



PROJET DE RECONSTITUTION DES  
FONCTIONNALITÉS FERROVIAIRES  
DU CANET

CONCERTATION PRÉALABLE DU 16  
NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE

## **ATELIER THEMATIQUE : LES EFFETS DU PROJET SUR LE TERRITOIRE 21 novembre 2022**



L'atelier thématique sur les effets du projet sur le territoire s'est déroulé le 21 novembre 2022, de 17h30 à 20h40, à Marseille. Il a réuni une vingtaine de participants.

## 1. Introduction

**Claude CHARDONNET, modératrice**, souhaite la bienvenue aux participants. Elle rappelle la thématique de l'atelier : les effets du projet sur le territoire. Elle présente aux participants le déroulé de l'atelier, organisé autour de :

- Un premier temps consacré à la présentation du projet, des modalités de concertation et des thématiques de l'atelier, suivi d'un temps d'échanges avec les participants ;
- Un deuxième et un troisième temps de présentation, consacrés aux thématiques de l'atelier, suivis chacun d'un temps d'échanges avec les participants ;
- Un temps de travail en sous-groupe sur les thématiques de l'atelier, suivi d'une mise en commun.

## 2. Le projet et la concertation

### 2.1 Les porteurs du projet

**Claude CHARDONNET** rappelle que le projet est piloté par le port de Marseille Fos ainsi que par SNCF Réseau et présente les principaux intervenants côté maîtrise d'ouvrage :

- **Patrick LARMINAT, SNCF Réseau**
- **Frédéric LEMOINE, port de Marseille Fos**
- **Stéphane PITON, SNCF Réseau**
- **Alain PREA, port de Marseille Fos.**

### 2.2 La concertation

**Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation**, rappelle que son rôle est de veiller à ce que le droit à l'information et à la participation du public soient garantis tout au long de la concertation, c'est-à-dire de veiller à la qualité et à la transparence de l'information transmise, mais également de veiller à ce que le public puisse s'exprimer et soit écouté. Il précise qu'il est possible de le solliciter ou d'échanger avec lui tout au long de la concertation. Il encourage également les participants à poser des questions ou donner un avis via le formulaire papier à disposition lors des rencontres, ainsi que via le formulaire de participation sur le site internet de la concertation ; il s'agira alors d'une expression officielle publique qui intégrera le bilan de la concertation.

**Claude CHARDONNET** énumère les différents moyens d'information à destination du public dans le cadre de la concertation :

- **Le site internet** dédié à la concertation : [www.concertation-reconstitution-canet.fr](http://www.concertation-reconstitution-canet.fr)
- **Le dossier de concertation et sa synthèse**, mis à disposition sur le site internet et lors des rencontres de la concertation.
- **L'exposition du projet**, installée lors des rencontres.

Elle indique par ailleurs que les modalités d'expression suivantes sont prévues :

- **Les rendez-vous de la concertation.**
- **L'espace d'expression dédié sur le site internet**, pour déposer un avis ou pour poser une question.
- **Un formulaire papier de recueil des contributions**, mis à disposition lors des rencontres.

Elle détaille le calendrier des rencontres de la concertation :

● Réunion publique	Lancement	mercredi 16   11 18h00	Association musicale Sainte-Cécile 1 place Raphel, 16 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier	Effets du projet sur le territoire	lundi 21   11 17h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, réfectoire 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	mardi 29   11 16h30	Centre social les Musardises 32 Rue des Musardises, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Atelier-visite	Aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du port	mardi 6   12 16h30	Port de Marseille Fos, réfectoire des formes 8 & 9 Chemin du Littoral, 15 <sup>e</sup> Marseille
● Réunion publique	Synthèse	jeudi 15   12 18h30	École de la 2 <sup>e</sup> Chance, amphithéâtre 360 chemin Madrague Ville, 15 <sup>e</sup> Marseille

Elle invite les participants à s'inscrire aux ateliers, sur le formulaire d'inscription du site internet.

### 2.3 Le projet en bref

La vidéo de présentation du projet est diffusée.

Pour visionner la vidéo : <https://www.concertation-reconstitution-canet.fr/le-projet-en-bref>

**Claude CHARDONNET** énumère les six enjeux environnementaux identifiés lors des études lancées par les maîtres d'ouvrages dans le cadre du projet :

- Circulation,
- Acoustique,
- Vibrations,
- Qualité de l'air,
- Biodiversité,
- Hydraulique.

Elle indique que les maîtres d'ouvrages ont souhaité, pour cet atelier, se concentrer sur les enjeux de qualité de l'air, d'acoustique, de vibration et de circulation. Elle précise qu'il sera bien évidemment possible d'aborder les autres sujets, notamment lors du travail en sous-groupe, tout en indiquant que les interventions qui vont suivre vont donc porter sur les problématiques citées précédemment.

## 2.4 Temps d'échanges

- **Madame PROST-COLETTA, habitante de l'Estaque**, se demande à quel moment il est possible pour les participants à la concertation d'interroger le projet tel qu'il leur est proposé, c'est-à-dire notamment d'interroger le choix d'une solution plutôt qu'une autre.
- **Monsieur PELLICCIO, CIQ Saint André**, trouve l'intitulé de la concertation très réducteur compte tenu de l'ampleur du projet. Il pense que le projet va engendrer d'autres changements et activités sur le port qui ne correspondent pas uniquement à la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.
- **Madame LACALADE** indique avoir le sentiment que le projet est définitif et acté, et que cette concertation servira uniquement « à poser des petits pansements » sur les problèmes et nuisances auxquels les riverains seront confrontés.
- **Un participant** demande si la concertation volontaire est préalable à une enquête publique. Il précise que dans le cas d'une enquête publique, des solutions alternatives doivent être présentées. Il demande alors si ces solutions alternatives vont leur être présentées. Il demande enfin quelle est la perspective d'utilisation du nouveau terminal.

**Frédéric LEMOINE, port de Marseille Fos**, indique que le port évolue, notamment via des projets ayant pour but de développer l'économie portuaire, ce qui est favorable à l'emploi et au tissu économique autour du port. Il rappelle que certains de ces projets ne sont pas soumis à la concertation instaurée par le code de l'environnement, mais qu'ils sont quand même débattus dans le cadre des discussions avec le conseil de surveillance du port (dans lequel les collectivités sont représentées) et le conseil de développement (dans lequel les associations sont représentées). Il explique ainsi que différents projets sont à l'œuvre sur le port, dont le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

- **Monsieur PELLICCIO** prend la parole pour dire qu'il estime que l'ouverture du tunnel du Soulat est le « cheval de Troie » du port pour pouvoir augmenter les activités sur le port.

**Frédéric LEMOINE** précise qu'il est important que le port puisse bénéficier de bons accès pour l'acheminement des marchandises. Il indique que le port bénéficie de bons accès routiers jusqu'à présent, mais que l'accès ferroviaire, quant à lui, pose problème. Il explique que dans un objectif de report modal de la route vers le rail, il est important que le port bénéficie d'accès ferroviaires performants.

**Claude CHARDONNET** propose d'inscrire à l'ordre du jour des prochaines réunions les questions de l'opportunité du projet et de la justification des solutions retenues, afin de consacrer un temps de présentation et d'échange dédié à ces sujets. Elle invite également les participants à poser ces questions sur le site internet de la concertation, de façon à ce que les maîtres d'ouvrage puissent y apporter des éléments de réponse. Elle indique que le dossier d'information sur le projet contient également des éléments de réponse à ce sujet. Elle propose de concentrer les échanges de l'atelier autour de la thématique prévue, à savoir les effets du projet sur le territoire.

- **Madame PROST-COLETTA** souligne que c'est sur le contenu du projet que les participants ont des questions à poser. Elle souhaite donc qu'une date soit proposée afin de pouvoir interroger le contenu du projet sur un certain nombre de points, de façon à pouvoir en minimiser les nuisances pour les riverains.

- **Une personne du public** relève que les études d'impact du projet sur le territoire sont en cours, et se demande donc comment il va être possible de discuter ce soir des impacts du projet sur le territoire.

**Claude CHARDONNET** souligne que ce paradoxe est quasiment permanent lors des concertations publiques. Elle indique que, bien que les études soient encore en cours, un certain nombre d'éléments et d'informations peuvent d'ores-et-déjà être partagés avec le public.

**Mathias BOURRISSOUX** indique que l'opportunité du projet ne sera pas arrêtée aujourd'hui ou lors de la clôture de la concertation, et qu'elle est mise en débat à chacune des rencontres. Il rappelle que chacune des rencontres permet d'aborder un certain nombre d'enjeux. Il précise que l'opportunité du projet doit être sous-jacente à l'ensemble des questionnements poursuivis lors de ces rencontres, et qu'à la fin de la concertation, il espère que les participants aux ateliers disposeront de tous les éléments pour pouvoir se prononcer sur l'opportunité du projet.

**Alain PREA, port de Marseille Fos**, précise que Monsieur NADEAU du bureau d'étude CIA, expert en acoustique et vibration, est présent ce soir pour répondre à toutes les questions que les participants pourraient se poser sur ces deux thématiques.

**Frédéric LEMOINE** rappelle qu'il s'agit d'une démarche en plusieurs temps ; ce soir seront présentés les premiers résultats des diagnostics sur l'acoustique et les vibrations, les participants vont pouvoir faire des remarques, proposer des mesures, qui seront prises en compte par les maîtres d'ouvrage pour aiguiller les futures études, améliorer le projet et réduire les impacts sur les riverains.

- **Un participant**, s'adressant au port de Marseille Fos, demande quelle garantie le port peut apporter sur le fait qu'ils pourront imposer aux transporteurs et aux chargeurs l'utilisation du mode ferroviaire.

**Frédéric LEMOINE** répond que le port de Marseille Fos et SNCF Réseau ne pourront pas empêcher les transporteurs d'utiliser le mode routier. Cependant, il indique que dans le cas où rien ne serait fait, il sera impossible de développer le mode ferroviaire. Il précise que plusieurs transporteurs ont fait part au port de leur volonté d'utiliser le train tout en regrettant de ne pas disposer actuellement des outils nécessaires à un tel usage dans des conditions industrielles normales. Il indique que le rôle du port doit être de leur apporter ces outils afin que ces entreprises puissent développer leur activité.

### 3. Les thématiques de l'atelier

#### 3.1 Le report modal au service de la décarbonation des flux logistiques

**Frédéric LEMOINE** rappelle que le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet constitue une opportunité pour favoriser le report modal de la route vers le rail, bénéfique pour l'environnement et le territoire. Il indique qu'aujourd'hui la grande majorité des marchandises passent par la route, le mode ferroviaire représentant actuellement 0% des remorques et 15 à 20% des conteneurs. Il précise que l'objectif d'un report modal de la route vers le rail est dicté par l'Etat, notamment dans le but d'améliorer la qualité de l'air. Il précise que train est aujourd'hui le moyen de transport de grande capacité qui présente les impacts les plus faibles en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> et de pollution de l'air, un train représentant en moyenne l'équivalent de 40 camions et six fois moins d'énergie consommée.

### 3.2 Les circulations routières, ferroviaires et maritimes

**Philippe BION, port de Marseille Fos**, indique que le projet a un impact sur les trois types de trafic - ferroviaire, routier et maritime :

- **Concernant le trafic routier :**

Il explique que si le projet ne se faisait pas, le trafic routier augmenterait significativement. En revanche, avec le projet, la hausse du trafic routier desservant le port pourra être limitée.

- **Concernant le trafic ferroviaire :**

Il explique que, dans la situation actuelle, il y a en moyenne 10 passages de trains de fret quotidiens, dont en moyenne 3 passages de trains de vrac qui vont directement à Arenc et 7 passages de trains de fret continental et maritime, qui passent par le Canet. Il indique qu'en 2026, à la mise en service du projet, ce nombre passera à 8 passages de trains quotidiens dans Marseille (3 vrac et environ 5 multimodaux). Il précise que l'ambition, après 2026, est d'augmenter progressivement ce nombre de passage, via le report modal, avec une estimation sur 20 ans portant à 15 le nombre de passages en 2046.

- **Concernant le trafic maritime :**

Il explique que le nombre de conteneurs chargés et déchargés est très variable selon les navires. Il est prévu que le trafic maritime se développe sans connaître une augmentation du nombre d'escales, mais plutôt une augmentation de la capacité de chargement des navires. Parallèlement à cela, il est prévu l'ouverture de quelques nouvelles lignes. Il n'y aura pas une augmentation linéaire des escales en fonction de l'augmentation des volumes de marchandises traités sur le port.

**Philippe BION** précise que le report modal de la route vers le rail concernera les flux de longues distances ; le ferroviaire n'étant pas compétitif pour les flux de courtes distances.

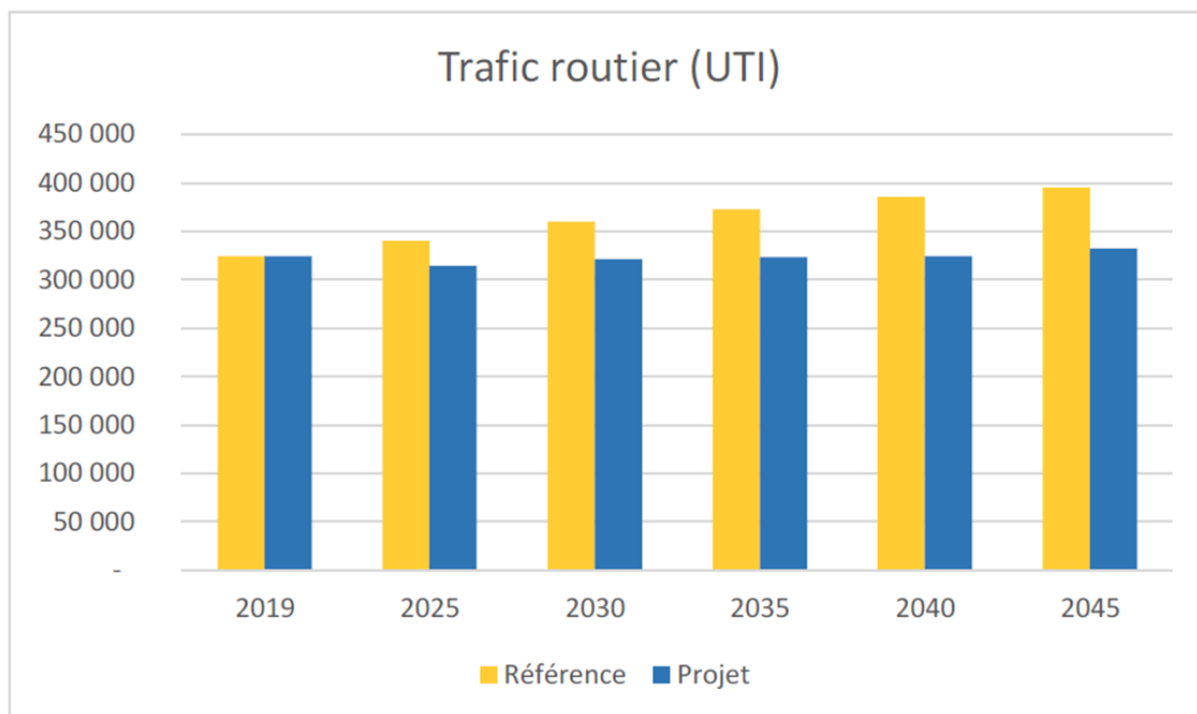
Concernant les matières dangereuses, il indique qu'elles représentent seulement 4% des flux qui transitent actuellement par le ferroviaire, dont 0% de matières radioactives ou explosives. Il précise que le mode ferroviaire est le moyen de transport le plus sûr après le *pipe*. Il rappelle par ailleurs que le transport de matières dangereuses est très réglementé et que des études de danger sont exigées pour les terminaux manutentionnant des matières dangereuses.

Il indique qu'une modélisation des trafics routiers est en cours afin de permettre une comparaison entre le trafic poids lourds actuel et le trafic poids lourds projeté après projet. Cette modélisation va permettre de quantifier les réductions des émissions de polluants liées au projet.

### 3.3 Temps d'échanges

- **Madame TEULE** fait remarquer que la carte présentée sur les évolutions du trafic poids lourds ne monte pas jusqu'au 16<sup>ème</sup> arrondissement, elle ne peut donc pas savoir s'il va y avoir ou non une augmentation du trafic routier dans son quartier. Elle demande par ailleurs quel sera le pourcentage de camions en moins si le projet voit le jour tel qu'il est présenté aujourd'hui. Elle souhaite également savoir quelle sera l'évolution du nombre de trains à la suite de la mise en service du projet.

**Frédéric LEMOINE** répond que la carte va être corrigée pour intégrer les espaces oubliés. Pour répondre à la question sur l'évolution du trafic routier prévue, il revient plus en détail sur le diagramme ci-dessous.



#### Évolution des trafics routiers – en référence et en projet

- **Madame TEULE**, après relecture du diagramme, estime que le projet ne servira à rien étant donné qu'il y aura toujours autant de camions après la mise en service du projet.

**Frédéric LEMOINE** rappelle que le port souhaite développer ses activités afin de participer au développement économique de la région, mais qu'il ne peut plus le faire en augmentant le trafic routier ; le projet va donc permettre ce développement économique sans ajouter de camions sur les routes.

- **Un participant** demande des précisions sur ce qu'est un train complet. Il voudrait également savoir quel est le pourcentage de trains courts par rapport aux trains longs.

**Patrick LARMINAT** explique qu'un train complet est un train de marchandises adressé par un même expéditeur à un même destinataire, acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire. Il précise que la longueur des trains fret est variable, allant jusqu'à 800 – 850 mètres, et dépend notamment de leur chargement. Ainsi, plus le chargement est dense, plus le train sera court.

- **Un participant** demande pourquoi il est prévu d'aller couper les trains à Mourepiane, alors que les trains longs peuvent être accueillis sur le faisceau d'Arenc.

**Philippe BION** indique qu'actuellement les trains qui arrivent au Canet, et qui sont à destination du port de Marseille Fos, sont des trains longs, qui sont découpés au Canet en coupons, ces coupons rentrent sur le port, sur un terminal qui ne peut recevoir que des coupons. Il explique que le projet du

port sur le terminal est toujours de ne traiter que des coupons, étant donné que ce terminal ne dispose que de voies courtes.

- **Une personne du public** interpelle la maîtrise d'ouvrage en demandant pourquoi on serait obligé de découper ces trains à Marseille.

**Philippe BION** explique que le fait de découper les trains hors de Marseille aurait pour effet de doubler le nombre de trains qui circuleront dans la ville. Il indique également que cela impacterait négativement la compétitivité économique du mode de transport ferroviaire, ce qui aurait pour effet que les trains ne circuleraient pas à Marseille (le trafic se ferait alors par camions). Il rappelle que l'endroit où les trains sont découpés doit être proche des chantiers de manutention de façon à limiter les nuisances liées à la traction des coupons, qui s'opère avec des engins thermiques. Il rappelle que sur Arenc, le problème se pose de recevoir le train entier, impliquant un mode de fonctionnement dérogatoire, qui n'est pas durable dans le temps.

Concernant les nuisances générées par l'activité ferroviaire, il précise que le port de Marseille Fos pourra fixer des règles sur les conditions de manœuvre des trains, par exemple, l'utilisation de bio carburants pour les engins de traction des coupons ferroviaires.

Il rappelle que sur Mourepiane, il y aura un faisceau long électrifié de cinq voies pouvant accueillir des trains longs, ainsi qu'un faisceau de manutention court et non électrifié, sur lequel il y aura forcément des coupons, et des manœuvres thermiques.

- **Un participant** relève que seule la question économique et la question du développement du port sont mis en avant, alors que les coûts sur la santé des riverains (cancers, personnes qui ne dorment pas la nuit, etc.), eux, ne sont jamais pris en compte. Il demande quelle porte les camions sortant du terminal Med Europe vont emprunter. Il remet en question la baisse du trafic de poids lourds annoncée sur le port après la mise en service du projet, notamment du fait du développement des activités sur le port de certaines entreprises, et plus particulièrement du groupe Lafarge.

**Philippe BION** rappelle que l'économie du transport ferroviaire ne bénéficie pas au port exclusivement, mais à l'économie globale et au territoire. La redevance perçue par le port sur le transport ferroviaire sera très faible de façon à inciter le report modal vers le mode ferroviaire. Il précise que le projet n'aura aucune incidence sur l'organisation actuelle du trafic routier sur le port et donc sur le fonctionnement des portes. Il explique que la croissance du trafic, routier notamment, n'est pas simplement due au développement des activités du port, mais également à l'augmentation de la consommation au sein de l'agglomération marseillaise.

- **Madame PELLICCIO** indique qu'en 2015, avec le projet du Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (TTCM), le quartier de Saint-André devenait zone SEVESO, elle s'étonne donc que la maîtrise d'ouvrage leur annonce qu'il n'y a pas de trafic de matières dangereuses à proximité du quartier Saint-André. Elle appelle la maîtrise d'ouvrage à prendre le sujet des matières dangereuses très au sérieux.
- **Monsieur DUMOLARD** indique qu'il est très louable de vouloir décarboner le transport routier, mais s'étonne de ne pas avoir vu grand-chose pour décarboner le fret maritime.

**Philippe BION** indique que les préoccupations des riverains au sujet des matières dangereuses vont être prises en compte, et rappelle que les installations qui se font en la matière sont soumises à réglementation des services de l'Etat. Concernant la décarbonation du fret maritime, il rappelle que le port de Marseille Fos va être soumis à la réglementation sur les émissions de particules, qu'il travaille



sur un projet d'électrification à quai des navires, et que des efforts sont faits par les compagnies maritimes.

**Monsieur REVERCHON, président-directeur général de la compagnie maritime La Méridionale,** indique que des programmes d'électrification à quai sont en cours, et permettront de diminuer sensiblement les rejets de polluants durant les escales. Il rappelle que les compagnies maritimes s'attachent également à traiter les particules fines avec des installations particulières qui représentent des dépenses importantes, mais permettent de supprimer la totalité des particules. Il indique que le problème avec l'électricité à quai, est qu'elle nécessite parfois des puissances qu'ils n'ont pas. Il s'exprime ensuite au nom des armateurs et souligne qu'ils sont soumis aux évolutions des réglementations en matière de réduction des émissions de polluants. Il revient sur l'économie du ferroviaire, et précise qu'il est important de pouvoir faire circuler des trains longs et complets, qui rendent le fer compétitif (il est possible de transporter jusqu'à 50 EVP avec une seule locomotive). Pour finir, il relève le fait que dans le cadre des réunions de concertation sur le projet de reconstitution des activités ferroviaires du Canet, il est surtout question du raccordement de Mourepiane, et pas assez de ce qui va se passer sur le faisceau d'Arenc ainsi qu'au terminal de Clésud (et notamment les questions de trafic de fret entre le terminal de Clésud et les bassins de consommation, notamment Marseille).

- **Madame PROST-COLETTA** note que le dossier de présentation du projet indique que les flux qui passeront par leurs secteurs correspondent aux flux à destination de Marseille et de l'est du département. Elle aimerait savoir ce que représente en volume les flux de fret à destination de l'est du département et ce que représente le volume induit de camions qui partiront donc du port vers l'est du département. Elle se demande ensuite s'il est bien nécessaire que des camions à destination de l'est du département passent par le centre-ville, puis dans la ville.

**Philippe BION** indique que les maitres d'ouvrage reviendront prochainement avec des éléments de réponse plus détaillés sur les volumes de flux et leur répartition.

### 3.4 Les enjeux sanitaires

**Maria CRIADO, de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Provençes-Alpes Côte d'Azur,** explique qu'elle va présenter des éléments descriptifs de l'état de santé sur les secteurs concernés par le projet et évoquer les effets sanitaires de la qualité de l'air dans l'agglomération marseillaise.

Elle indique que dans le cadre du Dialogue Ville-Port, l'ARS a saisi l'Observatoire Régional de Santé (ORS) pour présenter des indicateurs territoriaux permettant de décrire l'état de santé sur une zone infra-communale de Marseille comprenant les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille, situés à proximité du port de Marseille Fos. Elle énumère certains des critères analysés : la mortalité avant 65 ans, la mortalité par cancers, les maladies respiratoires, etc. Elle indique que la période étudiée pour les indicateurs de mortalité s'étend de 2012 à 2016.

Elle présente les résultats obtenus :

- **La mortalité prématurée des moins de 65 ans** est en forte baisse dans la zone étudiée entre les périodes comprises entre 2000-2004 et 2012-2016. Elle reste néanmoins supérieure aux indicateurs en France.
- **Le taux de mortalité par cancer** (toutes localisations confondues) est en baisse significative sur la zone étudiée entre 2000-2004 et 2012-2016, et devient comparable aux indicateurs en France.

- **Le taux de mortalité par cancer du poumon** est en baisse dans la zone étudiée entre 2000-2004 et 2012-2016, mais reste supérieur aux indicateurs en France.

Elle indique, pour ce qui est des autres indicateurs, que :

- La mortalité par cardiopathie ischémique est comparable à celle de la France.
- Les Affections Longues Durées (ALD) toutes causes présentent une sur-morbidité significative.
- Le diabète traité présente une sur-morbidité significative.

Elle constate donc que certains indicateurs sanitaires sont moins favorables sur le territoire. Elle rappelle que de multiples facteurs peuvent agir sur l'état de santé, tels que l'âge, le sexe, les facteurs génétiques, mais également les conditions socio-économiques, culturelles ou environnementales. Elle annonce qu'à la suite de ce bilan, l'offre de santé a été augmentée, ce qui se traduit dans les quartiers du nord de la ville, par l'accompagnement de différentes structures (centres de santé, maisons de santé pluri-professionnelles, etc...).

Concernant l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans l'agglomération marseillaise, elle énumère les sources de pollution identifiées, à savoir le trafic routier, le trafic maritime, ou encore les activités industrielles. Elle indique que Santé Publique France a publié en 2011 les résultats de l'Évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans l'agglomération de Marseille. Elle présente ensuite les dernières estimations de la mortalité en lien avec la pollution de l'air ambiant (estimations de 2021 pour la France entière), qui estiment à 8 mois d'espérance de vie perdus en moyenne pour l'exposition aux poussières fines PM2,5 pour les 30 ans et plus, qui réaffirment l'enjeu de santé publique autour de cette question, et qui incitent à poursuivre durablement les efforts de réduction sur toutes les sources de pollution.

Elle présente des éléments sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique due à l'activité maritime à Marseille. Elle indique que dans le cadre du Dialogue Ville-Port, une inquiétude des riverains et des élus a été exprimée vis-à-vis de l'impact sanitaire lié à la seule activité maritime sur la ville de Marseille. Elle explique que la pollution liée au trafic maritime est l'une des sources de pollution urbaine, et qu'il est nécessaire de connaître la contribution du secteur maritime à la pollution dans l'agglomération. Elle indique que des études sont en cours à ce sujet, et que c'est dans ce contexte que l'ARS a saisi Santé Publique France, afin d'étudier la faisabilité d'une étude d'impact sanitaire liée spécifiquement aux émissions des navires sur la ville de Marseille.

- **Monsieur PELLICCIO** estime que l'indicateur de mortalité n'est pas pertinent, étant donné qu'il ne prend pas en compte toutes les évolutions de la médecine, qui en l'espace de 30 ans ont permis de faire diminuer la mortalité sur les cancers notamment. Il pointe du doigt le fait que les gens qui développent un cancer, qui nécessitera des années de suivi, ne sont pas pris en compte dans cette étude d'impact.

**Maria CRIADO** indique que l'étude de l'ORS a été faite à partir des données disponibles en utilisant les indicateurs sur la mortalité, mais également les maladies respiratoires et tout un ensemble d'indicateurs.

- **Madame PELLICCIO** souligne le fait que l'été, certains habitants de Saint-André n'osent plus sortir de chez eux car l'air est irrespirable. Elle pointe du doigt le fait que l'étude ait été effectuée avec des données de 2016, et donc qu'elle ne soit pas à jour. Elle souhaiterait qu'une

nouvelle étude avec les données actuelles soit menée en urgence étant donné le développement des activités génératrices de pollution dans le secteur. Elle souhaite que des mesures visant à réduire les émissions générées par le trafic maritime soient prises immédiatement.

**Maria CRIADO** souligne que c'est bien là tout l'enjeu de la saisine de Santé Publique France, dont l'étude d'impact sanitaire va pouvoir répondre à cette demande. Elle indique qu'il y a toujours un décalage entre les données sanitaires disponibles et le temps présent. Elle précise que les études sont menées par Santé Publique France.

- **Une personne du public** demande si Santé Publique France pourrait interroger les médecins locaux. Il indique que les problèmes de thyroïdes, de cancers et de diabète augmentent significativement dans le secteur depuis deux ans.

**Maria CRIADO** répond que Santé Publique France pourra effectivement s'appuyer sur les acteurs locaux.

### 3.5 L'acoustique

**Patrick LARMINAT** indique que les maîtres d'ouvrage estiment que le projet présenté aujourd'hui est le meilleur compromis qu'ils peuvent trouver. Il rappelle qu'avec la mise en place du projet, une partie de la population (les riverains à la gare du Canet) ne sera plus concernée par les nuisances liées au passage du fret ferroviaire. Une autre partie, en revanche, continuera à voir passer les trains de fret. Il souligne que l'un des objectifs des maîtres d'ouvrage est de limiter au maximum les impacts liés à la circulation des trains de fret sur les riverains du projet.

Il indique qu'indépendamment du projet, une législation européenne récente va obliger les propriétaires de wagon à changer les semelles de frein, pour des semelles composites qui réduiront le bruit et les vibrations générés par le passage des trains. Il explique que ce type de semelle permet une réduction du bruit mesurée de 8 décibels *a minima*. Il précise que cette obligation sera effective pour 2024.

Il rappelle les mesures de réduction du bruit à la source déjà prises par SNCF Réseau sur le tracé du raccordement ferroviaire de Mourepiane, notamment au niveau de Consolat :

- La pose d'une voie en long rail soudé sur deux-tiers du raccordement de Mourepiane, permettant de supprimer les bruits de claquements au passage des trains ;
- La pose d'une épaisseur de ballast renforcée et de semelles élastiques permettant de limiter les impacts acoustiques et vibratoires au passage des trains ;
- La pose de 620 mètres d'écrans acoustiques ;
- La limitation de la vitesse des trains à 70 km/h à la descente.

Il montre une carte présentant les premiers résultats des études acoustiques pour les habitations de la cité Consolat, en cours d'analyse par SNCF Réseau. Il indique qu'à la lecture des premiers résultats de l'étude, avec les aménagements qui ont déjà été faits, et même en prenant en compte le trafic prévu pour 2046, aucune habitation ne passe au-dessus des normes qui nécessitent des aménagements complémentaires. Il précise qu'une partie des habitants de Consolat auront plus d'impacts acoustiques qu'avant, étant donné qu'il n'y avait pas de circulation ferroviaire avant, mais que ces impacts restent à des niveaux très raisonnables. Il montre également une carte présentant les premiers résultats des études acoustiques pour les habitations du quartier Saint-André. Il précise que le bureau d'étude qui

a réalisé cette étude est indépendant, et ne fait donc pas partie de l'une ou l'autre des maîtrises d'ouvrage. Il indique que les résultats de l'étude n'obligent pas SNCF Réseau à prendre des mesures en matière d'acoustique sur le secteur Saint-André. Cependant, il rappelle que l'ambition des maitres d'ouvrage est d'améliorer la vie des riverains en allant, lorsque l'on en est proche, plus loin que la réglementation, et qu'ils prévoient à ce titre un traitement acoustique sur ce secteur. Il indique que la pose d'écrans acoustiques d'une hauteur de 1,5 mètres à 3 mètres sur le secteur de Saint-André pourrait permettre un gain en termes d'acoustique estimé à 10dB. Il précise que, d'après le cadastre, le foncier ferroviaire permettrait d'accueillir un mur anti-bruit, mais qu'il faudra confirmer cela avec un géomètre car il se pourrait que certaines propriétés empiètent sur le foncier ferroviaire. Il indique que la question de la pose d'écrans acoustiques ou de "traitement de façades" devra être concertée avec les riverains, et que rien ne leur sera imposé.

- **Une personne du public** s'étonne du fait que l'étude acoustique s'arrête au quartier de Saint-André.

**Patrick LARMINAT** indique que des études complémentaires pourront être réalisées durant la concertation continue dans le cas où la maîtrise d'ouvrage aurait omis d'intégrer certaines zones géographiques dans ces études acoustiques.

Il présente brièvement différents types d'écrans acoustiques et murs antibruit, ainsi que leurs caractéristiques. Il évoque également la possibilité d'avoir recours à certains types de vitrage et de volets pour les fenêtres, adaptés à la protection acoustique.

### 3.6 Les vibrations

**Patrick LARMINAT** indique que les maitres d'ouvrage disposent de moins d'expérience sur le sujet des vibrations, notamment du fait de l'absence de normes. Il indique que très peu de projets prévoient des adaptations pour les vibrations, ce qui ne veut pas dire que les maitres d'ouvrage ne comptent rien faire sur le sujet. Il explique que le comportement vibratoire dépend de trois paramètres propres à chaque situation :

- **L'excitation** qui dépend du type de source, de la nature du train, de l'état du matériel roulant, de l'armement des voies, etc.
- **La transmission** qui dépend de la configuration de la ligne (remblai / déblai, tunnel, pont), de la géologie, de la distance et de la topographie du site entre la plateforme ferroviaire et les premiers bâtiments riverains.
- **Le récepteur** qui dépend du type de fondation, de la nature de la construction, du nombre d'étages, de la nature et de la portée de(s) dalle(s), etc.

Il indique qu'il existe trois types d'impact vibratoires en lien avec le trafic ferroviaire :

- Le risque de dommage aux structures qui correspond à des vibrations de fortes amplitudes (en basses fréquences), qui ne se rencontre que très rarement et sur des bâtiments situés au plus proche des voies ferrées.
- Le risque de perception tactile qui s'accompagne le plus souvent d'un risque de perception auditive des vibrations.
- Le risque de perception auditive qui peut apparaître sans qu'aucune vibration ne soit perceptible tactilement.

Il indique qu'il sera nécessaire de réaliser des tests au cas par cas, en mettant des capteurs là où les riverains le suggèrent. Il indique que l'objectif de ces tests est de connaître les types et les niveaux vibratoires dans la situation actuelle et statuer sur la nécessité d'envisager des travaux sur la voie pour réduire les vibrations.

Il indique qu'il existe des solutions pour réduire les impacts vibratoires, et présente quelques exemples de solutions anti-vibratiles, notamment des semelles résilientes qui se placent sous les traverses, ou encore la pose d'un tapis anti-vibration sur la voie. Il précise que le choix de la solution à mettre en œuvre dépend encore des caractéristiques de ces impacts vibratoires. Il rappelle que ces mesures représentent des travaux et un coût important, et qu'elles doivent être mises en place uniquement si elles sont efficaces et nécessaires.

Il indique que le sujet des vibrations sera relevé au niveau du quartier de Saint-André, et à proximité du raccordement (en particulier au-dessus du tunnel du Soulat ; il rappelle que la maîtrise d'ouvrage est à l'écoute des riverains et des participants à la concertation pour déterminer l'emplacement des points de mesure.

### 3.7 Temps d'échanges

- **Un participant** demande si des ballasts renforcés ont été posés sur toute la ligne sur laquelle circulent des trains de fret.

**Patrick LARMINAT** indique que des ballasts renforcés ont été posés sur le raccordement uniquement, étant donné que cette voie ferrée datait des années 1940. Pour les voies ferrées qui passent à proximité de Saint-Henri et de l'Estaque, il indique que ce sont des voies ferrées du réseau national, qui bénéficient déjà de ce type de traitement.

- **Le participant** demande comment il va falloir faire pour que les quartiers de Saint-Henri et de l'Estaque bénéficient d'un traitement acoustique.

**Patrick LARMINAT** propose de regarder cela avec les riverains lors de l'atelier du 29 novembre, consacré au raccordement ferroviaire de Mourepiane.

**Un participant** évoque le sujet du fret privé, et plus précisément la problématique des locomotives qui chauffent la nuit, générant des nuisances importantes. Il demande si, dans le cadre du projet, les locomotives de pouce auront également une période de chauffe, et plus généralement quel sera le bruit émis par ces locomotives. Il craint que les populations environnantes de Saint-André aient encore à souffrir d'un bruit épouvantable.

**Philippe BION** rappelle que les locomotives de pouce seront nécessaires seulement au-delà d'un certain tonnage. Il indique que la locomotive sera stationnée sur le port, qu'elle poussera les trains à la montée, et que quand le train aura pris de la vitesse, elle s'arrêtera, puis redescendra sur le port (sur le faisceau de réception de Mourepiane). Il espère qu'ils pourront avoir recours à des locomotives de pouce de plus en plus modernes. Il assure qu'il n'y aura probablement pas de mise en chauffe, mais que si elles ont lieu, ce sera sur le port, à un endroit relativement proche des autoroutes. Il indique que des biocarburants seront imposés pour ces locomotives de pouce.

**Monsieur NADEAU, du bureau d'étude acoustique CIA,** revient sur le problème de chauffe des motrices diesel le matin, et indique qu'il s'agit d'un problème national, dont la SNCF a connaissance. Il estime que cette problématique est dure à régler, mais que sur le projet, les locomotives qui chauffent seront sur la zone du port, assez éloignées des logements. Il rappelle que le long de la zone du port, il

Il y a la route départementale qui va à l'Estaque, qui est un axe extrêmement fréquenté et qui fait beaucoup de bruit.

- **Un participant** fait remarquer que beaucoup d'argent a déjà été investi sur le projet (murs anti-bruit, changement des rails, etc.). Il rappelle également que la première enquête publique a donné un avis défavorable. Il a le sentiment qu'en fin de compte, le projet est déjà « ficelé ». Il demande pourquoi les travaux ont commencé avant même que le projet ait obtenu une autorisation.

**Patrick LARMINAT** indique que SNCF Réseau ne commence pas de travaux sans avoir tous les accords administratifs nécessaires. Il rappelle qu'à l'époque, la réglementation permettait que les deux procédures soient séparées. Ainsi, l'enquête publique ne portait que sur le projet de terminal Mourepiane. Pour la réouverture du raccordement, une autre procédure administrative avait autorisé la réalisation des travaux.

- **Monsieur PELLICCIO** précise que l'enquête publique du raccordement de Mourepiane a été faite préalablement à l'enquête publique du TTCM, ce qui voulait dire que les maîtres d'ouvrage préjugeaient déjà de l'enquête publique du TTCM, car le rail n'aurait jamais eu besoin d'aller sur le port si le TTCM n'existait pas. Il estime que les enquêtes publiques sont faites en fonction de ce qui passera mieux auprès des riverains. Il indique que lors de l'enquête publique pour l'ouverture du tunnel du Soulat, pour faire du ferroutage, les riverains étaient tous heureux, mais quand par la suite ils ont appris que c'était finalement pour faire un TTCM qui doublerait les trafics de fret sur le port, les riverains se sont sentis dupés. Il indique qu'à la suite de ces événements, les riverains ne croient plus aux institutions.
- **Madame PELLICCIO** indique que dans le plan stratégique 2020-2024 du port, il est écrit que le port de Marseille-Fos veut massifier le ferroutage. Ajouté au trafic des TER, elle se demande quand les trains de fret vont circuler.

**Patrick LARMINAT** indique que la compatibilité entre les trains fret et les trains voyageurs est confirmée par les études détaillées d'exploitation. Il indique que lors de l'atelier du 29 novembre, il prendra un quart d'heure pour expliquer la différence de performance et de signalisation entre le projet de 2015 et le projet présenté actuellement, qui permettra d'assurer cette compatibilité entre la circulation des trains de fret et la circulation des trains voyageurs y compris en heures de pointe.

- **Une personne du public** demande quels sont les effets sur la qualité de l'air d'une locomotive de pouce diesel qui chauffe pendant des heures par rapport à un camion.

## 4. Travail en sous-groupe et mise en commun

Suite aux thématiques présentées, les participants sont invités à échanger leurs points de vue (avis, questions) avec leurs voisins de table, à partir de la grille de travail présentée ci-dessous. Chaque sous-groupe désigne un rapporteur, chargé de noter les points-clés dans la grille de travail, au fil des échanges, qu'il restitue ensuite en plénière, lors d'une séquence de mise en commun.

	Quels sont les points importants que vous reprenez ?	Avez-vous des questions de compréhension/demandes de précision ?	Quelles mesures particulières/points d'amélioration seraient à étudier pour limiter les effets sur votre quotidien ?
Enjeux sanitaires			
Circulations ferroviaire, routière et maritime			
Qualité de l'air			
Acoustique et vibrations			
Autres			

#### 4.1 Restitution par le rapporteur du groupe 1

Le rapporteur relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

**Pour ce qui est des enjeux sanitaires**, ils souhaitent que des études épidémiologiques locales soient réalisées à partir des données médicales locales (à partir des connaissances détenues par le corps médical local), ils jugent que la démarche serait plus judicieuse qu'une démarche à approche nationale. Ils souhaitent l'aménagement de murs anti-bruit et qu'un travail soit fait sur l'isolation des bâtiments. Ils veulent imposer le passage des poids lourds à moteur propre. Le rapporteur précise que les normes européennes vont dans ce sens, et qu'à terme, les camions diesel n'existeront plus. Dans ce sens, ils souhaitent également imposer le fonctionnement des locomotives aux énergies propres.

**Pour ce qui est des circulations ferroviaires, routières et maritimes**, ils retiennent qu'il y aura une augmentation des trois types de trafic, et demandent des statistiques d'évolution. Ils demandent l'accès direct pour les camions à l'autoroute depuis le port, le renforcement du report modal, et ils demandent encore une fois l'utilisation de camions à moteur propre.

**Pour ce qui est de la qualité de l'air**, ils retiennent la volonté des maitres d'ouvrage d'anticiper et de dépasser les normes européennes. Ils souhaitent un renforcement des points de mesure de la qualité de l'air, ainsi que la mise en place de capteurs qui soient capables d'identifier les origines des pollutions.

**Pour ce qui est de l'acoustique et des vibrations**, ils notent le manque d'études en la matière sur Saint Henri et l'Estaque, ils souhaitent donc que des études soient réalisées sur ces quartiers.

**Également**, ils ont trouvé certaines cartographies déficientes en termes d'explication du projet, ils souhaiteraient donc qu'une nouvelle approche cartographique soit développée de façon à présenter de manière plus précise les impacts du projet sur le territoire.

- **Mathias BOURISSOUX** précise qu'il faudra que les maitres d'ouvrage apportent des données pour répondre aux attentes formulées par le premier groupe.
- **Frédéric Lemoine** indique qu'il a bien noté les demandes de statistiques, de cartographie, de points de mesures. Concernant la demande relative à l'accessibilité des poids lourds à l'autoroute, il demande des précisions (les membres du groupe 1 lui indiquent qu'il faut garder la porte 5).
- **Marc REVERCHON** indique que des accords ont été signés avec des organismes de suivi de la qualité de l'air, et qu'une étude va être menée sur l'ensemble du port concernant la comparaison entre la situation de 2016 et la situation actuelle en matière de rejets de toutes les substances polluantes (cette étude va servir à quantifier les choses). Il indique que les

armateurs du port ont pris l'engagement de renseigner cela tous les ans, dans le but de continuer à suivre l'évolution de ces rejets polluants.

#### 4.2 Restitution par le rapporteur du groupe 2

Le rapporteur relaie les points suivants, évoqués par les participants de son groupe de travail :

**Pour ce qui est des enjeux sanitaires**, les participants du groupe indiquent que l'association Cap au Nord a installé onze capteurs et affirment que les données récoltées sont bien plus pessimistes que celles récoltées par le capteur mis en place par AtmoSud. Ils indiquent que sur l'année, environ deux tiers des jours sont marqués par un dépassement considérable des normes de rejet de particules fines et gaz toxiques. Ils indiquent qu'une thèse a été lancée depuis un an sur les effets des pollutions émises par les industriels implantés sur le port de Marseille Fos et que d'autres études seront lancées. Ils soulignent que le confinement de 2020 a permis de souligner le rôle du trafic maritime dans les rejets de polluants à Marseille : il y avait alors jusqu'à 17 navires de croisières sur le port, qui ont émis une forte pollution ; parallèlement, le trafic aérien était suspendu, et le trafic routier fortement limité. Le rapporteur du groupe indique que l'association Cap au Nord remet en question les résultats de l'étude présentée par l'ARS, pour les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements, et qu'une nouvelle étude nécessiterait d'être effectuée. Les participants du groupe s'étonnent que l'ARS n'ait pas les données sur le nombre de cancers ou l'asthme chez les jeunes enfants.

**Pour ce qui est des circulations routières, ferroviaires et maritimes**, les participants du groupe retiennent qu'il y aura au moins autant de camions en 2045 que maintenant, et que s'il n'y a pas de changement de combustibles au niveau de l'énergie, cela signifie qu'il y aura au moins autant de pollution que maintenant. Par rapport aux circulations ferroviaires, ils indiquent que les habitants de Saint-André s'inquiètent du possible enclavement futur de leur quartier à l'est, du fait de la fermeture du passage à niveau, et à l'ouest, du fait de la création de la gare multi modale, sachant que côté sud, la circulation est extrêmement difficile. Ils estiment par ailleurs que la question sur les matières dangereuses n'a pas reçu de réponse claire.

**Pour ce qui est de la qualité de l'air**, ils ne voient aucune amélioration à court ou moyen termes. Ils estiment que l'enquête publique qui va être lancée portera sur un sujet beaucoup trop restreint, car elle ne prend pas en compte le trafic aérien. Ils demandent l'électrification des formes 8, 9 et 10, notamment pour diminuer les pollutions émises par les bateaux en réparation. Ils souhaitent des avancées plus significatives pour la décarbonation des navires. Pour le ferroviaire, ils pointent du doigt un problème d'isolation de la ligne, dont les mesures s'arrêtent à Saint André, ils indiquent que le quartier de l'Estaque n'est pas du tout protégé, et que les habitants n'en peuvent plus, ils craignent qu'avec l'augmentation du trafic ferroviaire annoncée pour l'horizon 2040, les habitants soient soumis à encore plus de bruit. Ils indiquent qu'il y a urgence, entre Saint André et le tunnel qui va vers le Pas des Lanciers, à équiper ce secteur de murs anti-bruit. Ils indiquent que les mesures à mettre en place doivent également pouvoir traiter les vibrations.

**Pour ce qui est de l'acoustique**, ils reformulent la question sur le bruit des locomotives qui seront sur le terminal Med Europe. Ils demandent une étude globale de toutes les nuisances générées par les activités industrielles du port. Ils indiquent qu'en termes de qualité de l'air et d'acoustique, si l'on additionne toutes les activités du port, on dépasse les différentes normes réglementaires.

**Également**, ils demandent aux représentants du port de Marseille-Fos ce que va devenir l'espace de Saumaty. Ils estiment que ce ne sont pas 30 000 habitants qui sont concernés par le projet, mais plutôt



100 000 habitants, correspondant aux 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements, concernés par les nuisances générées par les trafics ferroviaire et routier.

**Philippe BION** note le large éventail de sujets évoqués. Il souligne que dans le cadre de discussions qui se tiennent actuellement notamment avec les collectivités et le préfet, il ressort que le port est à sa place à Marseille, car il crée une économie. Il souligne que le développement économique qui concerne la partie centrale du port doit se faire avec le territoire, et que le port de Marseille Fos est prêt à mettre à disposition d'acteurs locaux ces espaces pour la mise en place de projets de territoire. Concernant l'évolution du trafic routier, il indique qu'il serait intéressant d'estimer l'évolution de ce trafic si le projet ne se faisait pas, et rappelle que ce n'est pas seulement dû à l'évolution du trafic maritime, mais également à l'évolution des besoins en consommation de l'agglomération. Il rappelle que le projet vise également à faire venir sur le port de Marseille des marchandises destinées à la consommation de l'agglomération, mais en privilégiant le mode ferroviaire pour que ces marchandises soient ensuite distribuées dans l'agglomération via des modes de transport propres.

- **Madame PELLICCIO** indique que le report modal ne se décrète pas et qu'ils ne peuvent pas assurer qu'il s'opèrera.
- **Philippe BION** indique que c'est l'économie des entreprises qui les incitera à circuler en train, mais également les contraintes que le gouvernement ou les autres collectivités mettront sur certains moyens de transport (en les taxant). Il indique cependant que le port de Marseille-Fos et SNCF Réseau doivent être en mesure d'offrir une alternative performante au mode de transport routier.
- **Frédéric LEMOINE** indique que le port de Marseille-Fos travaille sur l'électrification des navires à quai, préoccupation importante des participants.
- **Une personne du public** demande si le port de Marseille-Fos a réellement commencé à travailler sur l'électrification du quai de la forme 10.
- **Philippe BION** indique que le sujet va être présenté au conseil de surveillance, qui va probablement imposer un mandat et un calendrier sur le sujet. Il rappelle que parmi les ports ayant envisagés l'électrification à quai, le port de Marseille Fos fait partie des pionniers.

## 5. Conclusion

**Philippe BION** rappelle que les maitres d'ouvrage s'attacheront à répondre au mieux aux demandes formulées par les participants et souligne la richesse de leurs contributions. Concernant le travail sur les mesures, il souligne le fait que la participation du public à cet atelier aura notamment permis d'identifier des secteurs auxquels la maîtrise d'œuvre n'avait pas pensé, et où il faudra effectuer de nouvelles mesures. Il indique que les maitres d'ouvrage approfondiront un peu plus certains sujets lors des prochaines réunions et qu'ils tiendront compte des éléments apportés par les participants pour enrichir ces prochains temps d'échange (avec des cartographies, de nouvelles données, etc.). Il rappelle que le site internet permet de poser des questions auxquelles les maitres d'ouvrages pourront apporter une réponse la plus précise possible. Il remercie les participants.

**Mathias BOURRISSOUX** note que participants et intervenants s'accordent sur l'importance du partage de la donnée, et il souligne qu'il faut aller plus loin dans les données qui peuvent être récoltées et dans

la définition des données qui ne sont pas récoltées aujourd'hui mais qui seront nécessaires d'ici l'enquête publique.

Il indique que la concertation préalable, qui intervient à un stade de définition du projet, n'a pas vocation à apporter toutes les réponses, mais permet de tracer le chemin à poursuivre pour identifier les critères à réunir et donc les études à faire aboutir (études atmosphériques, épidémiologiques, etc.).

Il indique que les prochains rendez-vous doivent permettre de revenir sur des éléments de compréhension systémique du projet. Il pense qu'il faut encore rediscuter de la question des espaces du projet, depuis les bassins ouest jusqu'aux bassins est, depuis Arenc jusqu'à Mourepiane, pour bien comprendre de quoi il est question.

Il note l'importance de mieux expliciter la limite capacitaire, en fonction des horizons (ce qu'il permet et ne permettra pas).

Il relève une problématique de connaissance des trafics à la fois maritime et ferroviaire et souligne l'importance de pouvoir cerner les problématiques liées à ces différents trafics, leurs articulations, leurs origines et destinations, ainsi que leur interaction avec un ensemble de projets qui amènent aussi leur lot de trafic et qui se retrouvent à converger sur un même espace. Il note que ce sujet dépasse la seule compétence de la maîtrise d'ouvrage, certaines réponses à apporter relevant des collectivités.

**Claude CHARDONNET** indique la date et la thématique du prochain rendez-vous, le mardi 29 novembre, sur le raccordement ferroviaire de Mourepiane. Elle précise que la participation à cette rencontre se fait sur inscription préalable (via le site internet).