

Intervention de M. Robert FRANCESCHI, Gérant de FRANCOFER lors de la plénière de Clôture à Fos-sur-Mer, le 20 janvier 2021

Mesdames/Messieurs, bonjour.

- **Quels arguments demandez-vous à l'État maître d'ouvrage de prendre en compte dans sa décision ?**

Pour moi, les arguments à prendre en compte sont :

- La réalisation d'une VSA (Voie Structurante d'Agglomération) desservant les zones d'activités situées le long du parcours et permettant l'accès aux centres urbains des villes traversées.
- Complétée par un accès depuis le CD 10 (allant d'Entressen à Miramas) pour créer l'amorce d'un périphérique pour la ville de Miramas (bientôt 30 000 habitants) et faciliter les échanges Est/Ouest (Entressen, Mouriès/Étang de Berre) et l'accès au PEM (Pôle d'Echanges Multimodal). Il n'existe pas de liaison ferroviaire avec les universités d'Aix et les étudiants de l'ouest du département doivent pouvoir y accéder aisément (en attendant une liaison ferroviaire). Et le pourtour de l'Étang de Berre est un territoire fortement industrialisé pourvoyeur de nombreux emplois.
- Un meilleur traitement des eaux de ruissellement :
 - Utiliser le « trou de Séraillé » pour filtrer les eaux et alimenter la nappe phréatique de la Crau.
 - Étendre le réseau pluvial de la ville de Miramas pour le raccorder à ce trou.
 - Trou qui sera certainement comblé par les déblais de la gare souterraine de St Charles (il faudra bien trouver un exutoire à ses produits de terrassement !).
 - Une installation de production de chaleur et de froid devra y être construite : alimentation des cités Capitaine, des bâtiments (logements, hôtels, ...) de la Boule noire (ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de la gare), des logements et locaux de l'ETAMAT (ETAbblissement du MATériel de l'armée) et des tentes sous température dirigée de la ZRA (Zone de Regroupement et d'Attente). Et recueillir les eaux de ruissellement de ces zones.
- Pour une modification du paysage de l'entrée ouest de la ville de Miramas.
- Pour créer des ressources supplémentaires à SNCF Réseau qui en a bien besoin et qui accroîtra ainsi sa RSE (Responsabilité Sociale d'Entreprise).
- Pour resserrer les liens historiques ville/chemin de fer (merci M. Talabot).

En résumé, élargir la vision sur le dossier et prendre en considération les projets en cours ou à venir pour une meilleure inscription dans le développement durable, la protection de la nature et dans l'utilisation de nos impôts.

- **Quelles recommandations souhaitez-vous faire pour la suite de la concertation sur le projet ?**

Il faut élargir la réflexion à la mobilité et aux transports en général sur la zone et la région.

Le ferroviaire s'est invité dans le débat : c'était inévitable.

Le paysage ferroviaire, obscurci réforme après réforme, est devenu illisible.

Et c'est dangereux : la sécurité ferroviaire est engagée sur ses fondements. L'IHM (Interface Homme Machine) est déséquilibrée voire totalement inexistante.

J'en veux pour preuve le dernier rapport de l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire - rapport 2019) : un train a franchi une aiguille en voie déviée à 168 km/h. Sans accident, sans morts ni blessés, fort heureusement et probablement par hasard (où du fait des marges de sécurité appliquées par Réseau).

Ce qui est grave dans cet incident (**contraire à la sécurité** - défaillance d'une balise ERTMS) c'est l'absence de réaction humaine : on a laissé la machine suivre son programme !

Pire, on n'a pas réagi aux remarques du personnel de bord. On n'a pas alerté sa hiérarchie et ce n'est que le jour d'après que les mesures adaptées (et draconiennes) ont été mises en œuvre.

C'EST GRAVE PARCE QUE LA BOUCLE DE RATTRAPAGE N'A PAS FONCTIONNÉ ! IHM (et encéphalogramme) plat !

Voilà pourquoi il y a urgence à intervenir, à organiser le fret ferroviaire qui est le parent pauvre des réformes (au fret, il n'y a pas d'équivalent aux AOT TER (Autorité Organisatrice des Transports pour le Transport Express Régional). D'autres signes sont inquiétants.

J'en ai terminé pour aujourd'hui avec mes réflexions d'Ingénieur Transport Exploitation (IGTE - VAE par la SNCF - c'était ça le statut).

Mais le dossier fret ferroviaire est loin d'être clos et je demande à Monsieur le Préfet de prendre en considération mes courriers (5) sur le sujet et d'organiser au plus vite une table ronde avec les industriels de la région et l'OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité). Les EF (Entreprises Ferroviaires) ne devront être invitées qu'au titre de prestataires de services.

Merci de votre attention.