



PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE
PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET

Novembre 2023

PIÈCE D : CONCERTATION AVEC LES ACTEURS
SOCIO-ECONOMIQUES ET LES RIVERAINS

Maitrise d'ouvrage principale

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

Co-Maitrise d'Ouvrage

SNCF
RÉSEAU

Maitrise d'ouvrage principale



Siège social
23, place de la Joliette
BP81965
13226 Marseille Cedex 02

Co-Maitrise d'ouvrage



Siège social
15 /17 rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001 – 93 418
La plaine Saint Denis Cedex

PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET

SOMMAIRE

1	CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC	4
1.1	Organisation de la concertation préalable.....	4
1.2	Modalités de la concertation préalable	4
2	CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS.....	6
2.1	Les enseignements de la concertation sur l'information du public.....	6
2.2	Les enseignements de la concertation sur les mesures compensatoires.....	6
2.3	Les engagements des maitres d'ouvrage pour la poursuite de l'information du public	6
2.4	Les engagements des maitres d'ouvrage en réponse aux demandes de précisions et/ou recommandations du garant	6
2.5	Conclusion	10

1 CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Le code de l'environnement comporte plusieurs procédures de participation du public au processus décisionnel adaptées aux différents types de projets, plans et programmes et à l'avancement de leur élaboration. Les dernières avancées en matière de démocratisation du dialogue environnemental ont été introduites par l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

L'ordonnance définit les objectifs de la participation du public aux décisions ayant un impact sur l'environnement ainsi que les droits que cette participation confère au public (refonte de l'article L. 120-1 du code de l'environnement) : droit d'accéder aux informations pertinentes, droit de demander la mise en œuvre d'une procédure de participation préalable, droit de bénéficier de délais suffisants pour formuler des observations ou propositions ou encore droit d'être informé de la manière dont ont été prises en compte les contributions du public.

1.1 ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable a été organisée, du mercredi 16 novembre 2022 au mardi 20 décembre 2022 inclus, à l'initiative du Port de Marseille-Fos et de SNCF Réseau en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement et selon les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 du même code.

Cette concertation a eu pour objectif de recueillir les avis des parties prenantes sur le projet avec la volonté des deux maîtres d'ouvrage d'initier un dialogue et des échanges préalablement à la présente enquête publique en vue d'améliorer le projet proposé.

Elle a été organisée sous l'égide de Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public.

Conformément à l'article R.121-19 du Code de l'Environnement, un avis de concertation préalable a été publié par voie d'affichage quinze jours avant l'organisation de ladite concertation préalable de manière à inviter le public à y participer.

1.2 MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Différents supports ont été déployés pour informer le public et recueillir ses avis.

❖ Pour l'information sur la concertation

- Une publication de l'avis de concertation préalable le 31/10/2022 dans les journaux La Provence et La Marseillaise
- Une affiche annonçant les dates et modalités de la concertation, diffusée dans les commerces du périmètre de la concertation
- Des avis sur les réseaux sociaux diffusés au cours de la concertation pour une large information du public.

❖ Pour l'information du public sur le projet

- Un site internet dédié à la concertation : www.concertation-reconstitution-canet.fr
- Un dossier de concertation sur le projet, ses enjeux, son contexte, le rôle et les objectifs des maîtres d'ouvrage, disponible sur le site internet dédié à la concertation et mis à disposition lors des rendez-vous de la concertation, ainsi qu'au siège du Port de Marseille-Fos (23 place de la Joliette, 13002 Marseille)

- Une synthèse du dossier de concertation disponible également sur le site internet et mise à disposition lors des rendez-vous de la concertation, ainsi qu'au siège du Port de Marseille-Fos
- Une vidéo de présentation du projet, disponible sur le site internet et diffusée lors des rendez-vous de la concertation
- Une exposition installée sur les lieux des rendez-vous de la concertation

❖ Pour l'expression du public

- 2 réunions publiques ont été organisées :
 - Réunion publique d'ouverture, mercredi 16 novembre 2022 à 18h00, à l'Association musicale Sainte-Cécile (1 place Raphel, 13016 Marseille)
 - Réunion de synthèse, jeudi 15 décembre à 18h30, à l'Ecole de la 2ème chance (360 chemin de la Madrague-Ville, 13015 Marseille)
- 1 atelier thématique sur inscription via le site internet, dédié à la question des effets du projet, lundi 21 novembre à 17h30, à l'Ecole de la 2ème chance (360 chemin de la Madrague-Ville – 13015 Marseille)
- 2 ateliers-visite sur le terrain, sur inscription via le site internet, dans les secteurs du projet :
 - Atelier-visite consacré au raccordement ferroviaire de Mourepiane, mardi 29 novembre à 16h30, au Centre social Les Musardises (32 rue des Musardises – 13015 Marseille)
 - Atelier-visite consacré aux aménagements du faisceau ferroviaire sur les bassins Est du Port, mardi 6 décembre à 16h30, au Réfectoire des Formes 8/9 (Porte 4, Chemin du Littoral, 13015 Marseille)

Des avis, questions, contributions, propositions pouvaient être déposés sur le site internet www.concertation-reconstitution-canet.fr, ainsi que sur papier dans les urnes mises à disposition lors des rendez-vous de la concertation

Des questions ont pu être adressées au garant par voie dématérialisée, à l'adresse e-mail suivante : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr.

L'expression des acteurs économiques

Jean-Luc Chaudoir
Chambre de commerce et d'industrie d'Alsace
Président CCI Alsace

Karen Miché
Union maritime et fluviale (UMF)

Philippe Kienlé
L'Institut de l'Entreprise des Bouches-du-Rhône (I.E.B.)

Point de connexion entre la Méditerranée et l'Europe, le port de Marseille Fos permet à notre territoire de se positionner comme porte d'entrée Sud du continent et d'occuper une place stratégique dans le cadre de la vallée du Rhône. Pour s'imposer comme la porte d'entrée naturelle de l'Europe, dans un contexte fortement concurrentiel, la connexion du port de Marseille Fos à son hinterland est fondamentale. D'importants investissements ont déjà été réalisés ou en cours et doivent être poursuivis par l'ensemble des acteurs, dans la lignée des engagements du Port et ses partenaires et de l'État fondateur de la Charte Val-de-Rhône. Il s'agit de renforcer cette dynamique et d'assurer une desserte ferroviaire permettant d'élargir l'hinterland de Marseille Fos jusqu'au Nord de l'Europe et de faire gagner en rayonnement et en performance notre sud portuaire.

Avec la fermeture du ligne du Canal, il est nécessaire d'indépendance d'établir une solution ferroviaire pérenne et capable de soutenir les ambitions de développement de la métropole Aix-Marseille de son port et ses environnements, alternatives moins polluantes et moins dangereuses que le transport routier. Le ferroviaire permet de concilier les activités portuaires et logistiques à la qualité de vie des riverains, assurant ainsi un développement économique en harmonie avec la territoire et ses habitants.

Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canal propose d'autres et ce sans s'être permis de préserver les activités de l'infrastructure sur le territoire en retrouvant les fonctionnalités du réseau du Canal, et surtout la dynamique de consensus des acteurs du territoire pour développer les parts de marché de l'ensemble de la plate-forme à Marseille comme à l'ouest du territoire avec Calais. C'est un projet indispensable pour nos entreprises et pour l'ensemble du tissu économique local qui doit être doté d'infrastructures ferroviaires performantes, sources de création de richesse et d'emplois (à 500 emplois sur l'espace métropolitain portuaire Marseille Fos, à 500 déplacements, à 600 emplois à Marseille).

Le développement du report modal à Marseille apparaît également comme une solution clé pour répondre aux impératifs de transition énergétique et soutenir la décarbonation des activités sur le territoire et leur intégration dans leur environnement. Compte tenu des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, le ferroviaire est la solution clé pour assurer le report modal des activités portuaires et leur développement au sein du territoire pour développer l'emploi et l'attractivité de l'écosystème logistico-portuaire.

Partageant les mêmes ambitions économiques, écologiques et d'attractivité, nous, acteurs économiques et acteurs de la plate portuaire, nous mobilisons en faveur du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canal. Ceci afin de promouvoir un mode de transport moderne, efficace, à coûts maîtrisés et réalisés économiquement et vertueux sur le plan environnemental.

Le mot du garant de la concertation préalable à l'enquête publique

Mathias Bourrisseau
Garant désigné par la CNDP
LA CNDP

En France, chaque personne a le droit d'être informée et de participer à l'élaboration des décisions ayant un impact sur l'environnement. C'est un droit inscrit dans la Constitution et dans la loi. La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité administrative qui veille au respect de ce droit. Pour chaque concertation qu'elle accompagne, la CNDP désigne un garant indépendant du porteur de projet pour veiller à la qualité, à la sincérité, à la clarté des informations offertes au public et au bon déroulement de la concertation préalable.

À ce titre, je suis présent tout au long de cette concertation pour garantir la qualité et le respect des principes d'intégration inscrits dans notre constitution. Par exemple, la possibilité pour le public d'obtenir une information sincère et de qualité, de formuler des questions, de donner son avis et d'établir les réponses argumentées de la part du porteur de projet.

Pour ce faire, le garant se doit d'être neutre et indépendant des parties prenantes. Je m'engage donc à être impartial, à ne pas intervenir dans la décision de l'autorité compétente sur le fond du projet, et je mets à la disposition de chacun une qualité que son opinion, je m'assure que tous les sujets de fond seront abordés, et que les contributions des participants seront bien prises en compte par la décision.

À l'issue de la concertation, je rédigerai un bilan à destination du public, de la CNDP et des porteurs du projet. Il sera rendu public et publié en ligne. En retour, les porteurs de projet disposeront de deux mois pour répondre au bilan et informer le public de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

Dans l'esprit que ce temps de dialogue soit sincère, ouvert et constructif, j'invite toute personne qui se sentira concernée à participer directement ou via l'adresse mail suivante, avec l'assurance qu'une réponse sera apportée à toute sollicitation.

mathias.bourrisseau@garant-cndp.fr



Le site du Canal après le projet Bourrisseau.

Illustration du dossier de concertation

Ce dispositif d'information et de concertation a permis :

- La participation d'environ 250 personnes aux 6 rendez-vous de la concertation ;
- L'expression de 233 avis du public au total au travers du site internet (44 expressions écrites), des formulaires papiers (6 expressions écrites) et des rencontres de la concertation (183 expressions) ;
- La consultation du site internet par 579 internautes, avec plus de 6 700 connexions enregistrées sur la période de concertation ;
- Près de 340 téléchargements du dossier de concertation et de sa synthèse sur le site internet de la concertation.

2 CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS

Les maitres d'ouvrage tirent les enseignements suivants, qui fondent les suites qu'ils entendent donner au projet, des observations et suggestions émises par les participants à la concertation et des recommandations formulées par le garant dans son bilan.

2.1 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION SUR L'INFORMATION DU PUBLIC

Les maitres d'ouvrage relèvent la volonté du public et des parties prenantes que le dialogue autour du projet, et les efforts d'information et participation entrepris, se poursuivent au-delà de la concertation préalable. A cet effet, ils retiennent le besoin de mettre en place une concertation de suivi dès l'amont de l'enquête publique.

Les maitres d'ouvrage relèvent également la nécessité d'approfondir l'information sur :

- L'analyse comparative complète des autres sites envisagés pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet ;
- La modélisation des trafics routiers après la mise en service du projet ;
- Les données d'entrée et les résultats des études d'exploitation réalisées ;
- L'évaluation plus fine des opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et vers le terminal de Mourepiane via le faisceau d'Arcenc ;
- Les actions à mettre en place pour soutenir et accompagner le report modal ;
- Les actions à mettre en place pour réduire les effets des locomotives intervenant sur le port (bruit et émissions, préchauffage des locomotives, etc.).

Les maitres d'ouvrage ont noté que des sujets dépassant le cadre du projet et impliquant d'autres besoins d'information du public, seraient à traiter :

- L'information du public sur le sujet de la pollution au Chrome 6 dans le tunnel du Soulat qui est suivie par les services de l'Etat et en cours de résolution. Les maitres d'ouvrage sont confiants quant à la technique trouvée pour résoudre ce problème et ne remettront le tunnel en service que lorsque cela sera possible en garantissant ainsi la sécurité des personnels et des riverains.
- La présentation au dialogue Ville-Port des résultats des projets européens sur la contribution des émissions des navires à la pollution globale dans les villes portuaires (SCIPPER-PAREA), ainsi que le suivi de la saisine de Santé Publique France par l'Agence Régionale de Santé afin d'étudier la faisabilité d'une étude d'impact sanitaire liée spécifiquement aux émissions des navires à Marseille.
- La présentation des résultats de l'étude du port de Marseille Fos et du Pôle Mer sur les émissions atmosphériques du transport maritime à Marseille et Fos, en premier lieu au sein des instances du port de Marseille Fos avant une restitution publique.

2.2 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION SUR LES MESURES COMPENSATOIRES

La concertation préalable a permis d'entamer les échanges avec les riverains du projet sur les mesures d'accompagnement et mesures compensatoires. Les maitres d'ouvrages se sont engagés à poursuivre ces échanges autour de la restitution des résultats des études en cours. Un travail collectif sera possible sur :

- La définition des principes de mise en œuvre des mesures de réduction acoustique (les types de mesures, et leur implantation) ;
- La mise en œuvre d'études vibratoires au droit du tunnel du Soulat ;
- La maintenance des espaces verts et clôtures autour du raccordement ;
- L'analyse d'autres compensations éventuelles hors du périmètre strict du projet ;
- L'analyse des matériaux de la butte de la Cité Consolat.

2.3 LES ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE POUR LA POURSUITE DE L'INFORMATION DU PUBLIC

A l'issue de la concertation, les maitres d'ouvrage s'engagent à poursuivre l'information et le dialogue avec le public jusqu'à l'enquête publique, et au-delà durant la phase chantier, à travers, notamment des actions suivantes :

- Echanges, rencontres et visites ciblées si nécessaire avec les riverains concernés ;
- Maintien du site internet de la concertation pour diffusion de l'information par les maitres d'ouvrage ;
- Réunions publiques (présentation du bilan du garant et des engagements des maîtres d'ouvrage, études acoustiques, etc.).

2.4 LES ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE EN REPONSE AUX DEMANDES DE PRECISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS DU GARANT

A l'issue de la concertation, les maîtres d'ouvrage se sont engagés à répondre, pour l'enquête publique, aux attentes exprimées et aux questionnements n'ayant pas obtenu de réponse lors de celle-ci.

Demande de précisions et recommandations en date du 20/01/2023	Réponse des maîtres d'ouvrage à l'issue de la concertation	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
1 / Apport de précisions sur les éléments de surcoûts liés aux opérations de découpage des trains longs à l'extérieur de Marseille et à l'acheminement vers le terminal Mourepiane via le faisceau d'Arenc de trains courts	Pour appuyer les éléments d'argumentation apportés durant la concertation, les maîtres d'ouvrages caractériseront au moins un tel scénario d'exploitation, puis commanderont des analyses comparatives de coûts théoriques à des bureaux d'études.	Ce sujet est traité dans le Dossier d'enquête publique (Pièce I : Annexe 5 à l'Evaluation socio-économique « Chapitre 7. Coûts d'exploitation payés par le transporteur »).
2 / Présentation des données issues de l'analyse comparative et multicritère des trois sites hors Marseille susceptibles d'accueillir un chantier ferroviaire	De manière plus détaillée que durant la concertation, les Maîtres d'ouvrage présenteront l'analyse comparative des autres sites envisagés pour la reconstitution des fonctionnalités du Canet.	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact « Chapitre 8 : Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix proposé dans le sous-chapitre 3.2 une étude du foncier disponible dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var pour accueillir un terminal de transport combiné moderne »).
3 / Quantification des impacts d'un report de l'activité sur Clésud notamment en matière de décarbonation	Les Maîtres d'ouvrage réaliseront une étude quantitative en matière de décarbonation en cas d'un report de l'activité sur Clésud	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact « Chapitre 8 : Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix proposé dans le sous-chapitre 4.5.1 Scénarios de référence : ne rien faire (Option zéro)»). Les maîtres d'ouvrages pourront apporter davantage de précisions lors de la concertation continue.
4 / Réalisation d'un tableau d'analyse comparative des alternatives proposées en concertation préalable	Les Maîtres d'ouvrage présenteront une analyse comparative multicritères des alternatives proposées dans la concertation.	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact « Chapitre 8 : Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix proposé dans le sous-chapitre 4.5 Synthèse de l'analyse multicritère »).
5 / Mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail	Les maîtres d'ouvrages présenteront les mesures engagées par les 2 établissements publics chacun sur son périmètre pour accompagner et favoriser le report modal de la route vers le fer. Les services de l'Etat et des collectivités locales seront également sollicités pour décrire leur politique et leurs mesures.	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact « Chapitre 1 : description du projet ; sous-chapitre 6 Les mesures pour accompagner le développement du fret ferroviaire et en particulier le report modal de la route vers le rail »).
6 / Mesures prises pour encourager la décarbonation des activités ainsi que l'innovation technologique et modalités concrètes de mise en application sur le territoire portuaire et le raccordement	Les maîtres d'ouvrages présenteront les mesures engagées pour encourager la décarbonation de leurs activités.	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact « Chapitre 4 : description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures prévues par le maître d'ouvrage ; sous-chapitre 6.4.2 Mesures relatives à la préservation du climat »).

<p>7 / Modalités d’approfondissement de l’étude d’impact autour de l’école Saint-Louis Consolat</p>	<p>Les maîtres d’ouvrages détailleront les études acoustiques et vibratoires et commanderont une étude de diffusion des pollutions au débouché du tunnel à proximité de l’école Saint Louis Consolat pour objectiver les niveaux de pollution induits par le projet sur ce site sensible.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact « Chapitre 4 : description des incidences notables que le projet est susceptible d’avoir sur l’environnement et mesures prévues par le maître d’ouvrage ; sous-chapitres 4.2.4.5 Effets sur le cadre de vie et 4.2.4.8 Effets sur la qualité de l’air »).</p>
<p>8 / Informations sur les montants et parts de financements, les investissements publics/privés et la rentabilité économique du projet</p>	<p>Les maîtres d’ouvrages informeront le public sur la répartition des coûts entre public et privé et sur la rentabilité du projet. Cette étude socio-économique sera introduite dans le dossier d’enquête publique.</p>	<p>Ce sujet est traité dans le Dossier d’enquête publique (Pièce G : Evaluation socio-économique « Chapitre 2.10 Le financement du projet et 3.4 Analyse monétarisée »).</p>
<p>9 / Précisions sur le choix de l’opérateur, la procédure contractuelle retenue, les clauses de marché</p>	<p>Le GPMM informera le public dans le dossier d’enquête publique sur le choix de l’opérateur du terminal ferroviaire et sur les clauses du marché.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact « chapitre 2 : description des facteurs susceptibles d’être affectés de manière notable par le projet dans le sous-chapitre 7 - Infrastructures et déplacements)</p>
<p>10 / Précisions sur les retombées économiques pour le territoire local, notamment en matière d’emploi</p>	<p>Les maîtres d’ouvrages informeront le public sur les retombées économiques du projet sur le territoire. Cette étude socio - économique sera introduite dans le dossier d’enquête publique.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact « Chapitre 4 : description des incidences notables que le projet est susceptible d’avoir sur l’environnement et mesures prévues par le maître d’ouvrage ; sous-chapitre 3 « Effets positifs du projet »)</p>
<p>11/ Résultats des études de conformité du Tunnel du Soulat et précisions sur les réglementations à respecter au regard des caractéristiques projetées de la circulation à échéance du projet : nature des trains, tonnage, dangerosité des marchandises...</p>	<p>En sus de tout ce qui a déjà été présenté durant la concertation, les maîtres d’ouvrages apporteront quelques informations complémentaires au public sur la conformité du tunnel du Soulat et sur la nature des trains. Le GPMM fournira des informations sur les matières dangereuses recensées sur les bassins Est et sur les précautions prises pour limiter leur dangerosité.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact – « Chapitre 4 : description des incidences notables que le projet est susceptible d’avoir sur l’environnement et mesures prévues par le maître d’ouvrage dans le sous-chapitre 6.4.7 Mesures relatives à la sécurité au sein du tunnel du Soulat »).</p>
<p>12 / Partage d’informations complémentaires concernant les compatibilités des trafic fret et voyageurs et mise en œuvre d’une simulation dynamique</p>	<p>Les maîtres d’ouvrage présenteront de façon plus détaillée et accessible les données d’entrée et les résultats des études d’exploitation réalisées par les bureaux d’études spécialisés.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact - Chapitre 4 : description des incidences notables que le projet est susceptible d’avoir sur l’environnement et mesures prévues par le maître d’ouvrage dans le sous-chapitre 4.2.4.4 Effets sur les circulations ferroviaires)</p>
<p>13 / Partage des données relatives aux perspectives de développement du Terminal Mourepiane et des bassins Est</p>	<p>Le GPMM produira les perspectives de développement du terminal Mourepiane et des bassins Est dessinées dans le projet stratégique à 5 ans. Au-delà, le GPMM explicitera les hypothèses de développement de trafic retenues pour les études environnementales et socio-économiques.</p>	<p>Ce sujet est intégré au Dossier d’enquête publique (Pièce E Etude d’impact - Chapitre 6 : analyses spécifiques aux infrastructures de transport dans le sous-chapitre 5 « Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences »).</p>

14 / Approfondissement des études circulatoires et adaptation des données pour la réalisation de l'étude d'impact	Le GPMM présentera les données et projections de trafic de façon la plus complète et pédagogique possible.	Ce sujet est intégré au Dossier d'enquête publique (Pièce E Etude d'impact - Chapitre 6 : Analyses spécifiques aux infrastructures de transport dans le sous-chapitre 5 "Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences"
--	--	---

2.5 CONCLUSION

A l'issue de la concertation, les maitres d'ouvrage ont décidé de poursuivre le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.

Les bilans de de la concertation réalisés par le garant et par les maîtres d'ouvrage sont disponibles dans la **pièce I Annexes** du présent dossier.