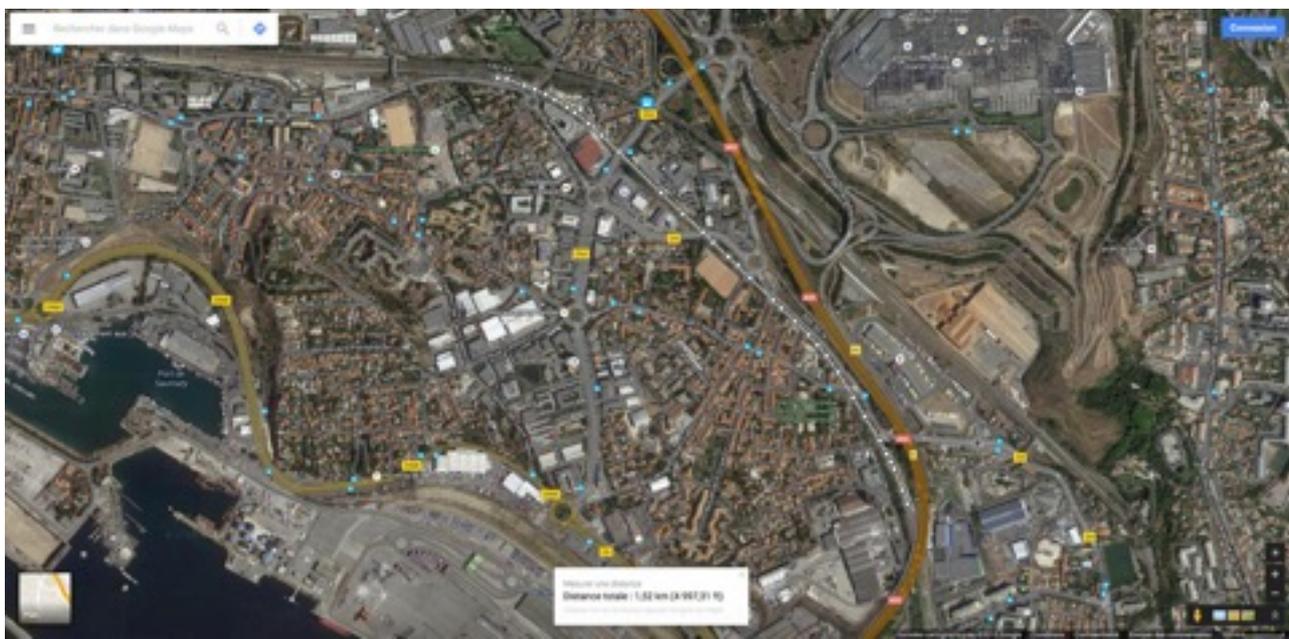
ailleurs. Elle est absente du présent dossier, mais aussi de celui de RFF. Aucun des concepteurs en charge du projet ne l'a trouvée dans la bibliographie exploitée, ni remarquée au cours d'une visite « de terrain ».

Les riverains auraient bien partagé ce savoir si on le leur avait demandé, ce qui aurait évité la déconvenue qu'on va maintenant découvrir.

Cette voie unique est raccordée à la voie descendante par un aiguillage mais pas à la voie montante. **Les trains montants doivent donc prendre la voie descendante à contresens, jusqu'à l'aiguillage suivant qui se trouve à 1520 mètres du précédent, vers l'Estaque.**



> **passage des trains. sens descente** : pour un habitant riverain à St André, entre le passage de la motrice du train de 100m et celui du dernier wagon, il se passe 6 minutes de bruit intense et de vibrations, pour une vitesse de 10km/h.



Pour les usagers du passage à niveau, celui-ci sera fermé pendant les 6 minutes de passage, mais du fait de la signalisation automatique, et des délais de sécurité, ce sera en réalité 7 minutes au minimum d'interruption de la circulation.

Pour les autres trains qui empruntent la ligne, **ce train aura encombré la voie pendant au moins 15 bonnes minutes**, entre l'Estaque et la boucle privée. Ce délai est calculé en considérant que la voie occupée n'est libérée qu'au passage du dernier wagon, donc il faut ajouter la longueur du train pour apprécier la durée de passage.

> **sens montée**: Le train qui tire derrière les 1850 tonnes sur 1000 mètres, quitte le TTCM, et aborde l'aiguillage de raccordement de la boucle. Il s'engage alors à contresens sur la voie principale descendante pour gagner l'Estaque. Il Au bout de 1520 mètres, le train peut enfin regagner la voie normale après le deuxième aiguillage.

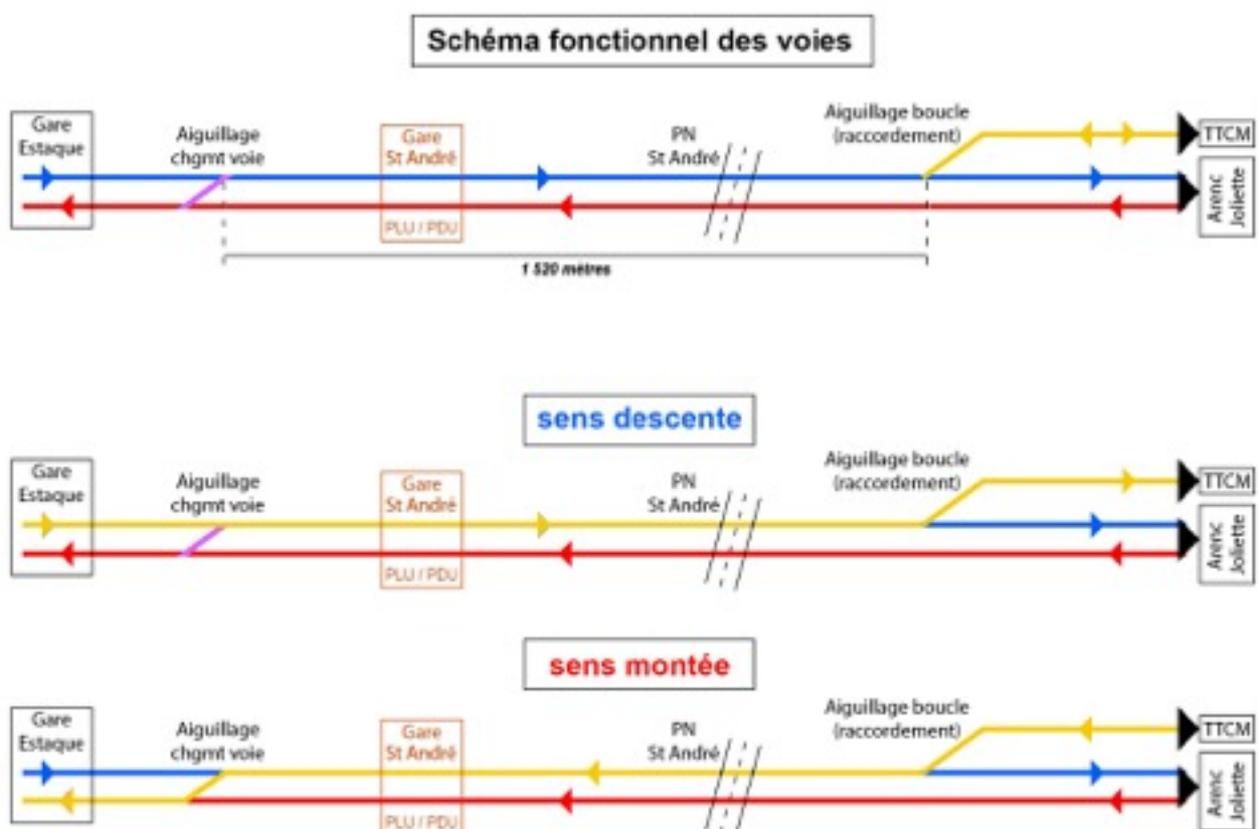
Comme il lui faut le temps de passer tous les obstacles jusqu'au dernier wagon, il ne peut pas accélérer. Il aura occupé la voie descendante à contresens pendant 15 bonnes minutes également.

Au total, on constate que l'usage de cette boucle à voie unique provoque toujours l'encombrement de la voie principale descendante, pour les trains montants comme pour les trains descendants, dans le bon sens ou à contresens sur les 1520 m. Soit 15 minutes à chaque fois, sans compter les intervalles de sécurité entre les trains, et donc pour les 20 trains maximum prévus, un minimum incompressible de **5 heures/jour...**

Pour les autres trains, notamment les TER, cette chenille qui encombre la voie pendant 15 minutes minimum à chaque fois entre va poser un réel problème de cohabitation.

La voie montante, et ses 4 TER/heure qui quitteront Marseille, parviendra peut-être à intercaler des trains de marchandises du TTCM, mais la voie descendante, du fait de l'usage à contresens qui en est faite par le TTCM, ne peut y parvenir. Il y aura une impossibilité fonctionnelle quasi-certaine à la remontée des trains de marchandises du TTCM.

Il faudrait vérifier que cette desserte peut réellement fonctionner.



> **Les impacts sur le bruit et les vibrations** : aucune étude détaillée n'a pu être réalisée mais les auteurs affirment bravement que l'impact global du programme est quasi-nul sur les habitations... « l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire » et le « Grenelle de l'environnement » expliquent probablement ce miracle...

D - le Passage à Niveau de St André

le cumul des deux trafics va inévitablement conduire à la fermeture du passage à niveau par engorgement fonctionnel de fait.

Pour la population, comme pour les élus locaux, cette fermeture est inacceptable.

C'est un point de rupture absolu avec le projet de TTCM.

Mr Frossard, directeur régional SNCF « n'exclut aucune solution », mais n'en propose pas non plus Il faudrait faire une étude, mais il faut d'abord obtenir un budget pour la faire, et si elle trouve une solution, on verra de chercher un financement pour les travaux, qui s'annoncent très conséquents, mais n'interviendront que pour l'horizon 2025...

On a donc identifié ici le point le plus faible évoqué dans l'introduction, qui concerne à la fois le choix de la desserte ferroviaire et le trafic qu'elle peut supporter. Le troisième élément, le TTCM proprement dit, devrait donc être dimensionné à partir de cette limitation.

Ce point de l'analyse du trafic suffit à démontrer l'in vraisemblance du dossier : le projet de TTCM ainsi desservi paraît totalement délirant, en tous cas très mal ficelé, bâclé par ses auteurs. **L'alternative serait au minimum un aménagement préalable du passage à niveau,**

4 - la desserte routière

Son étude précise est absente dans la présente enquête.

Seule la desserte par A55, en provenance ou destination de Fos-Miramas, Lyon et Montpellier est assurée : la sortie prévue ne donne pas directement à la porte 4, mais emprunte un couloir du Chemin du Littoral où les nombreux PL prévus arrivent file de gauche en sortie d'autoroute, et ressortent file de droite pour le GPM. Ils doivent donc croiser la circulation habituelle en moins de 200 mètres, Idem dans le sens porte 4>A55 sur 350 mètres, si bien qu'un réaménagement global du raccordement à la porte 4 s'impose.

Les autres circuits de desserte évoqués dans la charte ville-port :

> Sortir de l'**A7 au niveau des Arnavaux**, et de prendre l'avenue du capitaine Gèze jusqu'à la porte 4. Ce trajet amène à passer devant le futur terminus métro de Capitaine Gèze La circulation y sera limitée par la mise en tunnel du Bd Capitaine Gèze, en remplacement de l'actuelle passerelle . Cette hypothèse ne peut être retenue qu'au prix du calibrage de cet ouvrage, et seulement quand il sera opérationnel.

> Un autre trajet envisagé sort de l'**A7 au niveau de St Antoine**, vers le boulevard Henri Barnier pour descendre ensuite le bd André Roussin, prendre le Chemin du Littoral jusqu'à la porte 4. Le tronçon A7-Barnier supporte déjà le BHNS B2 et le bus 96 vers l'hôpital Nord, dans une voie dédiée. Il ne reste que 2 voies pour le reste de la circulation, qui traverse le noyau commerçant de St Antoine, déjà encombré.

De plus, ce trajet de la crête de la Viste au Bd André Roussin, présente une pente impressionnante et sépare la cité de La Castellane des collèges situés sur le trottoir d'en face. Il est normalement interdit aux PL par un arrêté municipal. Prétendre faire passer les PL à cet endroit n'est pas concevable. .

> Il reste la 3^e hypothèse, par une **sortie aux Aygalades, la rue le Chatelier, le Chemin de St Louis au Rove, le Chemin du Ruisseau Mirabeau**, et enfin le Chemin du littoral, vers la porte 4, soit un trajet urbain de 4,5 km. Mais cette hypothèse suppose la réalisation d'un échangeur sur l'A7, au niveau des Aygalades, Aucune étude n'existe pour la réalisation de ces parcours envisagés en raccordement à l'A7, ni dans le projet de TTCM, ni dans les cartons de MPM. En attendant, le TTCM ne peut utiliser des infrastructures qui n'existent pas. Quant au **raccordement vers Aubagne-Toulon-Nice**, on suppose que le GPMM envisage d'utiliser la L2, quand elle sera raccordée à l'A7...

5 - les volumes de circulation routière et ferroviaire et leur impact

> les Poids Lourds

- Pour l'A55, 3,7% de PL sur les 67 334 véhicules dans les deux sens donnent **2 491 PL/jour**. Le trafic du TTCM à 1000 PL/jour dans les deux sens correspondra donc à une **augmentation de 40% du trafic PL**.

- Pour le Chemin du Littoral, 7% de PL sur les 27 000 véhicules dans les deux sens donnent 1 890 PL/jour, il correspond à une **augmentation de 52% du trafic PL**.

Pour la direction de l'A7, comme vers Aubagne et Toulon, aucune indication n'est fournie.

On peut rapprocher ces chiffres (p140 de l'étude d'impact),du tableau d'hypothèses de trafic (étude d'impact, p 294) reflétant l'état initial en 2014.

- L'A55 affiche 72 400 véhicules/jour, dont 4% de PL, soit 2 896 PL/jour.

- Pour le Chemin du Littoral (RD568), 7% de PL sur les 13 975 véhicules/jour donnent 978 PL/jour. On s'interroge sur les écarts considérables entre deux sources d'un même document, mais on est de toutes façons très loin de l'appréciation de l'impact du projet sur le trafic PL, donné pour négligeable par ailleurs.

En effet, les 1000 PL/jour invoqués sont rapportés à la totalité du trafic routier, si bien que les auteurs concluent qu'il est marginal, aussi bien en termes de charge de la circulation que de pollution induite, finalement pas étudiée.

> Les trains de marchandises

Aucune étude de l'impact du trafic de ce programme sur la ligne Estaque-Joliette

Quant à l'impact sur la pollution ferroviaire, il n'existe tout simplement pas.

> Les transports en commun

Simple inventaire des TC existants, mais aucune étude de l'impact du trafic de ce programme sur cette desserte..

Pourtant, le trafic ferroviaire annoncé par le TTCM va imposer de détourner la desserte TC du noyau villageois de St André dont l'impact du projet est catastrophique.

6 – Sécurité et Etude de dangers

On reste sidéré de la nature et des quantités de matières dangereuses que le GPMM souhaite, sans état d'âme, imposer dans la ville. On y retrouve du chlore, du nitrate d'ammonium, du chlorate de soude, du GPL, etc. Il y a des containers, mais aussi des wagons-citernes, qu'on auraient pas imaginés.

A - Hypothèses retenues

On est tout aussi sidéré des hypothèses minimalistes retenues (P 12, 1.6.2) :

« L'étude se limite au dépôt à terre, à la manutention et au transit de marchandises dangereuses au sens de la réglementation du TMD (Transport des Matières Dangereuses).

- Les infrastructures d'accès à l'emprise du terminal sont hors du champ de l'étude de dangers.

- Les actes de malveillance, et la problématique liée au terrorisme sont également hors du champ de l'étude (car traités dans le cadre de la sûreté portuaire). »

Si l'étude des risques de malveillance ou de terrorisme est traitée ailleurs, ils n'en sont pas moins des risques réels, et on aimerait bien savoir quelles dispositions fiables et quel probabilité d'occurrence les concernent.

Mais ce qui est inadmissible, c'est de renoncer à prendre en compte les infrastructures d'accès, alors qu'elles sont co-substantielles au fonctionnement du terminal : les mêmes marchandises dangereuses vont aussi circuler par PL ou par train.

Ce choix permet de faire une impasse totale sur le risque représenté par les PL concernés, qui vont circuler en milieu urbain et sur le risque représenté par les convois ferroviaires, et en particulier en cas d'accident sur la boucle ferroviaire de Mourepiane, très précisément sur la voie unique en tunnel sous la colline de la Calade. Un accident déflagrant dans ce tunnel tournerait à la catastrophe. Étudier un scénario de cette nature semble la moindre des choses, et l'avoir exclu d'emblée n'est pas acceptable.

C'est une exclusion grave, mettant en cause la validité de l'étude, car elle contourne l'obligation de transparence et de juste évaluation des risques qui la justifie.

B - Populations exposées

...

- Par une liste impressionnante de 186 établissements proches recevant du public : Mais le dénombrement de ces populations ne figure pas.

C - Modèles

Le choix du panel de comparaison est limité aux seuls accidents portuaires, dont le total assez faible rend les statistiques hasardeuses.

Le nitrate d'ammonium, responsable à AZF, représente 60% des conteneurs de la classe 5.1 à Mourepiane en 2014.

D - Risques

« Les accidents de poids lourds impliquant des matières dangereuses engendrent dans environ 40 % des cas un renversement du véhicule et dans 4 % des cas, un incendie (rapport CEPN N°246). Un feu consécutif à un accident possède donc une faible probabilité. »

Tant mieux. Mais les 56% qui n'ont pas pris feu, ont-ils faits d'autres dégâts ?

Mais le comble de la gestion du risque figure p 114 : "Il s'agit du VCE GPL qui ...nécessite de restreindre l'urbanisation future autour du projet."

Solution proposée : L'interdiction de construire dans le périmètre !

La population préfère l'interdiction de ces citernes, car elle ne compte pas partir, abandonnant un bien invendable, pour laisser le GPMM jouer avec des allumettes dans le quartier. La vraie sécurité des populations serait l'**interdiction stricte des produits de la classe 2, de la classe 5, de la classe 8.**

...

8 - De quelques autres curiosités de l'étude d'impact

2.2. Étude d'impact (p10)

Remise en état du faisceau de Mourepiane sous maîtrise d'ouvrage GPMM, contrairement à ce qui est annoncé doit faire l'objet d'une dépose totale des voies, d'un enlèvement du ballast existant, et même d'une dépollution des sols. Les voies nouvelles prévues sont différentes des anciennes en nombre, en implantation, en longueur. Il ne s'agit donc nullement de « travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations », mais bien d'une démolition, suivie de reconstruction. Cette opération devrait donc être soumise à

étude d'impact.

Mon commentaire : ces travaux étant englobés dans l'actuel projet, l'étude d'impact du projet devrait prendre en compte cet aspect.

2.5. Procédure ICPE (p11) Sols pollués

Dans le chapitre "cadre de vie" (étude d'impact, p37), on trouve le paragraphe suivant sur la pollution des sols :

"Un diagnostic de site « potentiellement pollué » a été réalisé.

Des sources potentielles de pollution ... quatre transformateurs ayant pu fonctionner avec de l'huile au pyralène. .. L'enjeu est faible pour le projet. " Les auteurs font un contresens, c'est l'impact sur le projet qui est examiné... En réalité, le projet représente un enjeu fort pour la pollution des sols, puisqu'on les sait pollués, clairement à la dyoxine (pyralène), entre autres, et qu'on s'appête à les retourner. Conclure "qu'on prendra en compte les zones de pollution identifiées" est une vague promesse, très loin des obligations d'une étude d'impact.

Les rédacteurs posent le problème, mais n'apportent aucune solution, encore moins d'étude financière, ni d'impact environnemental et sanitaire de ces manipulations de sols pollués.

"Matériaux issus des démolitions

Le Maître d'ouvrage devra établir un diagnostic, avant démolition, afin d'identifier la présence éventuelle d'amiante dans les bâtiments. »

une part, ces travaux devaient bien être exécutés dans le cadre du projet, donc après sa validation. Ce n'est pas le cas. D'autre part, les diagnostics sont prévus avant démolition, mais clairement après validation du projet. Ont-ils été faits ?

En tous cas, les riverains ont pu observer que les démolitions de hangars se sont faites à la grue, sans précaution particulière, notamment en ce qui concerne les ondulines amiantées, et on n'a aucune nouvelle du pyralène (dyoxine) des transformateurs...

On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, de la méfiance et de la vigilance de la population, devant les promesses au futur des maîtres d'ouvrages tout au long du dossier.

Mon commentaire : dans sa réponse, le maître d'ouvrage ne fait pas état de destruction de bâtiments

En ce qui concerne l'état initial du site et de l'environnement susceptibles d'être affectés par le projet (p 27), on peut lire :

.1. Situation géographique du projet et aires d'étude

Le dossier en fourni à plusieurs pages et dans différents documents une carte identique (ici p 28), qui convient parfaitement. En effet, elle englobe non seulement le terminal proprement dit, mais aussi la boucle ferroviaire de Mourepiane, la voie ferrée vers l'Estaque que les trains vont emprunter, l'autoroute A55, le Bd André Roussin, le chemin du littoral, que les PL à destination du port empruntent déjà... et même le début du Bd Barnier, et une partie de La Castellane.

Cette carte montre d'ailleurs parfaitement, contrairement aux documents de présentation publique du TTCM, à quel point un habitat dense, constitué en noyaux villageois, est au contact direct du projet présenté.

Malheureusement, dans tout le reste des documents, aucune des études, et aucun des impacts à prendre en compte, ne bénéficie d'une couverture cartographique identique,

A première impression, on pourrait croire que le travail a été fait sur ce périmètre, alors qu'il n'en est rien. De qui se moque-t-on ?

4.2. Enjeux environnementaux du programme (p27)

Les rédacteurs écrivent clairement que l'étude d'impact se limite au seul projet de TTCM, ils renvoient aux études d'impact respectives des autres projets (dont le raccordement de la boucle de Mourepiane - précisément en italique...), et annoncent limiter l'étude globale à la seule ambiance acoustique. On verra d'ailleurs que ce n'est même pas le cas.

4.3. Milieu physique (p 27)

Les rédacteurs n'ont rien compris aux obligations d'études : bien que le titre soit clair (ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT **SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET ET/OU LE PROGRAMME**), les rédacteurs examinent exactement le contraire : quel impact aura l'environnement pour le projet ! Et ils concluent sans rire que :

"- Le climat ne constitue pas un enjeu spécifique pour le projet.

- La géologie constitue un enjeu faible pour le projet.

- La topographie constitue un enjeu faible pour le projet.

-La préservation de la qualité des eaux souterraines est un enjeu modéré pour la réalisation du projet."

On aurait plutôt aimé savoir si :

- le projet ne constitue pas un enjeu spécifique, faible, ou fort, pour le climat.

- le projet ne constitue pas un enjeu spécifique, faible, ou fort, pour la géologie.

- le projet ne constitue pas un enjeu spécifique, faible, ou fort, pour la topographie.

- le projet ne constitue pas un enjeu spécifique, faible, ou fort, pour la préservation de la qualité des eaux souterraines.

Mais les rédacteurs ne s'arrêtent pas là, ils continuent dans tout ce chapitre 4 sur le même ton, en ne s'interrogeant que sur ce qui pourrait, dans l'environnement actuel, contrarier le projet de TTCM !!!

4.7. Infrastructures et déplacements (p30)

On continue encore avec les infrastructures routières et ferroviaires, dont les conclusions sont lapidaires :

"- Les enjeux en matière de déplacements routiers sont modérés pour le projet. "

"- Les enjeux en matière de déplacements ferroviaires sont forts pour le projet. "

On ne saura donc pas si le projet est un enjeu fort pour les déplacements routiers et ferroviaires existants, qui ne sont pas étudiés, mais on peut se douter que "oui", étant donné qu'il s'agit après tout d'un terminal de transport multimodal...

4.8. Cadre de vie (p30)

- Qualité de l'air

p. 146, l'étude explique comment elle retient des normes qui ne la concerne pas, pour finalement, grâce à des chiffres minorés (sur la population comme sur la proportion de PL, assimilés à des VL), retenir un **niveau III d'étude air et santé, totalement biaisé, sur un périmètre curieusement réduit (p 147) sans explications.**

Il n'y a aucune conclusion sur l'impact de ce programme sur la qualité de l'air.

- Ambiance acoustique

" L'aire d'étude se caractérise par une ambiance sonore élevée, avec des valeurs comprises entre 60 et 70 dB(A). Les principales sources de bruit dans l'aire d'étude sont

les infrastructures routières existantes (autoroute A55, chemin du Littoral RD 568/RD 5) et les activités industrialo-portuaires (fonctionnement d'engins mécaniques, moteurs des bateaux, trafic routier et ferroviaire interne, ...).

Le terminal à conteneurs maritime de Mourepiane enregistre des valeurs maximales supérieures à 75 dB(A), ce qui place cette zone au même niveau que les principaux axes autoroutiers et que l'aéroport Marseille-Provence. "

La population n'est absolument **pas d'accord avec cette rédaction, qui pose l'exception en règle de base**. S'il est vrai qu'en bordure immédiate des infrastructures routières citées on atteint peut-être les niveaux invoqués, ceux-ci décroissent rapidement dès le premier rang de bâti franchi, pour se situer, selon les dernières mesures, à 40-50 Db.

En ce qui concerne **l'actuel terminal à conteneurs maritime de Mourepiane, on apprend avec intérêt qu'il dépasse 75dB**. Cette source de bruit se trouve en bord de quai, soit à 500 mètres des habitations. Or le projet soumis prévoit de faire reculer de 450 mètres les voies et portiques nouveaux prévus, ce qui veut dire que la source de bruits supérieure à 75 dB sera à 50 mètres des habitations...

D'autre part, vu les chiffres annoncés (75dB), on est très étonné de constater que sur les cartes de bruits (p32, p33), le bord de quai semble silencieux, avec 45 à 55 dB le jour, et moins de 45 la nuit. Cette anomalie inexplicable met gravement en cause la sincérité de cette étude acoustique.

"Simulation de la situation actuelle (p 31)

« En retrait de ces axes (routiers), les niveaux sonores restent inférieurs à 65 dB(A) le jour et inférieurs à 60 dB(A) la nuit, constituant une zone d'ambiance sonore préexistante modérée. " La rédaction est tendancieuse. Il est vrai que 50-55 dB le jour à St André, ou 45-50 à Mourepiane sont mathématiquement inférieurs à 65 dB.... La nuit, Mourepiane est inférieur à 45 dB, et St André à 45-50dB, ce qui est mathématiquement inférieur à 60 dB...

Il semble que le raisonnement vise à se mettre 15dB de marge systématique dans la poche, alors que l'ambiance sonore habituelle réelle est calme, plutôt que modérée.

De surcroît ces cartes sont loin de couvrir "l'aire d'étude rapprochée" annoncée en tête de chapitre. Cela permet évidemment de s'affranchir du trafic ferroviaire vers l'Estaque, qui n'a pas d'état initial documenté, bien qu'on s'apprête à le détériorer sérieusement, avec 20 trains quotidiens de 1000 mètres et 1850 tonnes, si le projet tient ses promesses.

"Enjeu lié au raccordement ferroviaire de Mourepiane (P 34)

On s'est contenté d'un copier-coller de ce qu'on a trouvé dans l'étude d'impact de RFF en 2012, Or **l'étude d'impact de RFF en 2012 excluait expressément l'usage qu'en ferait le TTCM, et renvoyait à celle (présente) du GPMM pour apprécier cet impact**

On n'a finalement même pas un état initial général du programme qui soit complet.

Finalement, les seules conclusions sur le bruit sont en p 95 :

« L'impact de la mise en exploitation du terminal de transport combiné, combinée avec la mise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane, est donc quasi-nul sur les habitations des quartiers d'habitation environnants. »

Il fallait quand même oser l'écrire, alors que rien, et surtout pas les errements sur le sujet, ne le prouve.

4.10.Synthèse des principaux enjeux (Étude d'impact, carte p 40)

Cette carte annonce une synthèse selon l'importance des enjeux (fort, modéré ou faible), ce qui n'a pas grand sens au regard de l'hétérogénéité des paramètres évalués, même en se limitant au bruit et à la qualité de l'air.

Alors qu'aucun des paramètres n'a fait l'objet d'une évaluation géographique précise, on voit bien apparaître ici une territorialité précise, à l'intérieur de l'aire d'étude rapprochée, dont on se demande sur quelle collecte de données elle est assise ?

5.2. Impacts globaux du programme (p 41)

Il faut une attention soutenue, pour ne pas se laisser piéger par la formulation et la présentation ainsi introduite.

Les paragraphes en italique en question sont caviardés dans le corps des alinéas, de telle façon que leur portée devient difficile à comprendre, et leur synthèse quasi- impossible. En fait, il s'agit de parler de la boucle de Mourepiane, incluse dans le programme, sans avoir l'air d'en parler, en la présentant comme une annexe, un appendice marginal et sans intérêt réel du TTCM. En d'autres termes, d'**avoir l'air de répondre aux obligations légales de l'étude d'impact sur le programme, mais en se gardant bien de le faire clairement**, en espérant que "ça va passer".

On affirme, sans preuves, que les émissions du TTCM seront marginales. Combien ?

Mystère total.

« À noter qu'une augmentation de bruit de moins de 2 dB(A) n'est pas perceptible au vu de l'environnement sonore existant. » S'il est vrai que les habitants ne sont pas rompus aux études acoustiques, ils ont pourtant bien compris que **le doublement d'un bruit correspond à une augmentation de 3 dB** (p 160). Ecrire qu'une augmentation de 2 dB n'est pas perceptible ne convaincra personne de sensé.

A ce niveau de mauvaise foi, on n'hésite même plus à affirmer que "L'impact de la mise en exploitation du terminal de transport combiné, combinée avec la mise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane, est donc quasi-nul sur les habitations des quartiers d'habitation environnants."

Ce terminal et son trafic seraient presque une bénédiction sonore, pour la population.

C'est tellement gros à avaler que les auteurs ont un repentir : promesse de respecter la réglementation « au cas où » (ce qui ne coûte rien et ne convainc personne), et rappel de l'obligation légale de résultat (que les habitants ne comptent pas réclamer au Tribunal Administratif, avec les délais et batailles d'experts que cela suppose).

Mais en ce qui concerne les éléments chiffrés et probants exigés par l'étude d'impact, rien...

5.5. Effets du projet sur la santé (p54)

"Le projet n'a donc pas d'effet sur la santé des populations riveraines."

C'est même bénéfique, le silence complet est angoissant.

Les effets des émissions de polluants atmosphériques sur générées par le projet sur la santé (p 54)

"Le projet de terminal de transport combiné et ses aménagements connexes contribue de façon marginale aux émissions de polluants atmosphériques locales ... Ainsi, le projet contribuera à atteindre les objectifs de réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, pour lesquels l'État français et la Commission européenne se sont engagés "

Cette langue de bois, et la publicité de dispositions réglementaires générales, ne répondent pas à la question des effets précis de ce projet précis sur la santé de ses riverains. C'est du remplissage à bon compte.

3. ANALYSE DES EFFETS CUMULES (p 278)

Effets cumulés sur le contexte socio-économique

« La réalisation des différents projets d'aménagement aura des effets économiques positifs sur les quartiers Nord de Marseille :

- évolution et diversification de la fonction économique du secteur. Des emplois seront générés du fait de l'installation de nouvelles entreprises ;
- dynamisme et accessibilité du territoire permettant de relancer le dynamisme économique : ces opérations d'aménagement permettent notamment la création d'emplois.

L'amélioration globale de l'offre économique, associée à une amélioration de l'accessibilité de la desserte du territoire, augmentera l'attractivité du secteur ainsi que son dynamisme. »

L'affirmation de ces "effets économiques positifs" n'est étayé par rien, on est dans l'incantation pure. Comme déjà vu, les emplois sont illusoire, même répétés deux fois.

Quand à l'amélioration de "l'accessibilité (routière, ferroviaire et transports en commun)", on se demande d'où elle sort... Non seulement elle ne dépendrait pas du projet, qui soudain ici la revendique, mais on a vu par ailleurs que **c'est exactement le contraire**, en entravant les transports en commun, et en chargeant le secteur avec des PL.

9 - Le bilan final de l'étude d'impact

1) *Une description du projet* : le projet est bien décrit, mais les types et quantités de résidus et d'émissions restent vagues.

2) *Une analyse de l'état initial* de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet : la « zone » en cause devrait se superposer à « l'aire d'étude rapprochée » définie par les auteurs, mais en réalité elle n'est presque jamais documentée entièrement pour les différents items. Elle se limite finalement à la "zone affectée au projet" sur l'essentiel des items prévus.

De plus, c'est l'aire du programme et non du projet qui doit être étudiée.

3) *Une analyse des effets négatifs et positifs, ...* : cette analyse est largement lacunaire, ou biaisée par des chiffres contestables ou minorés, permettant de conclure abusivement à des effets marginaux sur presque tous les items qu'on a bien voulu retenir.

De plus, par un curieux contresens, l'étude analyse la plupart du temps si et comment le projet peut être affecté par le milieu environnant.. Les conclusions sont donc inutilisables. Enfin, selon le Code de l'environnement, c'est le programme complet qu'il faut documenter, et non le seul projet de TTCM et sa desserte par la boucle ferroviaire. Or les flux routiers et ferroviaires dans l'aire d'étude rapprochée sont manquants.

4) *Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.*

Ce point, qui devrait déjà prendre en compte le programme global, et le rapprocher des autres projets distincts de la même zone, est très en deçà de ce qu'on pourrait attendre, bien qu'il soit cardinal pour apprécier l'impact final réel du projet.

Il n'y a finalement aucune étude ou analyse répondant clairement à la question telle que se la pose la population. Compte tenu de la nature du projet, cette lacune totale est inadmissible.

5) *Une esquisse des principales solutions de substitution*

Ce chapitre nous sert l'habituelle langue de bois, mais au lieu de solutions de substitution, il évoque les différentes variantes du même projet, et conclut à l'opportunité de la variante 2...

6) *Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable...* : Ce point ne relève que les **éléments**

convergents figurant dans les documents d'urbanisme, et néglige totalement ce qui le contraire, au point de ne **même pas parler du PDU**.

7) *Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage* ou le pétitionnaire pour :

Avec des effets présentés comme marginaux, les auteurs échappent à cette prévention ou compensation. Combien coûte la résolution du PN de St André ?

Spécifiquement pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend :

1. *Une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.* Selon les auteurs (6.1 p56), il n'y a pas d'incidence sur le développement local de l'urbanisation... Que sont devenus l'**interdiction de construire** réclamée, et le **chamboulement des accès** de St André ?

2. *Une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels ...*

Les auteurs ne s'estiment pas concernés.

3. *Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.*

Les auteurs ne voient que des avantages, c'est « une opération qui limite globalement les émissions polluantes et les nuisances ». Les 1000 PL/jours et 20 trains/jours disent pourtant le contraire.

Cette étude d'impact, conséquente en quantité (300 pages), se révèle 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.**

Conclusions

Au terme de cet examen du dossier, on retient :

- une opportunité économique incertaine de l'activité en soi, et un choix d'implantation urbaine hautement contestable, mais très coûteux.
- un montage juridico-financier en faveur d'opérateurs privés, mais financé pour l'essentiel par de l'argent public, au point qu'on peut dire être en présence d'une enquête publique d'utilité privée.
- un accès ferroviaire acrobatique, qui pose plus de problèmes non résolus qu'il n'en résout.
- des accès routiers insuffisants et non résolus.

- l'implantation d'un trafic et d'un stockage de marchandises dangereuses à proximité immédiate des habitations, cités et collèges, potentiellement dévastateur, notamment sur les réseaux ferrés et routiers de desserte.
- un impact urbain et socio-économique certain, majeur et préjudiciable, sans contreparties réelles démontrées.

Enfin, quand on rapproche :

- les limites fonctionnelles réelles et majeures de la desserte du projet, pour le rail comme pour la route,
- l'absence de toute solution, ou même projet d'étude, pour résoudre le PN de St André, point noir majeur du projet,
- l'entrave à la desserte TER de Marseille par le littoral nord, avenir majeur des TC rapides et structurants de la Métropole, en contradiction avec le PDU,
- les nuisances aggravées pour Marseille (1000 PL/jour), en contradiction avec le PDU,
- les nuisances et les risques d'accidents pour les quartiers concernés, pollués et traversés par des marchandises dangereuses, non étudiées,
- le fait que les marchandises exclues devront être traitées ailleurs, et qu'il faut donc un autre site, déjà pressenti à Fos-Miramas,
- ce que ça va réellement coûter, en cessant d'externaliser les coûts dans des dossiers extérieurs, et en finançant vraiment la protection des populations riveraines,
- l'incertitude économique, de plus en plus visible, sur les réels volumes actuels en cause qui ne cessent de diminuer, comme sur les espérances futures du GPMM, que rien ne conforte, si bien que l'opportunité globale n'est pas démontrée,
- ce qu'il serait raisonnable de faire, compte tenu des besoins réels, des limitations urbaines locales, et des autres projets urbains du secteur,

...ce projet apparaît totalement farfelu.

A l'heure où toutes les grandes villes tentent d'améliorer leur bilan environnemental, en sortant de leur périmètre urbanisé les activités industrielles polluantes et dangereuses, Marseille ferait le contraire en doublant les trafics, sans contrepartie réelle démontrée.

On ne voit qu'une explication au consensus apparent des promoteurs et des collectivités : le fait que ce projet a été imaginé dans des bureaux, par des gens dont la compétence n'est pas en cause, mais qui n'ont pas disposé des informations utiles (voie ferrée unique, PDU), ni réellement vérifié la réalité du terrain. Pas plus que les élus, qui leur ont fait confiance, certains envisageant encore de financer ce projet.

Ce projet, mal ficelé, a néanmoins été boosté par des intérêts économiques privés divers, mais convergents, au point de créer un lien artificiel, présenté comme incontournable, entre le programme foncier Euromed II du Canet (supposant de libérer les emprises), et le TTCM envisagé (supposé absorber les trafics déplacés). Or aujourd'hui cette "causalité" n'existe plus, les entreprises du Canet préférant pour l'essentiel aller ailleurs, et certaines étant déjà parties.

Cet équipement, s'il se fait, a donc toutes les chances de coûter fort cher, uniquement parce qu'on persiste à vouloir l'implanter en pleine ville, tout en ne servant pas à grand chose, vu les limites dures explicitées ci-dessus, et le développement de Fos-Miramas étant préféré à moindre coût par tous les opérateurs.

Quand l'argent public sert à financer des équipements inutiles, cela s'appelle un éléphant blanc.

Quand cet argent public, aujourd'hui rare, sert à financer des intérêts privés et des investissements bancaires, le scandale n'est pas loin.

La posture des populations concernées

Les riverains de St André, Mourepiane, St Henri, Consolat, sont très irrités d'entendre les tenants de l'aboutissement du projet les accuser de conservatisme, de frilosité, d'opposition de principe à l'évolution de leurs quartiers, de refus de modernisation industrielle, et finalement en creux de vouloir protéger leurs seuls intérêts locaux et personnels.

Le "bilan de la concertation" établi par le GPM ne relève guère que ce genre d'objections, et y **répond non par des mesures réelles, mais par un plan média** visant à faire passer la pilule, par des campagnes "d'explications" aux riverains, qui ont le sentiment qu'on les prend pour des imbéciles.

La population proteste vigoureusement de ce dévoiement de la réalité de sa position, qu'elle n'a pas les moyens médiatiques de dénoncer. Elle tient à rappeler qu'au delà de sa pauvreté, de ses TC insuffisants, de son isolement social au sein de la ville, elle a déjà beaucoup accepté au nom de l'intérêt général :

- **La création de l'autoroute A55** a non seulement apporté des nuisances certaines, qu'il est aujourd'hui question d'aggraver avec ce projet, mais elle a détruit le commerce local, en détournant la circulation qui irriguait ces quartiers, également conforté par la création de Grand Littoral, centre commercial plus commode et attractif. Devant ce désastre imprévu, les habitants s'emploient à maintenir et développer le peu de commerces de proximité qui ont survécu à cette mutation.

- **Le percement de l'avenue André Roussin à 4 voies**, plaie béante dans l'habitat ancien, progressivement devenue autoroute à PL, tout comme **la requalification du Chemin du Littoral à 4 voies**, également devenu autoroute à PL, ont saucissonné ces quartiers de réseaux routiers disgracieux, avec deux conséquences majeures : l'enclavement progressif des noyaux d'habitats, la difficulté à franchir ces axes structurants à pieds étant majeure, et une pollution sonore et de la qualité de l'air, qui est montée en charge jusqu'à des niveaux difficilement supportables aujourd'hui (les mesures préalables en témoignent).

- **Le boulevard Barnier** est très discrètement récemment devenu lui aussi une **autoroute à PL**, sans le moindre aménagement, du seul fait de la modification de l'avenue de St Antoine pour le BHNS, avec un sens interdit nouveau qui détourne de fait la circulation des PL et VL vers La Castellane. Cet ensemble immobilier dense, habité de populations défavorisées mais jeunes, voit maintenant ses enfants devoir traverser cet axe routier, devenu majeur et dangereux, pour se rendre au collège voisin, pourtant de l'autre côté de la rue.

La pente de ce Bd est pourtant incompatible avec la circulation des PL, comme en témoigne un **arrêté d'interdiction de circulation aux PL tombé aux oubliettes**. **L'aménagement d'une voie de secours en cas de rupture de freins** n'est évoquée par personne, un chargement de matières dangereuses sur ce trajet est donc déjà un risque d'accident majeur totalement négligé.

- **La population a accepté la réouverture de la forme de radoub 10** sur le port, car elle est consciente que cet équipement unique en Méditerranée ne peut être déménagé, et que c'est l'intérêt collectif. Pourtant, elle sait qu'aucun emploi local ne sera créé, les entreprises concessionnaires étant italiennes avec leurs propres employés, et les bruits de chaudronnerie

industrielle au fond du radoub devant résonner bientôt dans les oreilles des riverains.

- **La population a accepté les modifications du goulet nord du port**, pour pouvoir accueillir des navires plus grands, là encore au nom de l'intérêt général, sans aucun bénéfice local.

- La population a trouvé légitime que **Médiaco-Vrac** exploite les **cuves de stockages** situées sur le TTCM, mais aurait préféré un autre usage que l'accumulation de 8000 tonnes de soude caustique, faisant de l'établissement une installation classée IPCE, alors que les accidents historiques précédents avaient amené à l'abandon des hydrocarbures.

- **La population ne s'est pas opposée à la réouverture de la boucle de Mourepiane**, réclamant seulement des aménagements complémentaires, visant à limiter l'impact sonore, et permettre la circulation habituelle des habitants entre les deux cités de Consolat, séparées par cette voie ferrée abandonnée, que chacun traversait pour ce faire : le minimalisme de l'aménagement réalisé est un scandale. On ne l'a pas avertie, à l'époque, de l'usage qui serait réellement fait de cette voie ferrée, qu'elle découvre aujourd'hui.

- **La population ne s'est pas opposée non plus au volet TER du PDU**. Pourtant les trains prévus vers la Côte bleue ou Vitrolles, en direction d'Arenc-Euromed, au rythme de 4 par heure et par sens, vont bien passer à 2 mètres des habitations du noyau de St André, et justifier une gare nouvelle multimodale, supprimant au passage le seul terrain de sport du quartier. Il est vrai que cette fois, c'est un des très rares équipements qui va bénéficier aussi au quartier, en assurant son désenclavement par les TC.

Les populations des quartiers concernés pensent donc avoir largement contribué à l'intérêt général, aux dépens de leurs propres intérêts locaux, et tâchent aujourd'hui de s'adapter au chamboulement de leur quotidien, que cet empilement de chantiers a provoqué, sans aucun avantage et beaucoup d'inconvénients.

Nul doute que d'autres quartiers, moins fragiles sur le plan socio-économique, plus respectés par les institutions et les élus, n'en auraient pas accepté autant.

D'autant que, cerise sur le gâteau parfaitement scandaleuse, **ces populations paient des impôts locaux parmi les plus chers de Marseille**, car considérés comme « résidentiel en bord de mer » !

Il est vrai par contre que le projet de TTCM ne passe pas.

Le raisonnement d'Euromed, qui se félicite de requalifier le Canet avec de l'habitat HQE en bord de parc, mais considère comme légitime de déménager ses nuisances industrielles dans le quartier voisin, à 2km mais surtout hors de chez lui, sans se soucier de ce qu'il fait subir ainsi au secteur, en empilement de ce qui précède, révolte la population. Si Euromed considère le Canet comme un abcès industriel et polluant à supprimer, les populations voisines n'ont pas vocation à en hériter, sous prétexte qu'elles sont déjà polluées.

Elle a le sentiment d'un mépris d'autant plus scandaleux que le GPMM la paie de mots, en qualifiant ses quartiers "d'attachants" dans ses brochures, en faisant miroiter des emplois qui n'existent pas, en promettant de maîtriser les nuisances, de faire des aménagements pour l'épargner, sans la moindre garantie de réalisation ou de financement de ces promesses.

La population a le sentiment que **cette enquête publique est une parodie de démocratie**, visant uniquement à satisfaire en apparence les obligations administratives du projet. En effet, elle trouve choquant que cette enquête, au regard de l'ampleur du projet, soit bouclée en 1 mois seulement, le minimum légal, insuffisant au regard de la masse de documents à analyser, pour asseoir une argumentation.

Elle n'ignore pas que le GPMM, malgré l'enquête en cours jusqu'au 6 novembre, se livre en même temps à un lobbying forcené auprès des collectivités concernées, pour **faire voter d'avance** des rapports portant parfois financement du projet (Conseil Régional- octobre 2015, Mairie de Marseille-26 Octobre 2015), comme si cela était acquis.

Elle a le sentiment que le **GPMM a déjà tranché**, car avec une audace incroyable, il **a déjà commencé les travaux prévus** : dépose des voies périmées, dépollution par évacuation des ballasts, démolitions de hangars. Projenor, interrogé, "n'est pas au courant". La population est de plus scandalisée de l'absence totale de respect des obligations légales à ce sujet, car il est patent que le ballast est contaminé de métaux lourds, et que les toits des hangars sont en Everite, matériau amianté, qu'il y a de la dyoxine. Mais le GPMM n'en a cure, et donne des réponses dilatoires.

On ne s'étonnera donc pas que la population n'ait aucune confiance dans les assurances du GPMM concernant la conduite du chantier, l'exploitation du TTCM, ou les promesses de limiter les nuisances, d'ailleurs pas financées dans le projet.

Malgré les incantations du GPMM et de Projenor, l'énormité du dossier et sa technicité, la population est désormais convaincue que non seulement **ce projet ne tient pas debout économiquement**, mais qu'il n'est que la juxtaposition opportune d'un programme immobilier privé au Canet, de 4 milliard d'euros estimé de CA pour les promoteurs qui le guignent, et d'un programme d'investissement industriel privé, mené par des établissements financiers investisseurs, dont la réelle opportunité se limite au concours d'un financement public annoncé à 70% au moins, toujours bon à prendre, pour garantir la rentabilité d'une opération industrielle assez hasardeuse.

Malgré le faible niveau historique des qualifications et des diplômes dans ces quartiers, le bas de cycle socio-économique dû à la fermeture des diverses tuileries qui en étaient le cœur industriel, la chute de l'activité portuaire depuis les années 60 et la perte de l'Afrique du Nord, le vieillissement des populations ouvrières et immigrées concernées, ces quartiers sont encore vivants.

On y constate d'ailleurs le début timide d'un nouveau cycle, avec l'arrivée de populations nouvelles, patente à l'Estaque par exemple, ou à Mourepiane, avec un renchérissement flagrant du foncier, une gentrification progressive, qui s'étend peu à peu sur St Henri, et maintenant St André, malgré les nombreux logements sociaux.

Ces nouveaux arrivants sont en phase avec la fermeture des sites industriels pollués des Riaux, le développement touristique et les navettes maritimes Vieux Port-Estaque de la RTM, les bateaux de grande croisière désormais en croissance forte à Mourepiane, mais aussi avec l'amélioration des TC en cours, métro à Gèze, TER en développement, gare TER à St André, tram dans les perspectives. Ces évolutions en cours vont dans le bon sens, qui vise à recoudre la fracture urbaine et socio- économique nord-sud de Marseille, au lieu de renforcer les inégalités.

Cette gentrification a les moyens intellectuels d'analyser et comprendre les projets nouveaux qui concernent le secteur, et loin de se laisser bercer par des promesses fallacieuses d'emplois non qualifiés dont elle n'a pas l'usage, commence à réclamer la protection et l'amélioration de son cadre de vie, le développement de la formation, et d'activités tertiaires non polluantes et mieux payées que la manutention ou l'industrie d'autrefois.

Plus disponible et aisée que les demandeurs d'emploi habituels, elle est aujourd'hui motrice, dans les associations locales, d'une analyse sérieuse des projets proposés, voire d'une

opposition structurée et argumentée, à ceux qui dégradent durablement et sans bénéfice son cadre de vie.

C'est une réalité qui s'impose : comme toute métropole, Marseille voit ses populations défavorisées poussées hors de la ville, au profit de néo-urbains plus aisés. Les tenants de projets industriels en milieu urbain ne peuvent plus compter sur le cliché de l'ouvrier naïf des quartiers nord, à qui la promesse d'un petit emploi fera accepter le saccage de son lieu de vie.

Les habitants s'opposent donc frontalement à ce projet farfelu, mais ne sont pas opposés à l'activité portuaire, ni même au transport maritime de containers que la géographie permet. **Ils préfèrent le développement des grandes croisières**, mais admette que le port veuille exploiter son terminal, pourvu qu'il corresponde à une réalité économique avérée, et respecte les riverains.

En particulier, **il est totalement exclu qu'on ferme le passage à niveau de St André**, entraînant la mort du quartier, quitte à se coucher sur la voie.

En conséquence, et pour contribuer positivement au débat, avec des propositions constructives et raisonnables, les débats au sein des habitants et de leurs associations ou CIQ aboutissent au cahier des charges ci-après :

Si un aménagement devait se faire, il devrait avoir les caractéristiques suivantes :

- **la desserte ferroviaire** par la boucle de Mourepiane, sous réserve de vérification fonctionnelle, ne pourrait se faire qu'avec des trains courts et rapides, de nature à passer rapidement sur la section de voie qu'ils englobent à contresens (1,5 Km), ainsi qu'au PN de St André. Il serait alors peut-être possible que cela soit compatible avec les caractéristiques d'exception de ce raccordement (voie unique, pente excessive, tunnel en courbe), et avec le passage des TER, dont la montée en charge est prévue par le PDU et commencée par le CR, autorité en charge des transports ferroviaires de voyageurs (voir PDU).

La desserte ferroviaire devrait plutôt se faire par le faisceau d'Arenc, comme actuellement, au prix d'un rebroussement : ligne droite à pente normale, permettant des trains longs à vitesse nominale, disposant de deux voies.

On peut alors penser que ce trafic pourrait s'intercaler avec la montée en charge des TER arrivant sur Marseille, sans les entraver, et permettre la perméabilité du PN de St André aux TC, à laquelle ni les élus ni les habitants ne renonceront.

-Pour le raccordement routier, non seulement il doit être défini pour toutes les directions possibles (Lyon-Montpellier, mais aussi Aubagne-Toulon), mais il doit également fournir les études et solutions de voirie retenues, ainsi que leur financement et leur décalage de réalisation. On en est très loin.

-Pour les marchandises traitées :

> Seuls les containers maritimes justifient d'une implantation à Mourepiane. Encore le GPMM précise-t-il qu'il s'agit uniquement du trafic Méditerranée, les autres provenances ou destinations devant être traitées à Fos.

> Les containers purement terrestres (fer-route) n'ont rien à faire à Mourepiane, seuls ceux à destination finale ou provenance de Marseille sont justifiables, conformément au PDU (sortir les trafics de marchandises inutiles à la ville de son périmètre).

-Les marchandises dangereuses doivent être supprimées : renoncer aux seuls wagons citernes de chlore est inadmissible, au regard de la souricière que représente ce TTCM, et au

risque de dominos, vu le voisinage d'autres entreprises stockant des MD (pas toujours connues de la DREAL... accident d'ammoniac le 6/8/15 à Mediaco- vrac), au contact direct d'un habitat dense riverain. Il est exclu qu'elles empruntent la voie unique de la boucle de Mourepiane, et le tunnel du Soulat. Un accident y serait dévastateur.

Au final, un aménagement mineur de l'actuel terminal maritime serait peut-être suffisant, et économiquement légitime :

- permettant de rentabiliser l'outil industriel déjà présent sur le site (portiques),
- permettant de traiter uniquement les marchandises transitant par mer, en provenance ou à destination de Marseille-ville, vers le reste de la Méditerranée,
- en aménageant éventuellement le rebroussement d'Arenc, afin d'accueillir des trains longs, pour le trafic fer-mer.
- en aménageant un terminal route-mer limité à ce seul trafic sur le GPMM, avec des accès PL également limités à ces seules marchandises destinées ou issues de Marseille-ville,
- en excluant les marchandises dangereuses, dont la réelle prise en compte en milieu d'habitations sera hors de prix, et donc économiquement non rentable, sans exclure totalement l'accident.

Cette activité économique, limitée au calibrage existant, entraînerait un trafic limité, permettant un meilleur respect du PDU, aussi bien en terme de charge de la circulation, que d'impact environnemental ou de pollution.

Elle préserve également le développement des grandes croisières, dont la progression ne se dément pas, et qui ne peut être délocalisé.

4.2) Contribution de l'association Cap au Nord

Là encore, je n'ai indiqué ci-dessous que des éléments nouveaux ou une approche originale par rapport aux indications déjà développées .

Historique

Alertés par l'appel d'offres du Grand port Maritime de Marseille, nous nous battons contre ce projet depuis 2011. Nous avons eu, au début l'impression de prêcher dans le désert, entre le consensus politique autour d'un projet qui était censé redonner sa splendeur au Port de Marseille et l'inertie des habitants et des associations pour qui ce projet était trop monstrueux pour être vrai.

Nous avons eu nous-mêmes souvent de la difficulté à y voir clair parmi des documents et des déclarations contradictoires. Ce n'est que peu à peu que nous sommes arrivés à démonter les failles et les effets pernicieux de ce projet. Petit à petit aussi que nous sommes arrivés à mobiliser de plus en plus d'habitants et un certain nombre d'élus. Petit à petit aussi que ce que nous avons considéré au départ comme une grave nuisance pour

Mourepiane et Consolat était en fait catastrophique pour l'ensemble des 15° et 16° arrondissements.

Nous avons réalisé :

- Le 3 décembre 2011 : Une première Assemblée Générale d'information et de consultation des habitants devant la porte 5.
- Le 2 février 2012 : la manifestation "couchés sur les rails" à Consolat.
- Le 11 février 2012 : un stand d'information à l'issue de la manifestation collective sur le Plan local d'Urbanisme.
- En février 2012 : nous avons envoyé une "lettre ouverte sur la charte Ville/Port" aux élus locaux et nationaux.
- Le 23 mars 2013 : Une nouvelle Assemblée Générale d'Information et de Consultation au jardin de la Valouise, à Mourepiane.
- En décembre 2013 : une pétition qui a recueilli un millier de signatures.
- Le 29 novembre 2014 : Une réunion publique à la Maison de la Petite Enfance à Mourepian.
- Le 20 janvier 2015 : une réunion d'information à la Maison Municipale d'Animation à Saint-Henri.
- Le 3 avril 2015 : une réunion d'information au centre social de Séon, à l'Estaque.
- Le 6 juin 2015 : une conférence de presse aux Jardins Partagés du Belvédère, à la Viste.
- Toutes ces actions ont fait l'objet d'articles de presse. Pendant toute cette période aussi, nous avons tenu de temps en temps des stands au Marché de l'Estaque avec plans et panneaux explicatifs et nous avons multiplié les courriers et les rencontres avec des élus.

Concertation : notre avis

Nous réclamions à cors et à cris une concertation sur ce projet. Nous l'avons eu... abondamment.

- 19 janvier 2015, au GPPM

E15000087/13

- 19 février 2012, en Mairie de secteur,
- 17 avril 2015, en Mairie de secteur,
- 23 avril 2015, en Mairie de secteur
- 11 mai 2015, Réunion publique, au hangar J1
- 18 septembre 2015: Présentation du bilan de la concertation, au GPPM.

Plusieurs membres de l'association "Cap au Nord" ont participé à chacune de ces réunions, sauf à celle du 23 avril (présentation de l'étude acoustique), par suite d'un malentendu dans les convocations.

Au cours des réunions de concertation préalable en Mairie de secteur, les associations ont posé inlassablement les mêmes questions sans jamais obtenir de réponse, ni du Port, ni de RFF.

- La viabilité économique du projet : les accords avec les affréteurs du Canet et les perspectives précises de développement.
- L'insertion dans l'environnement : bruit, pollution, problèmes de circulation ferroviaire (traversée de Consolat, passage à niveau de Saint-André) et routière (invasion de camions).

Une réunion supplémentaire a donc été organisée le 24 avril en Mairie de Secteur, sans le Port, pour que les associations puissent lister les problèmes que Madame Ghali soulève dans son courrier à Madame Cabot-Woehrel en préparation à la réunion publique du 11 mai.

Le 11 mai 2015, malgré l'heure et le lieu choisis de manière particulièrement dissuasive, les habitants s'étaient déplacés massivement et la salle prévue ne pouvait pas les contenir. Les mêmes discours, entendus cent fois, ont été tenus par les représentants du Port, de Progénor et de RFF. Aucune réponse n'a été apportée aux questions posées.

Qu'est-il ressorti de cette concertation ?

- Deux magnifiques documents (bilan et annexes)

- Les quatre engagements du port ci-contre : on remarquera qu'en dehors des cinq points de mesure supplémentaires auxquels Progénor s'était engagé (et qui ont été réalisés), il ne s'agit que de projets de communication. C'est la montagne qui accouche d'une souris !

**Notre avis est donc que nous avons eu
une parodie de concertation.**

Enquête publique : notre avis

Nous contestons la validité de l'enquête publique.

**Non que nous doutions du sérieux du travail d'enquête ni de l'objectivité des conclusions
du commissaire-enquêteur.**

Notre opposition porte sur deux points.

**1. Nous mettons en cause la compétence du Port à être le commanditaire
de l'enquête.**

2. Nous remettons en cause le "saucissonnage" de l'enquête.

Intérêt économique du projet : notre avis

Au Canet.

Les affréteurs refusent catégoriquement de venir à Mourepiane. Plusieurs réunions présidées par le Préfet n'ont abouti à aucun accord. L'entreprise Novatrans est déjà partie à Miramas. Leurs arguments :

- 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 : 27ha pour la seule gare du Canet, 13 ha à Mourepiane pour l'ensemble

des activités.

Ils sont donc catégoriques : même s'ils sont obligés de déménager, ils n'iront pas à Mourepiane mais ailleurs (Fos ? Miramas?)

A Mourepiane.

Le trafic des containers est en baisse constante sur les trois dernières années : -4,8% en 2014 alors qu'il augmentait simultanément de 10,5% à Fos. Le constat est clair : les transporteurs maritimes préfèrent aller à Fos. C'est une tendance lourde et il est à craindre que

la faible remontée annoncée pour le premier semestre 2015 face long feu, à l'exemple de ce qui s'est passé pour le trafic des bananes. En Mars 2015, le groupe CMA-CGM et l'entreprise Canavese annonçaient à grand renfort de communication que le trafic des bananes de Côte d'Ivoire prendrait désormais le chemin des bassins Est. En septembre 2015, beaucoup plus discrètement, ce trafic est reparti à Fos.

Retombées économiques négatives.

Nous pensons que, loin de présenter un intérêt économique, le Terminal risque de produire des effets négatifs sur un certain nombre de points.

Il nous paraît difficile de faire cohabiter le Terminal avec l'accueil des bateaux de croisière, en pleine expansion. En termes d'esthétique, comme de bruit ou de pollution, ce n'est sûrement pas l'image de Marseille que les touristes viennent rechercher (qu'on le déplore ou non). Difficile également de faire passer par la porte 4 à la fois les poids lourds et les croisiéristes... dont l'accueil n'est déjà pas vraiment satisfaisant. Le Port n'a jamais pu répondre à nos questions sur ce point, soit qu'il n'ait pas de solution, soit qu'il nous réserve l'ouverture d'une porte supplémentaire pour après l'enquête.

De plus, la mauvaise insertion de ce projet dans son environnement, que nous détaillerons dans les pages suivantes, risque de nuire sur un certain point à une économie déjà très fragile :

- L'avenue centrale de la zone franche (Avenue André Roussin), transformée en accès poids lourds au Port.
- Les commerces de Consolat rendus difficiles d'accès pour une partie de la population par le passage de la voie ferrée et ceux de Saint-André par la fermeture du passage à niveau.

Dans les deux cas, les commerces ont déjà du mal à se maintenir.

- Idem pour les restaurants du littoral.

Nous pensons donc que :

- Le projet de Terminal ne présente aucun intérêt économique sérieux.

- Qu'il va au contraire faire du tort à l'économie existante.

- Qu'il constitue un gaspillage scandaleux d'argent public.

Intérêt écologique : notre avis

Nous avons déjà dit ce que nous pensions du fret maritime. Ce développement se fait à

Fos et continuera à se faire à Fos. Aucune incantation sur l'avenir industriel des Bassins Est ne convaincra les affréteurs maritimes de venir à Mourepiane puisqu'ils considèrent que ce n'est pas leur intérêt.

La problématique est analogue pour le fret ferroviaire, à la différence près que le trafic de la gare du Canet n'est qu'à 20% un trafic ferroviaire, ce qui laisse 80% de camions.

Le terminal n'est pas un terminal mer/rail mais un terminal Mer/Rail/ROUTE++ et va constituer un véritable aspirateur à camions.

Là aussi, seul un terminal situé à Fos et relié à une véritable autoroute ferroviaire constituerait un élément réel d'encouragement au ferroutage.

L'intérêt écologique de ce projet est donc douteux.

Son insertion en milieu urbain une absurdité.

Bruit et pollution : notre avis

Le bruit.

Les résultats de l'analyse acoustique du projet de terminal multimodal, montrent des zones où l'élévation du bruit sera supérieure à 4 dB (+260%). On notera en particulier le collège Arthur Rimbaud, les premières habitations en frange littorale (portuaire) ainsi que les ruelles orientées nord-sud (Bruno Razzoli, Boulevard de la Camargue, Traverse Martin) ainsi

que quelques belles propriétés signalées comme remarquables et protégées par le nouveau PLU, mais pas épargnées pour autant. Il est évident que ces résultats ne représentent que les hypothèses prises en compte par le bureau d'études. Tout déplacement des portiques sur le terminal se traduirait en nouvelles zones impactées. Idem pour les changements de vents Nous avons donc demandé d'effectuer une étude globale de la zone en

balayant toutes les configurations. Les cinq points supplémentaires de mesure de bruit accordées par Progénor ne répondent absolument pas à cette préoccupation.

L'étude de bruit ne tient pas compte non plus des bruits "accidentels", chute de containers ou de travaux de nuit par exemple. Ils sont pourtant particulièrement durs à subir pour les riverains et la mise en place d'un numéro vert ne saurait apparaître comme une mesure suffisante.

La pollution.

Le déplacement de l'activité de la gare du Canet sur le terminal de Mourepiane, engendrerait le report sur cette zone de mille camions par jour.

De plus, même si le trafic ferroviaire est assuré pour l'essentiel par traction électrique, le trafic intra-articulaire et la traction des trains sur la colline Consolat serait assuré par des locomotives diesel, donc particulièrement polluantes.

Le TTCM apportera un supplément de bruit et de pollution insupportables dans un bassin densément peuplé et déjà fortement soumis à ces nuisances.

La circulation de camions : notre avis

Les camions représentent simultanément le bruit, la pollution, l'impossibilité à circuler et le danger.

La situation actuelle.

En 2006, nous avons dressé un plan des entreprises de transport ou engendrant un fort trafic de poids lourds sur les 15° et 16°. Nous avons recensé 61 entreprises.

Par où vont-ils passer ?

par trois "boulevards économiques", peut-être quatre. Une étude attentive permet de remarquer que, dans de nombreux points, ces itinéraires viennent aggraver des points noirs déjà existants.

La Charte Ville/Port fait remarquer de manière aussi cynique qu'ambiguë : " Ces itinéraires présentent des points durs et leur faisabilité reste à démontrer.

Ils supposent notamment la création d'échangeurs et il conviendra de décider de leur opportunité. Néanmoins, ceux-ci sont stratégiques pour le développement du trafic des remorques sur le port "

L'enquête publique démarre alors que rien n'est prêt pour accueillir cet afflux de camions supplémentaires... et que les travaux nécessaires ne seront peut-être jamais réalisés.

L'invasion par des poids lourds de quartiers qui en sont déjà saturés nous semble l'aspect le plus inadmissible du projet de TTCM. Il échappe totalement à la responsabilité du Port et lui ôte du même coup toute compétence à décider seul du projet.

Les points noirs : notre avis.

Dans le tableau d'ensemble assez catastrophique que présenteraient les 15° et 16° arrondissements si le projet de TTCM voyait le jour, un certain nombre de points noirs se

dessinent encore.

Mourepiane

Quand nous disons Mourepiane, il s'agit en fait de toute la zone littorale entre Saint-André et Mourepiane et qui comprend donc, outre le quartiers proprement dit de Mourepiane, la bordure littorale de Saint-André et celle de Saint-Henri, c'est à dire le quartier en voie d'urbanisation du Régali. La route du littoral, déjà saturée, va devoir supporter, comme on l'a vu précédemment, les itinéraires de deux "boulevards économiques".

Sur un linéaire de 2km5, c'est à dire dans un mouchoir de poche, cette zone a vu se développer sur les toutes dernières années cinq activités toutes porteuses de nuisances, le TTCM étant la sixième.

1. Remise en service de la forme 10

2. Stockage de 9000 tonnes de soude dans les cuves de Médiaco-Vrac

3. Élargissement de la passe nord.

4. Stockage de déchets contaminés dans le bassin Mirabeau.

5. Croisières

6. TTCM

Le terminal de croisières n'a pas donné lieu à enquête publique. La forme 10 non plus puisqu'il s'agissait d'une reprise d'activité. Malgré nos protestations, les quatre autres projets ont été soumis à des enquêtes publiques séparées, avec des études d'impact séparées, comme s'il ne s'agissait pas d'accumuler des nuisances sur un même lieu.

C'est ce que le Port appelle, dans le bilan de la concertation, le "sentiment d'accumulation de nuisances des habitants".

Certains de ces projets n'ont aucun intérêt économique (du moins pour l'intérêt général),

comme le remplacement des huiles végétales de Médiaco-Vrac par des produits chimiques

ou le stockage de déchets contaminés dans le Bassin Mirabeau. D'autres en ont un comme le terminal des croisières ou la réintroduction de la réparation navale dans la forme 10.

Mais, s'il veut développer le trafic des croisières, pourquoi le Port ne le fait-il pas correctement, en améliorant l'accueil des croisiéristes et en équipant le terminal d'alimentation électrique pour supprimer la pollution due aux moteurs de bateaux à quai qui continuent à tourner jour et nuit ?

Consolat

Le bassin de Consolat rassemble deux Cités d'habitat social : la Cité Consolat et la Résidence des Sources, et une co-propriété, la Résidence Consolat. Ces trois cités forment un ensemble . Elles comportent un seul centre commercial, une seule école, un seul centre social, et un seul stade. D'où de nombreux parcours inter-cités dont certains empruntaient la voie ferrée, inutilisée depuis vingt-cinq ans.

Lors de l'enquête publique de 2011, les habitants avaient demandé une passerelle pour compenser ces ruptures. " Trop chère", a dit RFF qui a creusé à la place un souterrain que beaucoup refusent d'emprunter à cause des problèmes d'insécurité de ces cités. On peut juger du mur anti-bruit dérisoire construit par RFF, eu égard à la hauteur des immeubles.

On peut remarquer que la voie ferrée est une voie unique, ce qui laisse présager un certain nombre de problèmes d'horaires et de manœuvres.

Imaginez enfin la situation : des trains de 850m de long, 1850 tonnes, hissés sur la colline de Consolat (pente à 2%, c'est à dire énorme pour une voie ferrée), arrivant donc lentement et traversant très lentement (10' ?) les cités pour que les habitants profitent du spectacle, du bruit et de la pollution. Sale bricolage, en vérité et qui va achever de pénaliser une population déjà en proie au chômage, au mal-vivre et à l'insécurité.

De l'autre côté, au Nord, ceux qui veulent sortir des cités tomberont sur le "boulevard économique " de Ruisseau -Mirabeau

Etude de dangers : notre avis

Nota : la plupart des arguments développés dans cette partie ont été repris par ailleurs : je n'ai conservé que les éléments nouveaux.

Concernant les feux de forêts par exemple, il est évident qu'il n'existe plus de

forêts dans ces quartiers. Par contre, les **délaissés et les massifs de broussailles sont nombreux** et provoquent plusieurs incendies par ans. Ces incendies sont bien suffisants pour mettre le feu à des matières inflammables, chargées sur train ou sur camion. Le principe de précaution exigerait que ces matières ne traversent tout simplement pas un milieu urbain. Idem pour les matières explosives ou dangereuses, quelle que soit leur proportion par rapport au trafic global. D'autant plus que le parcours prévoit la traversée d'un tunnel particulièrement peu adapté au transport de ces matières.

Les populations prises en compte dans l'étude relèvent des mêmes approximations

Dans l'étude d'impact, il est évoqué le recensement de 2011 avec 2144 habitants (soit une densité de l'ordre de 0.1437, 13 fois plus que dans l'étude de danger) Il y a donc erreur sur le nombre de personnes impactées.

Aucun restaurant sur le boulevard du littoral n'est pris en compte, alors qu'il y en a au moins 6. L'étude prend en compte, par exemple, la brasserie "Le sud" mais avec une erreur sur sa position géographique de plus de 150m. (les effets analysés se produisent sur des distances inférieures au kilomètre, une erreur de 150m n'est donc pas négligeable) ; de plus la population prise en compte est l'effectif de l'établissement : A priori donc pas de danger entre midi et quatorze heure ?? !!!

Globalement, on observe une mauvaise prise en compte du tissu local. Les positions des établissements ont été faites sur Google avec toutes les erreurs que cela comporte.

Exemple, prise en compte de l'établissement NEXTED IMMO pour 9 personnes : c'est une agence immobilière qui a fermé ses portes en début 2015 et qui est actuellement une agence d'intérim. 80 mètres d'erreur sur la position.

L'étude d'impact ne mentionne pas, par exemple, le site de stockage de gaz industriels classé ICPE situé à Saint-Henri, 36 boulevard Eydoux qui longe la voie ferrée.

- La densité de camions va également accroître les risques d'accident. Interrogé par la Fédération des CIQ , MPM a répondu qu'ils allaient créer "une cellule d'accidentologie" !

**Le TTCM va considérablement augmenter les risques
dans des quartiers déjà aux prises
avec des facteurs d'insécurité de tous ordres**

CONCLUSION

**Nous sommes résolument contre le projet de Terminal
de Transport Combiné de Mourepiane.**

Ces arrondissements comptent 100.000 habitants. Aucune ville de cette dimension n'oserait introduire une telle installation en son centre.

Le TTCM est la preuve que les décideurs marseillais n'ont jamais intégré que ces quartiers faisaient partie de la ville. Qu'ils étaient peuplés bien avant que l'activité portuaire ne s'y installe. Malgré tous les effets d'annonce et les déclarations grandiloquentes, ils nient tout simplement l'existence de ces quartiers en les baptisant zone arrière-portuaire. Le choix de créer le Port industriel de Fos aurait dû mettre un terme à cette vision inhumaine et permettre aux quartiers nord de Marseille de prendre leur place dans une ère métropolitaine pensée à la bonne échelle. Il n'en est rien.

L'argent public doit servir à améliorer l'insertion dans l'environnement des activités existantes et à combler le retard en équipements de ces quartiers. Pas à en augmenter les nuisances.

La question est simple : les 15° et 16° arrondissements font-ils partie de la ville ou constituent-ils, habitants compris, un domaine privé où le Grand Port Maritime est maître absolu des vies et des biens ?

Moins que de politiques de la ville spécifiques, nous avons besoin d'être considérés comme faisant partie de la ville.

Le TTCM ne doit pas voir le jour !

4.3) Avis des Amis de la Terre/Bouches du Rhône

Le projet présenté par le port de Marseille pourrait a priori satisfaire toute personne sensibilisée à la protection de l'environnement car il semble proposer de faire transférer des marchandises par train plutôt que de les véhiculer par camion, autrement plus négatifs pour l'environnement.

Mais nous sommes aussi conscients des perturbations que les habitants des quartiers Nord, vont subir avec notamment des nuisances importantes liées aux ... bruits intempestifs qui perturbent la nuit le sommeil de la population, liées aussi aux rejets des camions et aux locomotives diesel, sans oublier les fumées des cheminées des bateaux de croisière.

Nous constatons aussi que le processus qui serait mis en place va créer de nouvelles « barrières », autour notamment de Consolat et de Saint-André, barrières qui iront se rajouter à celles du port, depuis longtemps coupé de son proche voisinage.

Aussi, nous pensons que vous aurez à cœur de prendre en considération les propositions des habitants qui pourraient permettre d'améliorer leur cadre de vie, alors qu'ils se plaignent de voir, lors de chaque projet, leurs conditions de vie dégradées.

Au-delà, nous sommes étonnés de constater que le projet, financé en quasi-totalité par des fonds publics, sans même un apport de la SNCF, qui devrait pourtant y participer puisqu'elle

va récolter le prix de la vente de ses terrains de la gare du Canet et doit bénéficier de transfert de conteneurs de la route vers le rail, nous sommes donc étonnés qu'il n'y ait qu'une très faible participation de fonds privés ?

Serait-ce parce que l'opération n'est pas rentable ? On pourrait le croire quand on constate que les bananes, destinées à une entreprise d'Aubagne, qui arrivaient à Mourepiane en mars dernier sont maintenant envoyées vers Fos par le transporteur CMA-CGM !

Si on décharge à Fos les produits qui vont venir en camion vers Marseille et ses alentours, cela remet en question le terminal de Mourepiane.

Et si on décharge à Marseille, au lieu de Fos, des conteneurs destinés à aller vers Paris et au-delà pour les expédier par camions, c'est encore anti-écologique !

Dès lors nous pensons que seuls doivent venir à Marseille des conteneurs qui seront distribués localement et que doivent partir de Fos les conteneurs à vocation nationale et internationale : il vous appartient donc, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, de déterminer les provenances et débouchés de ces conteneurs, si nous ne voulons pas que ce projet de terminal entre lui aussi dans la catégorie des **Grands Projets inutiles**.

Si la réponse à notre question ne peut pas être apportée ou si la part des conteneurs destinée à Marseille est plus faible que celle qui partira vers le Nord, nous vous exprimons un avis défavorable.

Si la plupart des conteneurs sont destinés pour desservir Marseille et sa banlieue, nous serons alors favorables à un projet qui prenne en compte et réponde aux inquiétudes des habitants.

5/ Avis de la mairie de secteur.

Il m'a été transmis le dernier jour de l'enquête et est présenté dans les pièces annexées à ce rapport.

Il fait part de l'ensemble des réserves qu'elle émet au titre de son mandat de maire du 8ème secteur de Marseille indiquant que le projet « ne peut se construire à marche forcée », les réponses aux questions posées étant « au mieux évasives, au pire inquiétantes » et reprenant la plupart des remarques qui ont été faites au cours de l'enquête et en concluant que « les orientations et le développement des projets du GPMM doivent se construire à l'échelle de l'espace métropolitain en respectant les habitants, leur cadre de vie ainsi que les orientations stratégiques choisies dans chaque aire urbaine en appliquant ... les mesures de précaution et de gestion des risques avec vigueur »

Cette lettre était accompagnée de divers courriers au Président de la République, au Premier Ministre, au préfet de Région et au directeur de SNCF réseau . Ce dernier lui a répondu en indiquant que « dans le cadre des études préliminaires du projet d'augmentation de capacité des voies littorales de St Charles à l'Estaque, via Arenc, la prise en compte de cette augmentation de trafic nous a conduit à étudier la suppression de ce passage à niveau . Mais comme je vous l'ai indiqué ...ce sujet ne sera traité qu'avec l'accord des élus concernés.

Le Premier Ministre a pris note des arguments exposés et a transmis, le 20/08/15 au secrétaire d'État chargé des Transports pour procéder à un examen des points évoqués : à la fin de l'enquête aucune réponse n'était parvenue ni en ce qui concerne la question écrite

déposée par la sénatrice le 17/09/15.

Enfin le Conseil des 15^e et 16^e arrondissements a demandé au maire de Marseille le retrait de la délibération prévue à ce sujet, des études d'impact approfondies sur les risques environnementaux, industriels et les nuisances liées aux trafics trimodaux rail/Roue/Mer sur les bassins Est du port ainsi qu'une étude dynamique sur l'augmentation du trafic ferroviaire liée au TTCM et ses conséquences sur le passage à niveau de St André.

VI . Interrogations et réponses après la période d'enquête publique

En fin d'enquête publique, au-delà de nombreuses interrogations que je me posai sur ce projet et de l'insuffisance de documents présentés, je n'avais quasiment pas d'avis positif concernant le projet de TTCM : la population, dans sa quasi-totalité, n'en voulait pas, les collectivités locales, si elles soutenaient le projet, comme le Conseil Régional, ou la Commune de Marseille, émettaient toutefois des réserves ou, comme la Mairie de secteur, remettaient en cause les études réalisées.

Et je ne savais pas qu'elle était la position des entreprises, pourtant à priori concernées en premier chef, si ce n'est la rencontre, le dernier jour de la permanence, avec des représentants de la société Transagruie, implantée sur le site du Canet qui étaient inquiets pour le devenir de leur entreprise qui devra quitter le site de la gare. Pour autant leur directeur étant absent, nous avons convenu d'un rendez-vous pour le mardi 17 novembre.

Je me suis retourné vers les services du GPMM pour leur demander une liste d'entreprises liées aux transports et/ou à la mer et des coordonnées de responsables qui pourraient m'apporter leur propre vision.

Dans la liste fournie par le GPMM, j'ai choisi 128 entreprises pour leur envoyer un courriel privilégiant les entreprises installées dans les 15^e et 16^e arrondissements et les entreprises d'affrètement et d'organisation des transports, ainsi que quelques entreprises emblématiques

- 32 courriels, en rouge ci-dessous, ne correspondaient pas, dont celui de CMA-CGM et de Dachser France .

AFFRÈTEMENT ET ORGANISATION DES TRANSPORTS			
HERVE BALLADUR INTERNATIONAL	13016 MARSEILLE	BALLADUR Herve	contact@hb-international.com
PANALPINA FRANCE TRANSPORTS INTERNATIO	13016 MARSEILLE	POTIER	pascal.galy@panalpina.com
FLYTRANS	13016 MARSEILLE	THOMAS Antoine	phlamarca@flytrans.com
NOUVELLE AGENCE TRANSIT TRANSPORT	13016 MARSEILLE	LASSALLE Xavier	x.lasalle@transcot.com
IMPULSE	13016 MARSEILLE	SCARAFAGIO Patri	impulse.agency@orange.fr
LOGISTIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR	13016 MARSEILLE	MILLET Marc	lfoscalL@logfret.com
AGENCE DE COURTAGE INTERNATIONALE	13016 MARSEILLE	BAJEUX Jean	c.juedj@navitrans.fr
R SEA TRANSIT	13016 MARSEILLE	M SEMAT Jean-Luc	fchebira@rseatransit.com
TEAM LOGISTIC SERVICES	13016 MARSEILLE	HADJI Hakim	hakim.hadji@teamlogistic.fr
MED LOGISTICS	13016 MARSEILLE	LETERQUE Vincer	cl@tcclogistics.com
ETUDES COORDIN TRANSPORTS & LOGISTICS	13014 MARSEILLE	CHELMINIAK Sylv	contact2@ecotra.eu
ROGERS INTERNATIONAL DISTRIBUTION SCES	13014 MARSEILLE	KABA Gilles	marseille@velogic-fr.com
STAR'S SERVICE	13010 MARSEILLE	STREET Herve	franck-morlet@stars-services.com
IC BROKERAGE	13008 MARSEILLE	CHASTOUL Isabel	schipping@icbrokerage.fr
AGILITY	13002 MARSEILLE	JUST EMMANUEL	contact@agility.com
COMMERCE DE GROS & INTERENTREPRISES			
MAJESTIC INNOVATION	13007 MARSEILLE	BRESSANGE Jacqu	info@majestic-innovation.com
ALLIANCE HEALTHCARE	13015 MARSEILLE	M BLESBOIS Marc	Marc.BLEBOIS@alliance-healthcare.fr
ENTREPOSAGE ET STOCKAGE NON FRIGORIFIQUE			
FONCIERE COMMERC SILO MADRAGUE	13002 MARSEILLE	BREGLIANO Jean	jbregliano@panzani.fr
RHENUS LOGISTICS FRANCE	13016 MARSEILLE	MAAGD Egbert	elisabeth.oliva@wincanton.fr
MANUTENTION NON PORTUAIRE			
TRAILER ET CONTAINER SERVICE INDUSTRIE	13016 MARSEILLE	PADOVANI (Mr)	comptabilitetcsi@tcsi.fr
SOC COMMERCIALE DE MANUTENTION	13002 MARSEILLE	CAPORINO Paul	p.caporino@socoma.fr
SOCIETE COOPERATIVE OUVRIERE MANUTENTION	13002 MARSEILLE	LOO Charles-Emile	socoma@socoma.fr
TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET DE PROXIMITÉ			
SARL HE.CO TRANSPORT	13009 MARSEILLE	RAKOTONARIVO jo	herycoco12@bbox.fr
RED LINE TRANSPORT	13003 MARSEILLE	BERTRAND Nicolas	contact@redlinetransport.fr
TRANSPORTS MARITIMES ET CÔTIERS DE FRET			
MSC MEDI. SHIPPING COMPANY ..	13016 MARSEILLE	BARRA Jacques	mscmarseille@mscfr.mscjva.ch
CMA CGM	13002 MARSEILLE	M SAADE Jacques	info@cma-cgm.com
MESSAGERIE, FRET EXPRESS & INTERURBAINS			
POINT 124	13015 MARSEILLE	M SERBELLONI Re	serge.gsm@orange.fr
DACHSER FRANCE	13016 MARSEILLE	M DUMORT Freder	cargoplus.marseille@dachser.fr
AIMAS TRANSPORT	13015 MARSEILLE	TAHIRI EL WAZAN	aimas@orange.fr
BERTHAUD PROVENCE	13002 MARSEILLE	AMARGER Benoit	provence@bhs.fr
PRESTIGE LIVRAISONS EXPRESS	13011 MARSEILLE	M GONZALEZ Thi	prestige.livraison@wanadoo.fr

Sur la centaine d'entreprises qui ont été contactées, seulement les 13 ci-dessous ont répondu,

3 sont défavorables au projet (en orange) et 7 favorables(en vert) ; les 3 indiqués en jaune ont demandé des renseignements complémentaires (Transap), indiqué qu'ils travaillaient uniquement sur Fos (Shipping Agency Service) et renvoyé vers le syndicat des transporteurs (France express Marseille) en me donnant leur courriel. J'ai rencontré les directeurs indiqués en vert clair et j'ai reçu un avis des directeurs en bleu clair.

Chaque entreprises a reçu les questions suivantes :

Le projet de Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM), à Marseille,

MANUTENTION PORTUAIRE			
TRANSAGRUE	13014 MARSEILLE	HAUSWIRTH Regis	regis@transagrue.fr
AFFRÈTEMENT ET ORGANISATION DES TRANSPORTS			
TRANSAP	13002 MARSEILLE	BERTAL Mourad	bertal@transap.fr
SHIPPING AGENCY SERVICE	13002 MARSEILLE	DURIEU Joelle	jdurieu@sas-shipping.com
FRANCE EXPRESS MARSEILLE	13015 MARSEILLE	DE CASTERAS guillaume	guillaume.decasteras@geodis.com
COSCO FRANCE	13002 MARSEILLE	DONNER Thomas	tdonner@coscon.fr
TRANSPALES	13016 MARSEILLE	DI MEO Monique	marc.mucetti@wanadoo.fr
INTER TRANSIT ET PRESTATIONS LOGISTIQUE	13014 MARSEILLE	POIRIER Jean-Louis	jl.poirier@itp-france.eu
GRUPE MURET	13002 MARSEILLE	MURET Jean	muretexpert@wanadoo.fr
FLEXATRANS	13015 MARSEILLE	POTART MOLINA Jean-Michel	contact@flexatrans.com
TEMPO LOG	13016 MARSEILLE	ARAKEL Joseph	joseph.arakel@tempo-one.com
TRANSPORTS MARITIMES ET CÔTIERS DE PASSAGERS			
COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION	13002 MARSEILLE	REVERCHON Marc	marc.reverchon@lameridionale.fr
TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET DE PROXIMITÉ			
CARL GENERAL TRANSPORTS SERVICES	13014 MARSEILLE	GARCIA Christine	christine.garcia3@wanadoo.fr
WORMS SERVICES MARITIMES	13015 MARSEILLE	TAN Aktune	marseille@worms-sm.fr

vient de faire l'objet d'une enquête publique placée sous mon autorité.

A la suite de celle-ci, avant de donner mon avis définitif, il m'a paru important de compléter mon information sur le projet en sollicitant toute personne ou service qui paraît utile, en application de l'article R123-16 du code de l'environnement. Aussi, il me semble, a priori, que votre société pourrait être intéressée par ce projet.

C'est pourquoi je me permets de vous poser les questions, non limitatives, suivantes :

- La création du TTCM pourra-t-elle apporter, directement ou indirectement, une amélioration du fonctionnement de votre entreprise ou bien pensez-vous qu'elle ne sera pas bénéfique ?

- Seriez-vous disposé à utiliser les services proposés par le TTCM? A quelles conditions?

- Pensez-vous que la création du TTCM va amener un modification de vos activités (par exemple pour vous rapprocher du TTCM), et aura un impact en matière d'emplois ?

- Trouveriez-vous souhaitable que des entreprises comme la vôtre puisse s'installer sur le port, à proximité du TTCM ? A quelles conditions?

Voici ci-dessous un état des réponses obtenues :

- La création du TTCM pourra-t-elle apporter, directement ou indirectement, une amélioration du fonctionnement de votre entreprise ou bien pensez-vous qu'elle ne sera pas bénéfique ?

Jean-Michel POTART	Directeur FLEXATRANS	Je pense que celle-ci pourra apporter directement et indirectement une amélioration au fonctionnement de mon entreprise.
Matthieu Dehais Logistics Manager	C o s c o C o n t a i n e r Lines	Je ne ressens pas de besoin particulier à ce terminal multimodal pour deux raisons : - D'une nos navires travaillent exclusivement sur Fos - Deuxièmement, nous avons au Havre fait l'expérience d'un chantier multimodal dont le coût s'élève à quelques 140 000 000 et qui se trouvent en redressement judiciaire car son coût de fonctionnement est trop élevé, à savoir problèmes de main d'œuvre docker et rupture de charge qui engendrent des frais.
Tan Aktuna Dir regional	W o r m s S e r v i c e s M a r i t i m e s	En effet le projet en question est un bon projet toutefois l'on se demande si un jour le rêve va être réalisé car nous entendons parler de ce projet mais rien ne se passe.
Muret	S o c i é t é G r o u p e M u r e t	- la mise en place du TTCM sera une très bonne chose pour notre entreprise dont l'activité maritime est établie sur Marseille depuis 1920 dans le domaine du Conseil, de l'Audit et de l'Expertise. Sa création apportera très certainement une amélioration du fonctionnement de notre entreprise dont le siège social est marseillais. Si nous sommes appelés quotidiennement en interventions sur les bassins ouest (Lavera / Fos / Port Saint Louis du Rhône) l'ancrage d'une activité renouvelée sur les bassins est sera pour nous un + indéniable. - cela doit se faire dans le respect des populations pouvant être impactées, mais cette création ne pourra engendrer que du positif.
Christine Garcia		Pas de réponse à cette question. Elle semble toutefois considérer que l'action sera bénéfique
M A R C MUCETTI	TRANSPALES (spécialisé matières dangereuses)	Pour notre société la création du TTCM n'apportera aucune amélioration de fonctionnement, et nous ne voyons pas les bénéfices que nous pourrions en tirer.
Jean Louis POIRIER Président	Sté Logistique & Prestations de Services Sas	oui cela devra être bénéfique
M a r c REVERCHON Président Directeur Général	La Méridionale	Ma compagnie est un armement maritime qui opère une délégation de service public de transport de fret et de marchandises (en remorques pour l'essentiel) entre le port de Marseille et la Corse. Cette création sera bénéfique en permettant une solution ferroviaire pour les pré et post acheminement de marchandises dans l'hinterland du port. Elle peut aboutir, en montant régulièrement en puissance, à permettre de proposer des solutions de type "autoroute ferroviaire". Les terminaux de transport combinés les plus multimodaux possibles sont l'avenir du renouveau du ferroviaire, en lieu et place du wagon isolé qui est un concept dépassé.
Régis Hauswirth	TRANSAGRUE SAS	Il soulève le problème d'accès par la porte 4 et l'absence d'utilisation des entrepôts situés sur le port, ce qui entraînera l'évacuation des conteneurs par camion

J o s e p h A R A K E L Président	Sté TEMPO ONE	Oui.
---	------------------	------

- Seriez-vous disposé à utiliser les services proposés par le T'TCM? A quelles conditions?		
Jean-Michel POTART	Directeur FLEXATRANS	Oui si tarifs corrects.
Matthieu Dehais Logistics Manager	Cosco Container Lines	Peut-être que des opérateurs barges / rails peuvent être intéressés mais à l'heure actuelle, pas d'intérêt pour mon armement.
Tan Aktuna Dir regional	Worms Services Maritimes	Nous serions bien évidemment intéressés par l'implantation de ce terminal avec un modèle du genre celui de Trieste.
Muret	Société Groupe Muret	oui nous serons appelés à répondre favorablement aux services proposés par le TTCM mais vu nos activités il nous semble que cela se fera dans un échange de services.
Christine Garcia		oui nous somme intéressés par le Terminal et la proximité Portuaire.
M A R C MUCETTI	TRANSPOLES (spécialisé m a t i è r e s dangereuses)	Non ! nous sommes déjà organisés par ailleurs, et si nous le faisons cela engendrerait des pertes d'emplois à nos autres fournisseurs
Jean Louis POIRIER Président	Sté Logistique & Prestations de Services Sas	Garantie de neutralité, confidentialité , coûts raisonnables en face d'une efficacité mesurable , amplitude horaire de travail permettant d'optimiser nos flux routiers de proximité
M a r c REVERCHO N Président Directeur Général	La Méridionale	Pas directement, mais nos clients, qui sont les transporteurs routiers, sans doute. A condition que le service soit régulier (fréquence journalière), le service fiable, et les prix compétitifs par rapport au tout route door to door.
R é g i s Hauswirth	TRANSAGRUE SAS	En quittant la gare du Canet, il faudrait qu'il puisse s'installer à proximité.
J o s e p h ARAKEL Président	Sté TEMPO ONE	Oui. Il faudrait cependant mettre en place une organisation avec la participation de toutes les entreprises concernées.

- Pensez-vous que la création du TTCM va amener une modification de vos activités (par exemple pour vous rapprocher du TTCM), et aura un impact en matière d'emplois ?

Jean-Michel POTART	Directeur FLEXATRANS	Elle pourra amener une modification si nous développons cette activité (très possible)
Matthieu Dehais Logistics Manager	Cosco Container Lines	Non (cf réponses précédentes)
Tan Aktuna Dir regional	Worms Services Maritimes	A notre avis un terminal de transport combiné attirerait sans doute les opérateurs et en particulier Ro/Ro . Et sur un plan général oui nous pensons que le terminal serait créateur d'emploi . Nous en sommes à peu près sûrs.
Muret	Société Groupe Muret	et dans ce sens nous projetons la création de 2 emplois au sein de notre structure dès lors que ce TTCM tournera à bon régime (nos activités touchant le maritime et le terrestre - route et rail -)
Christine Garcia		Actuellement nous cherchons à investir dans un entrepôt proche du Port, nous fonctionnons également en caisse mobile et conteneur
M A R C MUCETTI	TRANSPOLES (spécialisé matières dangereuses)	Je ne le pense pas.
Jean Louis POIRIER Président	Sté Logistique & Prestations de Services Sas	pas de réponses à ce jour
M a r c REVERCHON Président Directeur Général	La Méridionale	Non, pour le déplacement, mais voir remarque suivante. Si le projet est un succès, il y aura des créations d'emplois en rapport avec le développement des trafics conteneurs et rouliers.
R é g i s Hauswirth	TRANSAGRUE SAS	En quittant la gare du Canet, l'impact en matière d'emplois ne sera que négatif, surtout s'il ne peut pas employer son personnel pour mettre et lever les conteneurs sur les wagons.
J o s e p h ARAKEL Président	Sté TEMPO ONE	Oui.

- Trouveriez-vous souhaitable que des entreprises comme la vôtre puisse s'installer sur le port, à proximité du TTCM ? A quelles conditions?

Jean-Michel POTART	Directeur FLEXATRANS	Oui si avantages financiers.
Matthieu Dehais Logistics Manager	Cosco Container Lines	Non (cf réponses précédentes)
Tan Aktuna Dir regional	Worms Services Maritimes	Pas de réponse à cette question
Muret	Société Groupe Muret	Nos bureaux étant à toute proximité de la place de la Joliette (Bd de Dunkerque) vu les difficultés rencontrées par nos collaborateurs au niveau parking la création d'un poste de travail pour les 2 emplois projetés, à proximité du TTCM est également envisagée.
Christine Garcia		Pas de réponse à cette question, mais elle cherche un entrepôt « proche » du port
M A R C MUCETTI	TRANSPOLES (spécialisé matières dangereuses)	Nous sommes installés très proche du port, donc pour nous la question ne se pose pas. Mais le fait d'être dans l'enceinte portuaire ne nous mettra pas à l'abri d'être pris en otage lors de mouvements sociaux, (porte bloquées, etc...) et les tarifs appliqués par le PAM sont irréalistes
Jean Louis POIRIER Président	Sté Logistique & Prestations de Services Sas	Pourquoi pas ? mais compte tenu des prix de loyers actuels, amodiations actuelles , c'est impensable .
M a r c REVERCHON Président Directeur Général	La Méridionale	Nous sommes déjà installés sur le port. A condition que la distance ne soit pas trop longue, une proximité immédiate du terminal n'est pas indispensable, dès lors qu'il s'avère nécessaire de faire une approche avec rupture de charge. Seul le terminal conteneurs lui-même de Mourepiane a un besoin impérieux de pouvoir transborder directement sur le terminal ferroviaire depuis ses quais.
R é g i s Hauswirth	TRANSAGRUE SAS	Pour lui, ce serait la solution, mais aucune proposition ne lui a été faite

J o s e p h ARAKEL Président	Sté TEMPO ONE	Oui. Ses bureaux sont à proximité du TTCM et il a un entrepôt à Distriport à Fos
------------------------------------	------------------	---

Commentaires de **Jean Louis POIRIER Président Sté Logistique & Prestations de Services**

Sas :

Votre consultation vient un peu tard. Nous avons dû quitter notre site de Marseille 13014, en mai 2015, poussé dehors par les travaux subits de la L2 dans les quartiers Nord....

Nous sommes sur Vitrolles , mais chargeons plus de 90 % de nos frets exports dans les Bassins Est : MED EUROPE Marseille Manutention SOCOMAN

Suivant ce qui nous a été présenté , **oui** le TTCM devrait nous apporter une meilleure fluidité de nos containers, surtout ceux que nous pilotons en rail-route en provenance d'Europe du Nord .

Il sera important que la communication avec nos CCS soit optimisée : AP+ , Douanes , logiciels privés d'exploitations transit

Commentaires de **Marc REVERCHON Président Directeur Général La Méridionale :**

Je suis pour ma part convaincu que le projet de TTCM est de toute première importance pour une desserte marchandises performante et rationalisée, et respectueuse de l'environnement, à la fois du port et de l'agglomération marseillaise. L'intérêt de ce projet tient d'ailleurs dans cette double dimension terrestre et maritime, qui permet de massifier les trafics et de plus facilement atteindre le point mort pour l'ouverture d'une ligne ferroviaire de fret (conteneurs et/ou remorques).

Je précise que je m'exprime au nom de mon entreprise, mais que je représente la CCIMP au Comité de direction de la société d'investissement de ce projet, et je préside aussi le Conseil de Développement du GPMM, organe consultatif représentant la "société civile". Si vous estimez qu'il y a là une incompatibilité ou un risque de conflit d'intérêts, vous avez bien entendu toute latitude pour ne pas tenir compte de mon avis.

Ma réponse : à mon niveau, il n'y a aucune incompatibilité ni de conflit d'intérêts et toute opinion a le droit de s'exprimer. Je vous remercie cependant de m'avoir aussi indiqué vos responsabilités hors de votre entreprise.

DURIEU, Joelle

Veuillez noter que les armateurs que nous représentons escalent à Fos, par conséquent nous ne sommes pas concernés par les terminaux de Marseille.

Joelle DURIEU SAS Shipping/ Regional Manager

Ma rencontre avec l'entreprise Transagruie : cette entreprise, d'environ 120 personnes, qui existe depuis 1947 a toujours été implantée au Canet où elle occupe 3,7 ha. Elle a traité, en 2014, 12877 conteneurs dont 6000 provenant par bateau de Fos (700) et de Marseille (5300) qui font l'objet de dégroupage ou d'emportage . Elle a un dépôt sur Fos, Transfos, et voudrait rester sur Marseille, ne serait-ce que pour éviter des problèmes à son personnel.

Il est à noter que les transports en commun ne sont pas directs entre Marseille et le port de

Fos : la SNCF et le GPMM pourraient s'en préoccuper.

Se transférer sur le port à Mourepiane pose les problèmes suivants :

- difficultés d'accès par la porte 4 alors qu'actuellement ils ont plusieurs points de sortie
- obligation d'utiliser les services des dockers pour la manutention, ce qui entraînerait des licenciements de son personnel,
- il n'est pas envisagé d'entrepôt pour les marchandises continentales à proximité du TTCM ;
- n'aurait-il pas été plus judicieux de faire une étude d'opportunité de ce terminal sur le site d'Arenc, sous utilisé ?

coûts élevés de manutention (3 fois plus chers) et de prestations pour le propriétaire, le GPMM.

Monsieur Arakel, de la société Tempo One, que j'ai rencontré le vendredi 27 novembre à 10h, favorable au projet, souhaite cependant qu'il soit favorisée une plus grande participation , à ce projet et à tous les autres projets liés au transports, qu'ils soient maritimes ou terrestres, de toutes les entreprises qui se sentent concernées .

Il prône par ailleurs une prise en compte écologique des problèmes de transport : amélioration des liaisons, réflexions sur les emplacements optimum pour la desserte territoriale, utilisation de techniques les moins polluantes

J'ai aussi envoyé des courriels au Président de l'**Union Maritime et Fluviale** ainsi qu'au chargé de mission logistique de la Maison de l'emploi à Marseille.

Seul le premier nommé à répondu et j'ai rencontré M. Salducci le 20 novembre : l'Union Maritime et Fluviale Fédération patronale, elle compte parmi ses adhérents des entreprises et des associations professionnelles est le garant de la cohésion patronale. Elle a pour rôle de resserrer les liens patronaux interprofessionnels entre ses membres, opérateurs ferroviaires et transporteurs maritimes, manutentionnaires , armateurs et associations professionnelles.

Il m'a fait part de quelques remarques concernant la réalisation technique du TTCM, notamment en ce qui concerne la voie d'accès des poids lourds et la nécessité de mettre en place dès la première phase les deux portiques prévus.

De plus, il a appuyé sur » la nécessité de doter les bassins Est d'outils de pré et post-cheminement d'une meilleure capacité pour permettre un report modal dans un contexte urbain dense » .

Enfin, il m'a permis de rencontrer des représentants des dockers.

Par son intermédiaire, j'ai obtenu le 30 novembre, le nombre de conteneurs transitant annuellement par voie maritime à Mourepiane

2010	2011	2012	2013	2014
1295000	110000	949000	956000	100800

J'ai reçu, le 12 novembre, 6 jours après la clôture de l'enquête l'avis de la **Confédération des CIQ de Marseille**. Bien que située hors délais, je me permets – à titre d'information - de citer les principaux passages de leur lettre : « Le site multimodal de Mourepiane est un projet industriel fort sur le port de Marseille qui permettra son développement et donc un projet économique en création d'emplois et de redynamisation immobilière en construction et en réhabilitation de logements sociaux. Ce secteur est parmi les plus défavorisé de Marseille, donc nous espérons et souhaitons voir le GPMM et les partenaires politiques et sociaux travailler sur les indicateurs sociaux, la qualité de vie, le développement de Marseille, de logements en mixité sociale, priorité de ces quartiers qui doivent accueillir une importante diversité d'emplois.

Concernant le projet, les quartiers impactés sont étonnés du peu d'égard qui semble avoir été donné par les porteurs du projet aux nombreuses réserves de l'Autorité Environnementale.

Nous espérons que des réponses seront données aux habitants de ces quartier concernant :

1. Leurs inquiétudes dues à l'augmentation de la fréquence du passage des trains durant un temps suffisamment long pour provoquer un contournement du quartier
2. Le transport et le stockage des Matières Dangereuses
3. L'augmentation potentielle de la circulation des Poids Lourds »

Le vendredi 27 novembre à 11h, j'ai rencontré le **Directeur d'Euromed** et deux de ses collaborateurs auxquels j'ai demandé comment ils envisageaient le départ de entreprises de la gare du Canet et, plus généralement celles qui sont situées sur le site d'Euromed II.

J'ai obtenu, de plus, une réponse positive concernant la voie d'accès en tunnel pour poids lourds entre le boulevard du capitaine Géze et la porte 3A du port .

Ils m'ont transmis une note indiquant « Mourepiane : un projet stratégique à la convergence des politiques urbaines, de transports, et de développement économique qui doit :

- améliorer la compétitivité des pré et post acheminements ferroviaires des trafics maritimes des bassins Est de manière à ce qu'ils atteignent 30% de part de marché, contre 17% aujourd'hui. D'autre part le nouveau terminal de transport combiné permet de favoriser un acheminement par train des marchandises qui alimentent l'agglomération marseillaise par le sillon rhodanien, au-delà des limites du terminal actuel du Canet, menacé d'obsolescence en raison de ses voies ferrées trop courtes et en cul-de-sac.

La localisation à Mourepiane, où l'on dispose idéalement de deux faisceaux successifs (Mourepiane et St André) en liaison directe avec la PLM par le tunnel de Mourepiane en cours de réfection, est une vraie opportunité pour développer un chantier performant, au contact des flux maritimes et à proximité immédiate du centre ville et des accès autoroutiers. »

« C'est un enjeu majeur pour la réussite de l'opération « extension d'Euroméditerranée », programme de renouvellement urbain dans les quartiers de l'arrière-port, portant sur 170 hectares supplémentaires

.Ces vastes emprises foncières libérées en cœur de ville contribueront à « recoudre » les quartiers nord avec le centre ville et de répondre aux besoins importants des habitants de ces quartiers en termes de transport en commun, d'équipements de toute nature et d'espaces verts dont l'offre est particulièrement déséquilibrée par rapport au sud de la ville. »

« En conclusion »

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. »

Le vendredi 27 novembre à 14h, j'ai rencontré **M. Lomini, Délégué CGT Docker et ses collègues** qui m'ont apporté les informations suivantes :

- le nombre de conteneurs transitant par voie maritime Med Europe à Mourepiane est de l'ordre de 126 000 /an , les autres conteneurs, soit 74 000 passent par le cap Pinède et le terminal Roulier sud (RoRo)
- il avait été envisagé de mettre en place une navette inter bassin, entre Fos et Marseille, en train pour un coût de 40 €/ conteneur ; l'utilisation de la voie maritime par barges a été considérée comme non rentable, du fait du passage en haute mer et de la non réouverture du tunnel du Rove.
- les dockers sont rattachés à une entreprise , mais font tous partis d'un groupement , le GEMEST, Groupement de Employeurs de Marseille Est ;
- Il y a environ 250 dockers qui travaillent à Mourepiane par équipes lors de chaque «vacation» (chift) .
- les dockers font tous les travaux de manutention, y compris le travail de grutier, de pointeur ou le nettoyage des cales des navires.
- le docker qui bloque les entrées du port, ce n'est plus maintenant qu'un « mythe » !
- les dockers ont cependant la maîtrise de la manutention dans le domaine portuaire.
- le coût de la manutention est de l'ordre de 600€/jour /docker (le salaire net du docker est de 100/120€/jour, le reste concernant les charges sociales, les aides sociales et la rémunération de l'entreprise amodiataire)
- le coût moyen de chargement/déchargement d'un conteneur, pour 200 conteneurs traités lors d'une vacation par une équipe est de l'ordre de 35/40€

Enfin, ce me jour, j'ai rencontré la **Directrice Générale du GPMM** et ses collaborateurs, le **Directeur de MTTC** et le responsable de **Progénor** qui m'ont indiqué que le projet ne se réalisera pas si la société d'exploitation e peut pas être constituée. Je leur ai fait part des difficultés pour obtenir des données et demander l'autorisation de pouvoir reculer la date de dépôt de mon rapport, de mes conclusions et de mon avis , qui m'a été accordée pour le 18 décembre.

Par la suite j'ai eu, téléphoniquement les responsables de **Naviland Cargo** (30000UTI/an) et de **T3M, pressentis pour participer à la Société d'exploitation pour la gestion duTTCM**,qui sont installés à la gare du Canet et qui m'ont envoyé un courriel, publié dans mes conclusions

J'ai été aussi contacté le 27 novembre par le président de **« Cap au Nord Etreprendre »** auquel j'avais envoyé un courriel le 5 octobre en précisant les dates de mes permanences et un nouveau le 12 novembre pour demander son avis. N'ayant plus la disponibilité de me

déplacer je lui proposait de m'envoyer les réponses aux questions alors posées ... et de m'indiquer si son organisation souhaite participer - financièrement- à la société de gestion prévue pour le TTCM et qui devrait permettre la réussite de cette opération.

Je n'ai pas eu de réponse par la suite.

J'ai été enfin contacté, le 1^{er} décembre par le **Directeur Adjoint de la DREAL** qui m'a transmis l'arrêté préfectoral du 12 août 2013 actant les propositions faites par le GPMM Bassin Est (hors site du TTCM et hors Med Europe Terminal) dans son étude de danger. Il n'interdit pas le transit de marchandises dangereuses mais le limite et définit des prescriptions qui permettent de fortement diminuer le nombre de personnes exposées aux effets létaux en cas d'accidents, puis le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses disponible sur le site : <http://www.marseille-port.fr/>

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.

PIECES ANNEXEES AU RAPPORT

Lettre-pétition

Objet : Enquête-publique TTCM

- Je conteste la validité de l'enquête publique telle qu'elle se présente

1) parce que le port ne peut pas être juge et partie dans un projet qui dépasse largement son territoire de compétence en matière de bruit, de pollution, de circulation routière et ferroviaire.

2) Parce que nous avons affaire à une enquête « saucissonnée » : la seule utilité du raccordement ferroviaire de Consolat est le Terminal de Transport Combiné. Les deux projets font donc partie d'un même programme et auraient donc dû faire l'objet d'une étude d'impact globale et d'une enquête commune.

- Je conteste l'utilisation massive d'argent public dans un projet dont l'intérêt économique est loin d'être évident.

1) Le projet est basé sur le regroupement des activités de la Gare du Canet et de celle de Mourepiane. Dans les deux cas, son succès est lié à la bonne volonté des affréteurs. Or, aucun accord n'a pu être trouvé avec les entreprises du Canet et les transporteurs maritimes préfèrent Fos à Mourepiane comme le montre la baisse du trafic des bassins Est sur les dernières années alors que Fos est en pleine expansion.

2) S'agissant d'un regroupement d'activité, ce projet ne sera pas créateur d'emplois.

3) Il me semble au contraire nuisible pour l'activité économique existante : accueil des bateaux de croisières sur un même site, difficulté d'accès aux commerces de Consolat et de Saint-André, afflux de camions dans la voie d'accès à la zone franche.

Je conteste l'installation de ce projet, porteur de bruit et de pollution, dans un bassin urbain.

- Les résultats de l'analyse acoustique du projet de terminal multimodal, montrent des zones où l'élévation du bruit sera supérieur à 4 dB (+260%).

- En ce qui concerne la pollution, il faut ajouter au nombre important de camions supplémentaires la pollution engendrée par les locomotives diesel qui auront à tracter ou à pousser des trains de 1850 tonnes sur la pente à 2% qui leur permettra d'accéder au plateau de Consolat.

- Je conteste la réalisation de ce projet alors qu'aucun des problèmes soulevés par son insertion dans l'environnement n'est résolu.

1) En ce qui concerne la circulation ferroviaire : pour Consolat, un mur anti-bruit dérisoire au regard de la hauteur des immeubles, le remplacement de la passerelle demandée pour rétablir la communication par un souterrain vécu comme un coupe-gorge au regard des problèmes de sécurité dans ces cités ; pour St André, l'asphyxie du noyau villageois par la fermeture plus fréquente et plus longue du passage à niveau.

2) En ce qui concerne la circulation routière, la création des trois boulevards économiques prévus pour l'acheminement des conteneurs entre l'A7 et le port est inassumable par des quartiers déjà saturés. D'autant plus que la création des échangeurs qui seraient indispensable semble plus que problématique (charte ville/port, pages 14-15). La saturation de poids lourds dans nos quartiers engendre simultanément bruit, pollution, impossibilité à circuler et danger.

Je suis donc absolument contre la réalisation de ce projet.

Avis envoyés par courriels pendant l'enquête publique

ALAJARIN Joëlle	39 BD JEAN LABRO	
<p>Je m'oppose à la fermeture du passage à niveau de Saint-André, à Marseille 13016 pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'avenue du Rove est une pénétrante permettant l'accès à ST ANDRE en venant de ST LOUIS - Les bus de la RTM (36 et 25) doivent obligatoirement passer par ST ANDRE les voyageurs se rendent à la SECURITE SOCIALE/ LA POSTE /LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES ETC ... - Le quartier de ST ANDRE est en ZONE FRANCHE/ NON A LA MORT DE NOTRE QUARTIER ET DE SES COMMERCES <p>OUI aux croisiéristes NON aux matières dangereuses et toxiques nuisibles aux habitants et transportées par des camions supplémentaires</p> <p>CONTRE LA DEVALORISATION DE NOS BIENS/ LA POLLUTION/ LES NUISANCES/ LES RISQUES D'EXPLOSION/ LES ATTENTATS</p> <p>L'ARGENT DU CONTRIBUABLE, QUI EST EN PARTIE LE MIEN, DOIT ETRE EMPLOYE A DES INVESTISSEMENTS PUBLICS UNIQUEMENT ET NON A FINANCER LE PROJET DE FERROUTAGE DU PORT AUTONOME</p>		

Artaud Florence	69 chemin du Mozambique	
<p>Je vous écris car je vois cela soir et je suis stupéfaite</p> <p>Je vends des appartements sur Marseille depuis 10 ans et depuis un mois je vends sur les quais de la Joliette des appartements pour Eiffage immobilier LE CASTEL</p> <p>Ainsi que vers le marché au puce, le projet Allard</p> <p>Nous parlons de projet euromediterranee notamment car Marseille s'agrandit et pousse vers l'extérieur et vers L'Estaque...</p> <p>L'Estaque quartier de pêcheurs avec une âme, et du tourisme qui se développe aussi...</p> <p>Cet horrible projet va complètement à l'encontre de cette superbe évolution que connaît Marseille sur le littoral</p> <p>Je viens en plus d'acheter une maison à Mourepiane !! Je dois passer chez le notaire bientôt.... Sachant cela j'aurais soit négocié le prix soit pas acheté du tout !!! Quelle horreur !</p> <p>J'ai la vue sur les containers et je me disais que c'était l'histoire de Marseille.... Certes Mais nous l'entendons déjà beaucoup!!! (sans parler des avions...)</p> <p>Mais plus que cela je ne le conçois pas ...</p> <p>Sans compter les routes encombrées, la pollution !!! Et tout ce que nous ne soupçonnons pas.... C'est une catastrophe que je viens d'apprendre là...</p> <p>Quand saurons nous vraiment ce qu'il en est ???</p>		

BARTHELEMY Hélène	19, Bd d'Hanoï – 26 villas d'azur	
--------------------------	-----------------------------------	--

Sur le fond, Je conteste la possibilité aux 2 autorités compétentes, à savoir « le grand port maritime de Marseille et la société Mourepiane terminal transports combiné s», de mener l'enquête publique du fait que le projet impacte largement les quartiers hors le port et donc que cette enquête ne peut relever que d'une autorité qui coiffe l'ensemble du territoire concerné par le projet et ses retombées collatérales, sous peine de se trouver confronté à un conflit d'intérêt (ville, département, région, état).

Par ailleurs on peut relever plusieurs contres vérités à l'étude du dossier il s'avère que les retombées économiques sont très aléatoires (les entreprises refusent de venir à cet emplacement, le trafic diminue chaque année... et dans le meilleur des cas il s'agit d'un regroupement d'activités), que son aspect environnemental l'est tout autant (augmentation du nombre de camions par jour évalués jusqu'à 1000 supplémentaires, 2 locomotives pour déplacer un train, donc augmentation de bruit, de pollution atmosphérique, danger routier, saturation de circulation dans les quartiers...)

On peut également s'étonner du saucissonnage en divers projets qui ont donné lieu à diverses enquêtes, ce qui a brouillé la visibilité du projet global d'aménagement du port, Forme dix, agrandissement de la passe, stockage de produits, comblement du bassin Mirabeau, gare multimodale... avec, il y a 4 ans la remise en état de la voie ferrée... comme si cela était indépendant...

On peut rajouter qu'au cours de la concertation tous ces points ont été soulevés ainsi que plusieurs autres, et qu'aucune réponse n'a été donné dans le document de Bilan.

En tant que citoyenne je demande à ce que nos impôts (80% d'argent public pour financer ce projet) soient utilisés pour des projets aboutis dans l'intérêt général et non pour satisfaire des intérêts particuliers (gestion du terminal par CMA GGM et cession des terrains du Canet à des promoteurs immobiliers)

Battini Guy

Mourepiane

C'est avec stupeur, que je viens de prendre connaissance de l'étude de danger du projet du port de Marseille.

Page 109,et 114 des principes généraux, une erreur grossière sur le nombre d'habitants de Mourepiane qui, bien sur minimise le nombre d'habitants, et,page 114 la mise en place d'une restriction de construction au sud du chemin du Mozambique.

Ben, voyons! le Port se comporte de façon inadmissible se considérant au dessus des lois, et méprisant les habitants du quartier.

C'est le Port qui installe des entreprises dangereuses en milieu urbain, et, ce sont les habitants qui, doivent en subir les conséquences!

Il est hors de question pour les habitants de continuer à subir les nuisances présentes et celles à venir.

Il est hors de question pour les habitants de voir leurs biens immobiliers se déprécier.

Il est hors de question pour les habitants de rester sans réagir.

Il est hors de question que ce projet inique,et dangereux, aboutisse!

Au fait, et les bateaux de croisières ils son impactés eux?

Et les nouvelles constructions au dessus de Saumaty?

Et les restaurants du chemin du littoral?

Et la station service Total?

Bély Pascal

21 chemin de Luzzatti

J'habite l'Estaque depuis juin 2014 et je ne le regrette pas, même si quelques trains en bas de chez moi font un peu de bruit; même si les usines chimiques dans le massif de la Nerthe provoquent quelques mauvaises odeurs par temps de mistral le matin. Grâce à l'action des différents comités de quartier, le nombre d'avions survolant l'Estaque et Mourepiane a baissé de plus de 70%.

Mais voilà qu'un projet m'inquiète beaucoup. C'est celui du réaménagement d'un terminal multi modal portuaire à Mourepiane. Ainsi, j'apprends que le trafic poids lourds va s'intensifier; que la cadence des trains va s'amplifier; que les nuisances sonores et visuelles vont dégrader les conditions de vie des habitants.

Comment un tel projet est-il possible au cœur d'un bassin de vie de 100 000 habitants? Imagine-t-on en France une ville de 100 000 habitants qui verrait un tel projet se déployer en centre-ville?

Aucune garantie n'est donnée aux habitants de l'Estaque concernant la pollution atmosphérique qui nous impactera; tout comme le trafic ferroviaire qui pourrait s'intensifier.

Je suis sidéré que deux arrondissements de Marseille puissent à ce point cumuler tant de nuisances: vols aériens, trafic ferroviaire, trafic routier, pollution des bateaux, risque de pollution chimique, risque de glissement de terrain,...

J'avoue ne pas comprendre le sens de ce projet au moment où la France s'apprête à accueillir la COP 21; à l'heure où Marseille est épinglée pour être la ville la plus polluée aux particules fines (<http://france3-regions>).

Je tenais à vous écrire pour vous faire part de ma totale opposition à ce projet absurde, coûteux et qui est contre la population.

Bernabé Francis et Anne-Marie

44 montée des Iris

Estaque

Après vos explications nous avons compris que le Port avait le droit de déclencher cette enquête légalement. Mais telle qu'elle est faite avec des cartes illisibles et des affirmations sur les nuisances non étayées par des recherches techniques approfondies en ce qui concerne la pollution, le bruit, l'encombrement des routes, le danger représenté par ce qui est transporté (dans ces containers gaz toxiques, composés chimiques et autres). Aussi bien pour les habitants alentour que pour ceux qui manipulent toute ces cochonneries pour gagner leur vie !

Je redis donc, telle qu'elle est présentée, elle est inexacte et irrecevable en l'état !

La multiplication des camions qui traverseront non seulement Mourepiane, St André avec fermeture du passage à niveau, Cité Consolat coupée en deux, St Henri et l'Estaque qui ne figure même pas dans les plans !

Le nombre multiplié de trains + les locomotives diesel qui vont tracter ces trains de 800 m à 1 km de long et qui ne pourront monter la boucle prévue dans ce périple sans cette aide.

Ces trains qui vont emprunter les deux voies qui passent à l'Estaque vont impacter notre maison et les autres habitants des hauts de l'Estaque, ce qui est grave et qui souligne le manque de considération des populations de ces quartiers par le grand port autonome marseille fos. Cela s'appelle du mépris !

Tout ça pour arranger ces messieurs d'Euromed pour faire de Marseille le bronze-cul de l'Europe et du monde.

Nous sommes contre l'utilisation massive de l'argent public, qui est NOTRE ARGENT et qui devrait servir au bien-être et aux réparations des voiries notamment, des transports inexistant dans notre quartier par exemple où la montée des Iris n'est pas carrossable sur 146 m et qui est demandée depuis 30 ans ! Pas d'aires de jeu non plus pour les enfants, ni de stade.

La Mairie de Marseille ferait mieux de rattraper le retard d'équipements dans nos quartiers au lieu de donner des millions d'euros à ce projet PRIVÉ.

Nous savons que contrairement à ce qu'ils disent (le port) cela n'amènera pas de travail ni d'embauches nouvelles étant donné que les conteneuristes resteront les mêmes et qu'ils ont leurs propres employés et sous-traitants. Et que ceux qui restent au Canet ne veulent pas partir !

Puisque le port de Fos fait partie du GPMF il me semble avant toute chose que des études sérieuses devraient être menées pour rendre possible tous ces transport, et utiliser la mer et la côte bleue dans les endroits non habités qui sont nombreux pour éviter d'empoisonner la vie de tous les habitants qui désirent vivre en paix et en sécurité dans leurs maisons !

Nous contestons violemment et avec indignation la réalisation de ce projet qui est fait au mépris des nombreux habitants de ce quartier !

Nous sommes tous en danger ! Au secours Monsieur le Commissaire Enquêteur

Chadail Renaud	65 chemin Charmasson
-----------------------	----------------------

La LOI constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement ordonne dans son article 6 :

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ». Ce projet de déplacement de l'activité du Canet vers Mourepiane me paraît contradictoire avec cet article 6.

Ce nouveau port TTCM dégradera l'environnement de façon non irrémédiable mais évidente :

- accroissement de la pollution sonore,
- accroissement de la pollution atmosphérique,
- accroissement de la circulation sur des voies routières inadaptées,
- accroissement du nombre de trains,

Ce nouveau port TTCM ne constituera pas un développement économique, il ne créera pas d'emploi localement : l'exemple de la zone franche l'a prouvé car selon notre député de secteur, elle n'aurait créé qu'une poignée emplois sur le secteur de la Castellane. Il ne semble pas y avoir de raisons qui puissent faire espérer mieux pour le TTCM.

Ce nouveau port TTCM ne sera pas un progrès social. Sur ce point, c'est une certitude et même un scandale. La « théorie de la vitre cassée » montre que la dépréciation de l'environnement génère et accélère sa dégradation. C'est déjà le désordre et la misère dans nos quartiers Nord, aussi comment des responsables politiques et des responsables économiques peuvent-ils envisager de l'augmenter en dégradant les possibilités de fonctionnement de leurs résidents ?!

Quelques « vitres cassées » générées par le TTCM :

- La grande coupure créée par la voie ferrée qui isolera le quartier de Saint André sera la plus visible. Ce quartier isolé se mourra, les commerces périliteront, le foncier se dépréciera et ses habitants ne se renouvelleront pas.
- cette coupure créée par la voie ferrée pénalisera les transports en communs et nuira à leur développement.
- 15 aller-retour le jour et 5 aller-retour la nuit font 40 passages de trains de 1 Km. En roulant à 30 Km/h ils assourdiront la population riveraine pendant une heure et vingt minutes à un niveau sonore intolérable. Il y a approximativement un kilomètre de tissu urbain villageois à jouxter les voies à moins de trente mètres. (Ceci sur l'aire d'étude, et sans compter le secteur de l'Estaque).
- il y aura une pollution localisée causée par les draisiennes au gazole.

Le manque de respect de ces populations générera du désordre social et accroîtra les différences de traitement entre quartier.

Je suis opposé à ce projet en l'état car il me paraît actuellement en opposition avec la Charte de l'environnement. De plus, il semble que pour d'autres raisons, les opérateurs actuels basés au Canet n'y sont pas davantage favorables.

Mon impression est que tout ceci est une juteuse opération financière qui ne vise qu'à troquer un espace sur lequel on peut construire 2.000.000 de mètres carrés de planchers contre un terrain portuaire dévalorisé. À 2.000€ du mètres carrés, ce troc fera gagner à certains 4 milliards d'euros ! Mais pas à la Ville ! Encore une fois, le désordre et la misère seront exportés sur une population qui n'aura aucune part de cette galette.

Idéologiquement, je suis opposé à cette vision de l'avenir qui fragmente la société et favorise une minorité sans souci du plus grand nombre ! Je me déclare absolument contre ce projet.

Chanut Charles	75 chemin du Mozambique	
-----------------------	--------------------------------	--

Je voudrais insister sur les nuisances actuelles qui sont déjà à la limite du supportable:

1) en premier lieu les camions qui transportent des containers dans tous les sens , toujours à vive allure , se garant où ils veulent et générant insécurité routière ,bruit , pollution et dégradation des infrastructures.

2) en deuxième lieu la pollution générée par les fumées des bateaux à quai.Le port ne prévoit aucune infrastructure pour leur branchement électrique à quai à l'inverse de tous les ports du nord de l'Europe . Or en saison c'est parfois jusqu'à 7 à 8 bateaux de croisière immenses qui font tourner leurs moteurs ; cette activité touristique est bienvenue mais il est totalement anormal que le port ne prenne aucune initiative pour en gérer les conséquences (ce qui témoigne bien de son irresponsabilité)

3) les cuves de Mediacor vrac qui sont utilisées en dehors de leur autorisation .Cet été un très fort dégagement de gaz toxique s'est produit motivant l'intervention des marins pompiers (ce qui témoigne que les engagements et autorisations ne sont pas respectées)

4) le bruit de l'activité de manipulation des containers est parfois insupportable. On est en zone urbaine et par exemple les véhicules aux moteurs trop bruyants doivent être remplacés par des véhicules plus silencieux . De manière plus générale le port n'a pas de politique anti bruit et c'est quand même le minimum à exiger (le retour d'activité à la forme 10 renforce ce problème)

Toutes ces nuisances impactent une zone extra portuaire très importante et je ne comprends pas que l'enquête ne soit pas menée par une autorité publique qui représente cette zone

Je comprends bien qu'une activité de fret soit maintenue sur les bassins situés à Marseille en plus de celle de Fos mais celle ci ne doit pas détruire les noyaux villageois situés en arrière du port car c'est ce qui va se passer pour une activité somme toute, minime car l'avenir du trafic maritime est bien à Fos (où des investissements sont encore nécessaires)et pas à Marseille ville.

Si une activité était maintenue à Marseille celle-ci devrait exclure le transport de containers par route, ce qui implique des zones de stockage des containers vides dans l'enceinte portuaire suffisantes, et être réservée au transport maritime et ferroviaire en utilisant les voies ferrées déjà existantes qui mènent à Arenc pour retrouver les voies SNCF : le projet serait bien moins coûteux et tout aussi suffisant. ET il améliorerait la vie de nos quartiers

Lors de la réunion que vous avez organisée à Mourepiane vous avez demandé qu'on vous fasse part de ce que nous étions en mesure d'accepter pour développer l'activité du port :

- Premièrement il faut rappeler que l'avenir économique est à Fos; une activité sur les bassins Est n'a de sens que si elle renforce la politique de la ville dans laquelle elle se déploie :

1) L'activité croisière en est un exemple ;mais cette activité est mal menée:RIEN pour accueillir les passagers alors que cela générerait de l'emploi et améliorerait l'image de notre ville auprès de ces nombreux touristes qui errent leurs valises à la main le long des autoroutes en cherchant de arrêts de bus

RIEN non plus pour éviter la pollution de leurs moteurs qui fonctionnent en continu alors que dans tous les ports de l'Europe du nord il y a un branchement électrique à quai

2) Si une activité de fret devait être maintenue alors elle doit être STRICTEMENT LIMITEE à un terminal Mer /Rail avec des trains courts et un trajet rail qui passe par Arenc pour rejoindre les voies Sncf

Les camions de containers à l'extérieur du port doivent être bannis et seul doivent être acceptés les Véhicules plus légers pour effectuer les livraisons auprès des entreprises ; ceci aurait l'avantage de créer une activité de dégroupage génératrice d'emploi pour nos quartiers

COLIN Olivier	10 Chemin du Vallon	
----------------------	---------------------	--

Pour bien comprendre les enjeux du projet de terminal transport combiné de Mourepiane, il est nécessaire de s'attarder sur sa situation et son environnement avant de se poser la question de son utilité et de ses conséquences.

Sur le cadre de l'Estaque, de Saint Henri et de Saint André

L'Estaque, Saint Henri et Saint André, sont situées au Nord de Marseille sur le flanc de la chaîne de l'Estaque, en bord de mer. Elles sont communément englobées dans une zone appelée « les quartiers nord » dont la réputation, due aux nombreuses erreurs de nos administrateurs, effraie beaucoup de nos concitoyens.

La population de ces trois quartiers représente environ 22000 habitants (6000 + 10000 + 6000). Ces habitants aux revenus modestes et moyens ont malheureusement, de par leurs difficultés, des préoccupations plus vitales que celles de lutter pour leur cadre de vie.

On peut, alors, soupçonner une volonté d'entretenir cette mauvaise réputation pour glisser dans ces quartiers les projets qui dérangent et dont personne ne veut, alors que le potentiel de ces quartiers dû à leur situation et à leur environnement ferait pâlir d'envie beaucoup de communes.

Côté terre, du nord vers le sud, outre l'autoroute et les voies de chemin de fer, ces quartiers sont délimités par les sites suivants:

- ✓ L'ex site de RIO TINTO, en cours de dépollution depuis 13 ans, véritable blessure sur la bordure côtière visible à plusieurs dizaines de kilomètres,
- ✓ La carrière de LAFARGE, qui défigure depuis trente ans, un paysage provençal unique au-dessus de l'Estaque, visible en avion à chaque approche d'atterrissage,
- ✓ Le centre d'enfouissement des Pennes Mirabeau, qui défigure également le paysage dans le prolongement de la carrière ci-dessus et qui la nuit, par vent du nord, diffuse ses effluves nauséabondes sur ces quartiers riverains,
- ✓ Le dépôt gigantesque de container d'ARNAL ET FILS qui pollue visuellement sur 500m de long, le flanc côtier et envoie sur les routes du quartier ses semi-remorques bruyants jusqu'à l'autoroute du littoral,

Côté mer, du tunnel du Rove désaffecté au GPMM, ces quartiers sont délimités par:

- ✓ L'ancien canal Marseille Rhône, construit pour desservir le tunnel maritime du Rove, dont il est souvent évoqué une possibilité de remise en service, qui borde les plages de Corbière et les ports de plaisances et les prive d'un accès direct à la mer,
- ✓ Par un mur de clôture métallique qui interdit aux riverains, « des quartiers nord », l'accès à la mer, des ports de plaisance de l'Estaque jusqu'aux plages de Corbière, un comble et une injustice qui choque beaucoup de visiteurs français et étrangers,
- ✓ La forme 10 à l'extrémité du port maritime, plus grande forme de réparation navale de méditerranée, source de problèmes qui après n'avoir servi qu'une dizaine d'année va de nouveau être remise en service en 2016. Outre le fait que ce n'est pas un bassin d'emploi très important, elle représente un véritable danger (tsunami) pour « l'Estaque plage » en cas de défaillance du bateau porte et va générer une activité bruyante.

Pour couronner le tout, ces quartiers sont recouverts d'un couvercle aérien, qui sert de couloir pour les avions de ligne en phase d'atterrissage sur l'aéroport MPM, qui malgré les nombreuses promesses n'a jamais été décalé.

Et voilà qu'au lieu de trouver des solutions pour le bien-être de ses administrés, les pouvoirs publics préfèrent s'attarder sur un projet d'extension du GPMM de plusieurs dizaine de millions

Courant Marie Pierre	« Une souris au menu »	St André
<p>Habitants de Saint André, nous sommes très inquiets du projet de terminal de transports combiné de Mourepiane.</p> <p>En effet, les multiples nuisances engendrées par ce projet vont s'ajouter à celles déjà existantes : nombreux camions qui saturent notre quartier, fumées des bateaux de croisière à quai, fermeture du passage à niveau à cause de trains d'un Km de long, bruits et vibrations le long de la voie ferrée, bruits la nuit du déchargement des containers venant de la mer sur Mourepiane.</p> <p>Mais, le plus important, sera le transport par trains de produits dangereux tels que le chlore, GPL, essence, acide, soude, nitrate d'ammonium, traversants 2 cités dans le 15ème, longeant le quartier de St André puis St Henri, passant à la gare de L'Estaque et ainsi de suite jusqu'à Miramas. De plus, ces trains vont emprunter le tunnel du Soulat sur voie unique (784m de long) sans voie de secours s'il y avait un accident ou un attentat.</p> <p>Avec tous ces arguments défavorables, nous nous prononçons contre le projet du terminal de transports combiné de Mourepiane qui d'ailleurs trouverait logiquement sa place sur le GPMM à Fos.</p>		

De Cazenove Arthur		
<p>Dans le cadre de l'enquête publique citée en objet et à la lecture des documents mis à disposition, je m'interroge sur la prise en compte des impacts de la mise en œuvre (phase chantier) et de l'exploitation du Terminal sur la Zone d'Activité Mourepiane (467 chemin du Littoral 13016 Marseille), qui longe une grande partie du projet.</p> <p>Elle compte de nombreuses entreprises et salariés. Elle est cependant cartographiée comme zone à enjeux modérés. Au regard de l'étude acoustique, celle-ci serait fortement impactée par les nuisances sonores et ses bâtiments semblent tenir lieu de "mur anti-bruit" pour le voisinage.</p> <p>Que prévoit le maître d'ouvrage (et les maîtres d'œuvre en phase chantier) pour l'avenir de cette zone (domaine public maritime) ?</p> <p>Quelles mesures seront prévues pour réduire les impacts liés aux phases chantier (terrassment déjà réalisé au cours de l'été) et exploitation ?</p>		

EMERY Catherine	65 chemin Gilbert Charmasso	
------------------------	-----------------------------	--

S'il est essentiel de redonner vie au port de Marseille, cela ne doit pas se faire n'importe comment. Voici mes observations :

L'enquête est organisée par le port de Marseille et non par le préfet, pourquoi ?

L'enquête ne considère pas le projet dans sa globalité.

Le projet ne tient pas compte des impacts sur la population riveraine, dans le nord de Marseille : le passage, dans des zones habitées, de camions porte-conteneurs et de longs trains de marchandises va engorger des voies de circulation qu'il n'est pas prévu d'adapter, élever le niveau sonore en dépassant largement par endroits les plafonds autorisés, et représente un réel danger au niveau de la pollution. Le transport de matières dangereuses telles que le chlore est prévu au milieu de quartiers habités. On a l'impression que ceux qui ont élaboré le projet ont oublié que des êtres humains vivent là. J'habite personnellement à proximité de la voie ferrée.

Je m'étonne que, dans un projet aussi coûteux, l'étude de l'impact sur l'environnement n'ait pas été plus sérieuse. Si ce projet n'est pas au service de la ville de Marseille et donc de sa population toute entière, alors que sert il ?

Je m'oppose absolument à la réalisation de ce

projet.

Gargaud Françoise	75 chemin du Mozambique	
--------------------------	-------------------------	--

Je voudrais insister sur les nuisances actuelles qui sont déjà à la limite du supportable dans nos quartiers:

1/ en premier lieu les camions qui transportent des containers dans tous les sens ,toujours à vive allure , se garant où ils veulent et générant insécurité routière ,bruit , pollution et dégradation des infrastructures.La cohabitation dans les ronds points de ces gros camions avec la circulation des automobiles est très dangereuse du fait de la vitesse des camions...

2/ en deuxième lieu la pollution générée par les fumées des bateaux à quai. Le port ne prévoit aucune infrastructure pour leur branchement électrique à quai à l'inverse de tous les ports du nord de l'Europe .Or en saison c'est parfois jusqu'à 6 à 7 bateaux de croisière immenses qui font tourner leurs moteurs jour et nuit;cette activité est bienvenue mais il est totalement anormal que le port ne prenne aucune initiative pour en gérer les conséquences (ce qui témoigne bien de son irresponsabilité)

3/ les cuves de Mediacor vrac qui sont utilisées en dehors de leur autorisation .Cet été un très fort dégagement de gaz toxique s'est produit , motivant l'intervention des marins pompiers (ce qui témoigne que les engagements et autorisations ne sont pas respectées)

4/ le bruit de l'activité de manipulation des containers est souvent insupportable.On est en zone urbaine et par exemple les véhicules aux moteurs trop bruyants doivent être remplacés par des véhicules plus silencieux .De manière plus générale le port n'a pas de politique anti bruit et c'est quand même le minimum à exiger (le retour d'activité à la forme 10 vient renforcer ce problème)

Toutes ces nuisances impactent une zone extra portuaire très importante et je ne comprends pas que l'enquête ne soit pas menée par une autorité publique qui représente cette zone

Je comprends bien qu'une activité de fret soit maintenue sur les bassins situés à Marseille en plus de celle de Fos mais celle ci ne doit pas détruire les noyaux villageois situés dans le bassin en arrière du port ; car c'est ce qui va se passer pour une activité sommes toutes minime car l'avenir du trafic maritime est bien à Fos (où des investissements sont encore nécessaires)et pas à Marseille ville.

Si une activité était maintenue à Marseille celle ci devrait exclure le transport de containers par route et être réservée au transport maritime et ferroviaire en utilisant les voies ferrées déjà existantes à Arenc :le projet serait bien moins coûteux et tout aussi suffisant.

Les bruits sont les suivants

Containers qui tombent,coups de masse sur les containers (pour les réparer ?) sablage

Moteurs diesel des engins manipulateurs,sirènes quand ils reculent

Un bruit ne s'entend plus:le crissement strident des trains sur les rails.....mais va t il revenir avec le TTCM?

A toutes les heures et De+en+ souvent la nuit

Odeurs de fumée des bateaux selon le vent, dégagement d'ammoniac

Cet été,odeurs nauséabondes par intermittence

ICKOWICZ Jacques

16 Traverse Pitance

Les raisons de mon opposition sont les suivantes :

Le Grand Port Maritime de Marseille a investi massivement et en détruisant la zone naturelle de Fos sur Mer pour favoriser son développement dans le domaine des transports maritimes et il n'est pas raisonnable de vouloir développer à nouveau les Bassins Est dans la même spécialité, le transport par conteneurs. Par contre les liaisons ferroviaires entre Fos et Marseille (gare de fret du Canet) devraient être développées.

L'existence d'un port de manutention en ville est aujourd'hui une aberration car les nuisances de tous ordres sont déjà énormes.

Dans le cadre d'une restructuration urbaine à des horizons de 20 à 50 ans, il faut bien au contraire consacrer les espaces maritimes existants aux sports nautiques, plaisance grande et moyenne, et utiliser le foncier disponible pour créer des infrastructures nécessaires au développement d'un tourisme tourné vers les loisirs, ateliers de maintenance des navires de plaisances, boutiques spécialisées, stades nautiques (aviron, piscines, écoles), écoles des métiers de la mer, grand aquarium et casino.

L'emplacement sur lequel est prévu ce projet du nouveau terminal, est idéalement situé pour accueillir le tourisme directement dans le prolongement du boulevard Roussin.

Un aménagement intelligent permettrait également, à partir d'un très grand parking d'entrée de ville au bas du Bd Roussin, de privilégier une liaison avec le centre-ville par tous les moyens actuels de transports moins polluants,

-navettes par voie ferrée jusqu'au terminal Tramway d'Arenc, puis la gare St Charles

-Navettes maritimes jusqu'au Mucem puis au Vieux Port

-Bus électriques circulant dans l'enceinte actuelle du Grand Port et reliant en quelques minutes la place de la Joliette, le Metro et le Tramway, prolongement possible jusqu'au Mucem

KIEFFER Anne	Résidence GRANDBAIE, 80, impasse Richebois	
---------------------	--	--

Je m'appelle Anne KIEFFER, je suis médecin et je vis à Saint Henri depuis 2010.

Je souhaite donner mon avis sur ce projet que je suis au travers de la presse et des réunions des CIQ auxquelles vous avez participé pour nous apporter toutes les précisions utiles .

Venant de l'extérieur, je suis frappée par le retard de cette deuxième ville de France en tout points, par le peu de conscience écologique des décideurs, par cette scission de la ville en deux parties: les quartiers nord, pauvres , immigrés et les quartiers riches au sud.

Ces quartiers nord se sentent oubliés des décideurs, souvent à juste titre. Ils ont aussi l'impression d'être parfois la poubelle de Marseille, les nuisances sont pour eux, peu les améliorations malgré le niveau élevé des impôts locaux. Les gravats des travaux de la joliette sont stockés dans les collines de la Nerthe, la réalisation de l'écoquartier repousse vers Mourepiane le fret en supprimant la gare du Canet,...

Et voilà que ce projet de construction d'un terminal de transport multimodal voit le jour sous leurs fenêtres avec ce que cela sous entend de nouvelles nuisances (bruit, pollution et danger) et pas de création d'emploi souvent mis en avant pour faire passer la pilule.

Les habitants de ces quartiers doivent être entendus par les décideurs: ils font le constat de peu de transports publics efficaces(même si une petite amélioration a été réalisée par les bus à grande vitesse), de saturation de tous les axes routiers avec notamment un nombre de camions important, une pollution importante, du bruit, des routes défoncées, des accidents...

Ces quartiers sont très urbanisés, les habitants ne supportent plus d'être soumis encore et encore plus à **ces facteurs de risque pour leur santé.**

Ce projet est une vision à court terme des enjeux économiques du port. La cohabitation d'infrastructures économiques et de quartiers urbanisés sera de plus en plus difficile car les habitants veulent et exigent maintenant **une qualité de vie**. L'implantation des entreprises doit être pensée dans des espaces à l'écart des quartiers urbanisés , proches bien entendu des grands axes ferroviaires autoroutiers et aéroportuaires pour plus d'efficacité. Fos et Miramas apportent déjà des réponses et des améliorations sont sûrement possibles.

Les habitants réclament des aménagements des autoroutes qui rentrent encore directement dans la ville avec leur lot de nuisances (A55 et A7) : la vitesse doit être réduite bien en amont et des murs antibruit doivent être envisagés.

Les habitants de ces quartiers souhaitent, au contraire de ce projet, que le port leur redonne un accès à la mer. Le port doit accepter de cesser une activité portuaire commerciale et industrielle à Marseille pour la transférer à FOS, les sous traitant suivront.

Le développement des croisières, de la plaisance peut être envisagé avec des transports en commun efficaces pour les croisiéristes et les habitants.

En conclusion, je veux insister sur l'augmentation des facteurs de risque pour la santé des habitants de ces quartiers (pollution atmosphérique, bruit, ...) . Les habitants réclament une amélioration de leur qualité de vie qui ne peut passer par ce projet qui va augmenter les nuisances, le trafic des camions qui traverseront les quartiers.

Une réflexion doit être menée avec les habitants, le port, la SNCF, la ville, la région mais aussi des professionnels comme des architectes urbanistes, des professionnels de la gestion et de l'ingénierie de l'environnement, sur le modèle de la joliette, pour un projet en commun de l'avenir du port tenant compte des souhaits des habitants.

Je vous remercie encore pour votre investissement dans cette mission qui vous a été confiée. Vous avez toute notre confiance pour transmettre nos doléances et ces quelques propositions. Cependant nous avons parfois quelques doutes sur la prise en compte des conclusions de ces enquêtes dites d'utilité publique. J'espère encore qu'il ne s'agit pas d'un simulacre de démocratie. En effet, je vous informe que les travaux de cette plate forme ont déjà commencé..

Kierzkowski Igor	11 impasse Sanguinetti 13016	
-------------------------	------------------------------	--

Ce projet n'a-t-il pas, à l'origine, pour seul but de proposer aux affréteurs du Canet une solution de re-localisation avant leur expulsion.

Le déménagement du Canet vers Mourepiane permet je suppose au propriétaire du Canet (RFF, SNCF ou autres) de réaliser une très belle plus-value sur la vente du terrain, alors pourquoi faire appel à de l'argent public pour la réalisation de Mourepiane? doit-on vraiment demander à l'État de payer le re-logement qui devrait être entièrement à la charge du bailleur du Canet?

Je vois une privatisation des bénéfices par contre les charges sont renvoyés sur l'argent public, de plus en montant un projet incertain pour ne pas dire non viable.

On parle de centaines de camions en plus qui circuleront quotidiennement dans nos quartiers mais les camions font aussi des rotations dans l'enceinte même du port (va et vient dus aux ronds-points) occasionnant aussi beaucoup de bruit, y-a-t-on pensé? Et ces camions, où seront-ils stationnés en attendant d'être traités et de jour comme de nuit? J'habite sur le plateau de Mourepiane au dessus d'un parking dont le terrain appartient au port et qui accueille toutes les nuits une quinzaine de poids lourds, nuisance considérable : les moteurs qui alimentent les climatisations s'enclenchent régulièrement et dont le bruit est perceptible malgré le double vitrage. Quelle est la solution envisagée par le port? agrandir le parking? cette gêne a-t-elle été prise en compte et estimée?

Je ne crois pas en l'absence de trafic camions/trains entre 22 et 6 H du matin, le déchargement des bateaux se fait bien 7/7 24/24 alors pourquoi ne se ferait-il pas la même chose coté TTCM ?.

Je ne crois pas cette promesse de la part du port autonome qui fait ce qu'il veut sur son terrain (même hors légalité: voir le stockage de matières contaminées dans le bassin Mirabeau alors que leur autorisation n'était plus valable depuis plusieurs années- Un beau scandale et qui montre le peu d'intérêt que porte le port aux habitants du quartier!)

J'ai aussi une énorme doute concernant le passage de tout le flux de camions via la porte 4 qui est déjà pas mal saturée et qui ne pourra pas tout absorber, le passage par la porte 5 serait une énorme catastrophe pour notre quartier. L'étude du flux des camions a-t-elle été faite sérieusement?

Que dans les années 50 et 60 on ait conçu le port autonome dans Marseille soit! Mais que 60 ans plus tard on soit toujours sur le même logiciel est incompréhensible. Fos et Miramas aussi sont là, bien plus performants que ne pourra jamais l'être Mourepiane surtout dans ce marché international et très concurrentiel qu'est celui du fret. La métropole MPM elle aussi voit le jour et n'est-elle pas là pour articuler ce genre de projet au niveau d'un territoire plus vaste?

Vous l'avez certainement constaté lors de votre permanence sur Mourepiane notre quartier est agréable et il fait bon y vivre, c'est sûr le port autonome est un voisin bruyant et puant (odeurs en fin d'après-midi) mais qui nous laisse de temps à autres un certain répit, la réalisation du TTCM va compromettre cet équilibre très fragile mais qui est vital pour nous.

Je pense que nos élus comme les habitants commencent à douter de la validité de ce projet mal ficelé, d'ailleurs les réserves émises à ce sujet lors du conseil municipal (notamment par Mr Roland Blum adjoint délégué au port et qui était à l'origine pro TTCM) est d'après moi un aveu très significatif, et le conseil du 15-16 l'a pour sa part rejeté en bloc alors que ses élus auraient pu être plus sensible au mirage d'une promesse d'emplois supplémentaires!

Le port autonome peut avoir de plus belles ambitions. Pourquoi pas la création d'une technopole de la mer, d'un projet en lien avec les bateaux de croisière. Le 15-16 cherche aussi à créer un dispensaire pour soulager l'hôpital nord pourquoi ne pas utiliser ce terrain.

Voilà pourquoi je tenais à vous dire ma complète opposition à ce Projet.

Trafic poids lourds

Le trafic poids-lourds généré par les activités du terminal : environ 500 poids-lourds par jour et par sens, soit 1 000 MJA.

Ce trafic poids-lourds de 1100 MJA génèrera de la pollution dans nos quartiers de la pollution atmosphérique, du bruit, un danger. (L'étude d'impact ne précise pas la nature des produits transportés mais assure que le risque d'incendie des véhicules est faible).

Il est précisé que l'A55 verrait 1600 véhicules par jour en plus. Il n'est pas mentionné l'incidence sur le trafic routier sur l'autoroute A7 qui jouxte les quartiers impactés. L'étude d'impact considère un scénario sans projet qui conduit à une augmentation du trafic routier de 4 % sur l'A55 à l'horizon 2017 (passage de 72 400 véhicules par jour à 74 400) ; le scénario avec le projet induit lui une augmentation de 5 %, soit 75 000 véhicules par jour

Effets positifs sur les quartiers Nord de Marseille.

D'un point de vue socio-économique, l'ensemble des projets auront des effets positifs sur les quartiers Nord de Marseille. Ils permettent en effet l'évolution et la diversification de la fonction économique du secteur. Ils contribuent au dynamisme économique local, en permettant notamment la création d'emplois, du fait de l'installation de nouvelles entreprises. de GPMM, constituent une emprise foncière disponible, dans un environnement occupé par des activités industrielles.

S'il s'agit de réinstaller les opérateurs de la gare du Canet, ce qui n'est pas assuré, on ne voit pas comment cette réimplantation produirait un dynamisme de création d'emplois.

Impact sur les transports en commun :

Le site de Mourepiane est accessible en transport en commun via les lignes de bus n°25, 35, 36 et 96.

Le passage à niveau situé à Saint-André coupera la circulation des bus 25 et 36 lors du passage très long des trains porte-conteneurs.

De plus, ces encombrements ne favoriseront pas l'accès des habitants au terminal du futur Tramway envisagé au niveau de Saint-Exupéry (ligne T3 La Rouvière – St Exupéry).

Cette traversée des trains provoquera irrémédiablement l'enclavement du quartier Saint-André.

Trafic des trains :

Les trains provenant du réseau ferré national (RFN) (raccordement ferroviaire de Mourepiane), en traction électrique, seront reçus sur le faisceau de réception de Mourepiane. Depuis ce faisceau, les trains seront repris en machine thermique pour la desserte du terminal de transport combiné, ou les bassins Sud du port via la liaison d'Arcenc. Une manœuvre de tiroir sur le faisceau de Saint-André permettra aux trains d'assurer la liaison entre le faisceau de Mourepiane et le terminal de transport combiné. (page 26)

Est-ce à dire que les déplacements sur la zone de Saint-André se feront par traction diesel ? Si c'est le cas, cela entraînera une pollution de l'air supplémentaire.

Le trafic sur les faisceaux ferrés de Mourepiane et de Saint-André est estimé à 15 allers-retours de jour (6h – 22h) et 5 allers-retours de nuit (22h – 6h). Cette hypothèse maximaliste est cohérente avec les hypothèses prises en situation avec aménagement dans le cadre du projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane. (page 46)

En termes de passages des convois, il y a donc 40 circulations ce qui représente pour un train circulant à 30km/h, 1 heure 20 mn de nuisance sonore entre 80 et 95 dBCA. Le linéaire d'habitations situées à moins de 30 mètres impacté serait de 1 km. Il serait bien plus important en amont et au-delà.

Recensement des sites sensibles (page 151)

L'aire d'étude ne comprend pas les structures d'accueil d'enfants, d'écoles, d'établissements de santé et activités sportives, cependant 21 structures sont recensées dans la zone d'étude. A noter que les stades de Saint-Henri, de Saint-André de l'Estaque ne sont pas mentionnés. L'étude d'impact ne semble jamais tenir compte de la densité de population de ces quartiers du 16^e arrondissement.

Risque industriel (page 181)

L'étude d'impact ne mentionne pas le site de stockage de gaz industriels classé ICPE situé à Saint-Henri qui longe la voie ferrée

Sté INVENTEC - GROUPE DEHON (CLIMALIFE)

- 36 Boulevard Emmanuel Eydoux, 13016 MARSEILLE (13) - Surface: 1,1 hectare

- Site accessible par chemin de fer et mer. ACTIVITES Plateforme de stockage et de

Liquière Jean-Louis		
<p>Le projet de regroupement des activités de la gare du Canet et de celle de Mourepiane va causer beaucoup de problèmes environnementaux dans le noyau villageois de St André et le plateau Consolat : bruit, pollution, circulation de poids lourds chargés de containers,..</p> <p>Que reste-t-il de la belle unanimité autour de ce projet grandiose après les interventions de Roland Blum (rapporteur de la charte ville/port au conseil Municipal), de Jean-Marc Coppola (rapporteur de la même charte à la Région) et de Samia Ghali (Maire des 15/16 dont le conseil d'arrondissement s'est prononcé à l'unanimité contre le projet).</p> <p>Il n'en reste pas grand chose. "Au final, cet avis favorable ne l'était plus trop après débat."</p> <p>Une chose est sûre : pour la Région ou pour la Ville, l'enquête publique sera déterminante.</p>		

Mattéi Roland		Estaque
<p>Habitant de l'Estaque je viens de faire partir le courrier postal à l'adresse indiquée sur la lettre type car j'avoue par mon travail ne pas avoir le temps de faire une belle lettre pleine de colère, de dégoût et autres....mais Il vaut mieux envoyer la lettre-type que ne rien faire du tout !!!!</p>		

RAUZIER Michèle		
<p>" page 114- Restriction des constructions dans le périmètre....."</p> <p>En clair, cela représente toute la partie sud du chemin du Mozambique, soit environ 20 % de la surface du plateau, où il serait donc impossible de construire.</p> <p>Il est impensable que nous acceptions de telles mesures qui déprécieraient nos habitations et nous interdiraient d'envisager toute construction sur du foncier qui nous coûte déjà fort cher en terme de taxes !</p> <p>Comment peut-on envisager de faire cohabiter la dangerosité de ces produits transportés par le TTCM et les riverains ? En plein tissu urbain, il me semble qu'il y a là une incohérence totale, une irresponsabilité des pouvoirs publics, et un mépris pour ces populations, qui de toute façon, ne se laisseront pas emprisonner dans un environnement aussi dégradé.</p> <p>Pourquoi ne peut-il être localisé à Fos, qui est un territoire tout indiqué avec des infrastructures permettant ce type d'activité, loin des populations ?</p> <p>En plus, on oublie de parler de l'existence, en proximité immédiate du TTCM, de la Sté Médiaco Vrac, qui traite 9000 t de soude, et qui est en ICPE ,et qui, selon l'enquête publique avec ""avis favorable", ne présentait aucun danger, ni aucune nuisance pour les riverains. Sauf que le 6 août 2015, nous avons dû rester confinés pendant plus de 2 heures, l'air chargé d'ammoniaque était devenu irrespirable !! Nous avons été fortement incommodés par ces vapeurs et avons déposé une main courante auprès du commissariat de l'Estaque.</p> <p>On parle de réhabilitation de ces quartiers, d'amélioration du cadre de vie, pensez-vous sincèrement que c'est par ce type de projet monstrueux qu'on va y arriver ?</p> <p>ce projet ne doit pas voir le jour et les personnes qui l'auront cautionné, jugées irresponsables.</p>		

ROCHE Christiane	Membre du CS GRAND BAIE Adhérente de l'association de la PELOUQUE Adhérente au CIQ de ST HENRI Adhérente de l'AEE	
<p>Supprimer la gare du Canet en déportant son activité dans une zone urbaine est carrément du "délire" et ce n'est pas acceptable en terme de pollution atmosphérique de l'air de nuisances sonores de pollution maritime.</p> <p>Des trains d'un kilomètre de long (prévision 10 trains par jour) ce qui fera 2000 trains par an traverseront la résidence Consolât. Sans parler de la noria des camions qui traverseront le noyau villageois et l'A55 ce n'est pas acceptable. De qui se moque t on ?</p> <p>A quoi sert une enquête publique dont le résultat est connu d'avance puisque le calendrier annoncé par le GPMM précise un démarrage des travaux du terminal fin 2015 sont déjà en cours !!!! Avec une mise en service prévue pour 2017.</p> <p>Rien n'est prévu pour les riverains tout est fait comme si le GPMM était dans un "NO MAN'S LAND". CE N'EST PAS ACCEPTABLE.</p> <p>Nous n'avons rien à gagner nous les riverains même pas de l'emploi Que des NUISANCES et NOUS N'EN VOULONS PAS.</p> <p>Si le port à besoin de se développer qu'il le fasse à FOS.</p> <p>Nous avons déjà sous nos fenêtres l'A55 dont le trafic ne cesse d'augmenter occasionnant des nuisances sonores et pollution importantes et dont on nous promet une augmentation. En parallèle nous avons la voie ferrée dont les trains plus longs et plus nombreux vont augmenter encore les nuisances sonores.</p> <p>Le port en contre bas dont le trafic traitera environ 150000 conteneurs, encore des bruits en perspective lors des manutentions des conteneurs. Pensez vous honnêtement qu'il sera possible de vivre sereinement dans un tel environnement ??????</p> <p>Pour toutes les raisons énoncées plus haut NOUS REJETONS CE PROJET QUI N'EST PAS ACCEPTABLE EN ZONE URBAINE</p>		

SUMMONTI Philippe		Président du CIQ de l'Estaque
<p>- Passage à niveau de St André :</p> <p>Il est évoqué dans le projet, la suppression du passage à niveau de St André. Il serait inadmissible que celui ci disparaisse surtout s'il s'agit d'une fermeture définitive aux véhicules.</p> <p>Fermer cette entrée du quartier serait signer sa mort. A moins, bien sur d'inclure noir sur blanc dans le projet l'étude viable d'un nouveau plan de circulation.</p> <p>- Porte 5:</p> <p>Apparemment rien dans le projet n'évoque l'avenir de la Porte 5. A ce jour elle sert uniquement au passage de convois exceptionnels. Il ne faut surtout pas que les camions, vides ou chargés, puissent l'emprunter pour se rendre sur le pôle multimodale. L'ouverture de la Porte 5 entraînerait inévitablement un trafic de camion vers l'Estaque et par conséquent de fortes nuisances.</p> <p>- Le projet par lui même est il vraiment rentable, hormis pour les investisseurs d'Euromed qui souhaitent récupérer les terrains de la gare du Canet?</p>		

**Contribution à l'enquête publique de madame Sonia Ghali, Sénatrice et maire du 8ème
secteur de Marseille**

ur de
emble
seille
ne.

oiane,
ille -
et la

ut se
s des
torité
es et

notre
ire de
de la
'F' et
après

at des
t, est
nexe

é où
u de
our y

s (ou
eptée

ttant
der à
aint-
tions

es :

ls et

rs de
aire,
si la
ment

« L'Ae recommande que les maîtres d'ouvrage examinent, au-delà de l'application de la réglementation, les dispositions constructives, notamment pour les nouvelles voies ferrées, qui permettront de réduire à la source le bruit auquel seront exposés les salariés des futurs exploitants».

« L'Ae recommande d'élaborer une vision prospective à l'horizon 2025 ou 2030 qui permette au public de bien comprendre les effets sur le trafic routier et la pollution de l'air du scénario de transfert modal qui constitue le principal argument environnemental du projet». *extrait du rapport de l'autorité environnemental*

- risques environnementaux et industriels ;

« L'Ae recommande de procéder à une évaluation quantitative des risques de pollution des eaux par les substances chimiques et matières en suspension manutentionnées au sein du terminal combiné. »

Le projet inclus le stationnement de plus de 50 wagons susceptibles de contenir des matières dangereuses, ce point est soumis à étude de dangers selon les dispositions des articles R.551-8 et R.551-11 du code de l'environnement.

Cette étude de dangers a été réalisée et transmise au Préfet. Cette étude devrait être jointe au dossier d'étude d'impact mis à l'enquête publique ce qui n'est pas le cas.

- saturation d'une aire urbaine très dense et en cours de développement sur l'OIN Euroméditerranéenne qui accueillera bientôt de nouvelles activités et plusieurs milliers de nouveaux habitants.

La Mairie de secteur au regard des éléments qui lui ont été développés et présentés souhaite qu'en matière de bruit

1. les nuisances sonores maximales susceptibles d'être générées par le projet soient évaluées et contrôlées ;
2. l'évaluation du bruit ferroviaire susceptible de résulter de la réalisation ultérieure d'un terminal d'autoroute ferroviaire soit prise en compte dans l'étude d'impact ;
3. les dispositions permettant de réduire à la source le bruit auquel seront exposés les personnes travaillant sur le site ainsi que les riverains soient mise en œuvre.

en matière de risques :

1. les risques liés au transport de matières dangereuses au sein de l'analyse de l'état initial du projet soient détaillés ;
2. l'étude de dangers réalisée en application des articles R.551-8 et R.551-11 du code de l'environnement soit mise à disposition du public ;
3. une évaluation quantitative des risques de pollution des eaux par les substances chimiques et matières en suspension qui seront manutentionnées au sein du terminal combiné soit réalisée ;

en matière de pollution de l'air :

1. une vision prospective à l'horizon 2025 ou 2030 qui permette au public de bien comprendre les effets sur le trafic routier et la pollution de l'air du scénario de transfert modal qui constitue le principal argument environnemental du projet soit réalisée ;

2. une évaluation des impacts sur le climat à l'aide d'un bilan exhaustif des émissions de gaz à effet de serre évitées ou ajoutées soit réalisée

Le projet s'inscrit aussi, selon les maîtres d'ouvrage, dans la politique publique de confortement d'activités économiques à proximité immédiate des quartiers Nord de Marseille. L'Ae note que cette proximité entre les habitats et les emplois serait, a priori, à mettre au crédit environnemental du projet, sans qu'il soit aisé d'en quantifier les bénéfices.

Au vu de toutes ces réserves et de l'argent public investi, ces interrogations trouvent d'autant plus de sens que les habitants de ce secteur observent, impuissants, l'installation d'activité leur portant en tout point préjudice, sans contrepartie en matière de transport, d'emploi ou d'aménagement urbain

Toutes ces contraintes imposées nous obligent aujourd'hui à la vigilance voire même à la méfiance.

La position de la Mairie du 8ème secteur est claire: les orientations et le développement des projets du Grand Port de Marseille Fos doivent se construire à l'échelle de l'espace métropolitain en respectant les habitants, leur cadre de vie ainsi que les orientations stratégiques choisies dans chaque aire urbaine en appliquant avec rigueur et sens des responsabilités les mesures de précautions et de gestions des risques en vigueur.



Samia GHALI
Sénateur-Maire du 8^{ème} secteur

Question écrite n° 17834 de Mme Samia Ghali (Bouches-du-Rhône - Socialiste et républicain)

publiée dans le JO Sénat du 17/09/2015 - page 2172

Mme Samia Ghali attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le débat autour du terminal de transports combinés de Mourepiane (TTCM) et les sur les bouleversements que ce projet occasionnerait s'il était mené à son terme dans l'état actuel des choses. Le grand port maritime de Marseille (GPMM), avec la réalisation du TTCM, souhaite atteindre l'objectif louable, et recherché par tous, de rendre au port de Marseille son attractivité, redynamisant ainsi l'activité économique et la création d'emploi. Elle comprend cette logique et il n'échappe à personne que le port est un atout majeur de Marseille. Toutefois, ce projet financé à 66 % par de l'argent public ne peut se construire à marche forcée, en tournant le dos aux interrogations et réserves légitimes des habitants des quartiers concernés et des élus locaux. Dans une démarche de défense de ce territoire, des commerces de proximité, du cadre de vie et du patrimoine des habitants, elle a demandé à ce que des garanties soient fournies par le GPMM, la SNCF et Projenor, en termes de pollution sonore et de l'air. Ainsi, le désenclavement des quartiers nord de Marseille, une de ses priorités, partagées au plus haut niveau de l'État, est clairement remis en cause par la suppression du passage à niveau de Saint-André prévu dans le projet du TTCM. Le choix de l'ouverture aux transports de ces zones est le fruit d'une réflexion concertée à laquelle l'ensemble des services de l'État ont été associés ; or la suppression du passage à niveau de Saint-André mettrait en péril le projet de tramway reliant Arenc à Saint-Henri, pour y favoriser une activité de fret. La relégation des populations au profit d'une activité industrielle, qui n'apportera pas (ou peu) d'emplois et dont les bénéfices économiques sont incertains ne peut pas être acceptée sans projet alternatif concret de la part de SNCF réseau, d'autant que ce passage à niveau représente un véritable carrefour, dans les quartiers nord, permettant quotidiennement aux habitants de circuler, d'irriguer la zone franche urbaine, d'accéder à l'autoroute et aux entreprises alentour, ou encore de desservir le lycée Saint-Exupéry (plus grand lycée de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Ces craintes ont fait l'objet de questions auxquelles les entités en charge du projet n'ont apporté ni réponse, ni solution. Au vu de l'argent public investi (40 millions d'euros sur les 60 millions d'euros investis dans le projet), ces interrogations trouvent d'autant plus de sens que les habitants de ce secteur observent, impuissants, l'installation d'activités leur portant en tout point préjudice, sans contrepartie en matière de transport, d'emploi ou d'aménagement urbain. Aujourd'hui, ce silence inquiète les habitants, et l'interpelle en tant que maire de secteur de Marseille. C'est pourquoi elle a demandé au préfet que l'enquête publique initialement prévue pendant les vacances scolaires soit repoussée à septembre 2015, ce qu'il a accepté. Pendant près de 30 ans, les habitants ont assisté impuissants à la mutation de leurs quartiers, par la création de grandes cités dont la quasi totalité font l'objet de projets de rénovation urbaine (PRU), par la réalisation d'autoroutes qui les prennent en étau, par l'implantation de carrières nuisant aux espaces naturels, par le stockage de déchets d'amiante qui y est lié et par la présence de containers aux abords des habitations. Toutes ces contraintes imposées obligent aujourd'hui à la vigilance voire même à la méfiance. Elle souhaite recevoir des réponses claires, afin que puisse se poursuivre une concertation respectueuse des intérêts d'une population qui depuis des décennies est pénalisé au profit du rayonnement partiel et déséquilibré de Marseille.

En attente de réponse du Secrétariat d'État, auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche