

## Intermodal : Le parc des Aygalades à l'arrêt en gare de Mourepiane

Présenté comme une "coulée verte" au sein d'un quartier cisailé par les autoroutes et les voies de chemin de fer, le futur parc des Aygalades doit être aménagé sur l'espace de la gare du Canet. Pour l'heure, le site est encore occupé par des entreprises de logistique qui doivent déménager vers le terminal de Mourepiane, sur le port.

**marsactu**

### MARSEILLE



#### Un compte rendu particulièrement documenté de Clémentine Vaysse

Conçu pour se déployer le long du ruisseau des Aygalades, aujourd'hui enterré, le futur parc prévu par Euromed II devrait faire quatorze hectares. Soit presque autant que le parc Borely. Une petite révolution urbanistique entre les Crottes et le Canet, quartiers aujourd'hui séparés par un vaste faisceau de voies ferrées, mieux connue sous le nom de gare du Canet. Annoncé dès les premiers pas de l'extension d'Euroméditerranée, l'horizon de ce parc se fait de plus en plus lointain. Le 5 novembre dernier devant un parterre de professionnels, l'urbaniste François Leclercq présentait son projet qui était un des atouts majeurs pour l'obtention du label Ecocité. Or, au moment d'évoquer le futur parc des Aygalades, son propos prend soudain des précautions oratoires inhabituelles : *"Le périmètre comprend une petite rivière qui passe sous la gare du Canet qui doit déménager dans un délai, heu, dans un délai qui n'est pas précis"*. En fait, l'aménagement du parc dépend directement de l'avenir d'un autre grand projet sur le périmètre duquel doivent être transférées les activités actuellement présentes au Canet. Il s'agit du futur terminal de transport combiné de Mourepiane dans le périmètre du Grand port maritime de Marseille. Or, pour de multiples raisons notamment financières, sa réalisation s'avère plus compliquée que prévue. Même si il a fait partie des annonces à plusieurs milliards du Premier Ministre, le projet n'est ni chiffré, ni daté et entraîne du retard dans les plans d'Euromed II pour le parc des Aygalades. Pour que ce parc puisse se faire, et servir de levier à un imposant programme immobilier, Euroméditerranée doit récupérer les 25 hectares du pôle logistique, qui appartiennent à la SNCF et à RFF. Or, actuellement, trois entreprises occupent ce site. Elles y reçoivent des conteneurs qui arrivent par rails et repartent sur des camions vers toute la région. Le trafic sur ce site représente 320 poids lourds par jour<sup>[1]</sup> et environ 200 emplois, explique Régis Hauswirth, président de Transagruie, un des trois exploitants. A propos de leur transfert, il poursuit : Au début, on nous a dit qu'on allait déménager d'ici un an, aujourd'hui, on nous parle de plus de trois. Régis Hauswirth ne semble d'ailleurs pas trop croire à l'imminence d'un déménagement. *"On nous a parlé d'une transformation progressive de la zone avec un transfert à Mourepiane. Ça sera une amélioration avec une voie supplémentaire et de meilleures infrastructures"*, confirme Stéphane Tordjman, chef d'agence à Naviland Cargo, autre locataire du Canet. Son entreprise qui fait du trafic continental loue un terrain de 79 000 mètres carrés à RFF, pour 23 emplois sur le site.

Du côté d'Euroméditerranée, on ne se risque pas à préciser un point de chute. *"Mourepiane est en dehors de notre périmètre. Je pense qu'il faut les transférer dans un endroit où on peut traiter ces trafics"*, assure Paul Colombani, le directeur adjoint de l'établissement public d'aménagement. *"Aujourd'hui, la plateforme du Canet n'est pas performante"*. Quant au calendrier, le responsable d'Euroméditerranée, se fait prier pour répondre : *"On fera une réalisation par phases, à l'horizon 2020"*. Le contour exact du parc sera selon lui défini ultérieurement. Commence alors une passe à dix, avec un premier renvoi de responsabilités vers les actuels propriétaires des terrains. *"C'est à la SNCF et à RFF de nous tenir au courant de la libération du site"*, poursuit Paul Colombani. Déviation immédiate à la SNCF : *"Rien ne bougera tant que le port n'aura pas aménagé le nouveau site. Il y a des engagements mais rien de signé. La SNCF n'a pas la main sur les négociations"*. A RFF, qui est propriétaire de 16 des 25 hectares de la gare du Canet, la réponse est sensiblement la même : *"RFF accepte de céder son foncier à condition d'avoir en échange un site avec les mêmes fonctionnalités ferroviaires"*, explique Gilles Thomas, chargé de patrimoine. Pourtant, pour ne rien simplifier, l'entreprise publique est un des acteurs du projet de Mourepiane. Par le passé, ce faisceau de voies était relié au reste du réseau avant d'être peu à peu abandonné. RFF est chargée de son raccordement. *"Les travaux ont commencé l'année dernière"*, décrit Philippe Robustelli, chargé de la maîtrise d'ouvrage à RFF. *"Nous sommes en position de finir mais aucun calendrier de mise en service ne nous a été indiqué. Ce raccordement n'aura de fonctionnalité que le jour où le port sera prêt à accueillir des trains"*. A entendre les deux entreprises ferroviaires, c'est donc du côté du port, propriétaire des 10 hectares du site du futur terminal, qu'il faut chercher la panne. Ce ne sera pas un simple déménagement. Au Grand Port Maritime de Marseille, on n'est guère prolix. Si *"le dossier est à l'ordre du jour de chaque conseil de surveillance du port"*, il est fort difficile d'avoir des éléments techniques sur ce terminal de transport combiné. A chaud, la réponse est expéditive : *"Le port n'est pas seul dans ce dossier. Mais il a vocation à accueillir des marchandises de la mer, ce n'est donc pas un simple déménagement"*. Parmi les entreprises du Canet qui doivent déménager, un doute subsiste quant à l'implantation à Mourepiane : *"Puisque le terminal est dans le domaine public maritime, la législation douanière est plus stricte. Et donc incompatible avec nos marchandises qui viennent du train et partent sur des camions"*, explique un dirigeant. Une autre inquiétude porte sur l'absence de hangars sur le nouveau site alors que ces entreprises effectuent également du stockage et disposent de vastes entrepôts au Canet. Le port confirme que des structures de stockage ne sont pas prévues sur le nouveau site. Quant à une éventuelle lenteur dans la mise en oeuvre du terminal combiné, le port *"n'estime pas être en retard compte tenu de l'échelle du projet. Cela ne se fait pas en deux ou trois ans. Personne n'a jamais annoncé de date"* assure-t-on au port. Pourtant un groupement d'entreprise, Projénor, a bien été choisi pour gérer le terminal. Sur son site, on trouve bien une échéance, sans doute non actualisée : *"Le nouveau terminal devrait voir le jour en 2015"*. Il y a donc bien eu un rétropédalage qui correspond à la difficulté pour le port à boucler un tour de table financier qui s'élève à 65 millions d'euros. De toute façon, si on suit le raisonnement du port, le déménagement des entreprises du Canet ne se fera pas automatiquement sur le site de Mourepiane. Les destins des deux projets - parc des Aygalades et terminal combiné - ne seraient donc plus liés. Reste à trouver un autre site pour les entreprises concernées. Un des exploitants du Canet a une autre solution, un brin cynique. *"Si on me fait un beau chèque, je ferme tout et c'est réglé"*. Sans dire ce qu'il adviendra des emplois du site. [1] Chiffre 2008 de l'observatoire régional des transports.