



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE



## DIALOGUE VILLE-PORT

ATELIER THEMATIQUE : PROJETS DE REPORT MODAL

FERROVIAIRE – GESTION DE L'IMPACT DES FLUX

SEANCE N°4

**14 NOVEMBRE 2019**

# NOTE DE SYNTHÈSE

25/11/2019 – V1

PROJET SUIVI PAR :

STEPHANE SAINT-PIERRE – [stephane.saint-pierre@nicaya.com](mailto:stephane.saint-pierre@nicaya.com)

ADELIN PRATLONG – [adeline.pratlong@nicaya.com](mailto:adeline.pratlong@nicaya.com)

ALFRED DERAGNE – [alfred.deragne@nicaya.com](mailto:alfred.deragne@nicaya.com)

ELISE RIBARDIERE – [elise.ribardiere@nicaya.com](mailto:elise.ribardiere@nicaya.com)

EMILIE DIHL – [emilie.dihl@nicaya.com](mailto:emilie.dihl@nicaya.com)

Mobiliser l'intelligence collective



# SOMMAIRE

---

## 1 Rappel3

1.1 Contexte du projet3

1.2 Objectifs des ateliers thématiques3

## 2 Synthèse4

2.1 Déroulement de l’atelier4

2.2 Synthèse des échanges en plénière4

## 3 Travail en ateliers5

## 4 Les suites du processus6

## 5 Annexes : contributions issues des ateliers7

## 6 Annexe : liste des participants ayant émarginé la feuille de présence10

## 1 Rappel

---

### 1.1 Contexte du projet

Le dialogue continu Ville-Port a été initié par la Secrétaire Générale des Bouches-du-Rhône le 10 septembre 2018. La démarche présentée aux élus en janvier 2019, a été par la suite validée par le Comité de pilotage de la Charte Ville-Port.

L'objectif principal de ce dialogue est de favoriser les échanges constructifs, positifs et pérennes entre les riverains, les entreprises, les partenaires institutionnels et associatifs. Il s'inscrit dans une démarche de concertation continue, encourageant l'information du public et la participation à des ateliers collectifs.

Dans cette perspective, le dialogue Ville-Port ambitionne de :

- Prendre en compte les attentes de chaque partie prenante ;
- Développer des relations de « bon voisinage » entre les activités portuaires, urbaines et les quartiers limitrophes ;
- Faciliter l'émergence et la mise en œuvre des projets portuaires, maritimes et urbains partagés.

À la suite de l'identification des thèmes prioritaires par le Comité de suivi de juin 2019, une première série de 3 ateliers thématiques est organisée de septembre à novembre 2019 :

- Cadre de vie – Santé publique
- Foncier – Accès à la mer
- **Projets de report modal ferroviaire**

### 1.2 Objectifs des ateliers thématiques

Chaque thématique est traitée en ateliers suivant un cheminement collectif en 4 temps :

- Septembre 2019 : état des lieux partagés
- Octobre 2019 : définition d'orientations pour améliorer la situation actuelle
- **Novembre 2019 : présentation des projets ayant un impact sur la gestion des flux et propositions d'orientations et actions d'amélioration**

Le troisième atelier « Projets de report modal ferroviaire – gestion de l'impact des flux » a eu pour objectif de :

- Partager une synthèse des échanges sur la thématique « Projets de report modal ferroviaire – gestion de l'impact des flux » réalisés en octobre et de la séance de présentation d'informations sur les projets de gestion des flux qui s'est tenue le 13 novembre.
- Définir, à partir de ces orientations et des apports complémentaires, des actions qui pourront être remontées en Comité de pilotage et Comité de suivi.

*Les éléments ci-dessous présentent la synthèse des principaux points qui ont émergé des échanges en plénière et en atelier. Les productions textuelles de l'ensemble des ateliers sont jointes en annexe.*

Les supports de présentation et documents complémentaires sont disponibles sur le site internet du Dialogue Ville-Port : <https://www.dialoguevilleportmarseille.fr/>.

## 2 Synthèse

---

### 2.1 Déroutement de l'atelier

Le troisième atelier participatif de la thématique « Projets de report modal ferroviaire – gestion de l'impact des flux » n°3 s'est tenu le 14 novembre 2019 à l'École de la Deuxième Chance, à Marseille. Il a réuni une vingtaine de participants.

**Dans un premier temps**, le cabinet Nicaya Conseil, le GPMM, et la Préfecture des Bouches-du Rhône, ont ouvert la séance en précisant le contexte du dialogue Ville-Port et le principe des ateliers.

La Préfecture remercie l'École de la Deuxième Chance pour l'accueil dans ses locaux, l'AGAM pour sa contribution à la réalisation des supports cartographiques et l'ensemble des participants pour leur implication dans la démarche et la qualité du travail collectif qui en émerge.

**Dans un second temps**, le cabinet Nicaya Conseil a restitué une synthèse des contributions des participants présents au second atelier d'octobre et a effectué une brève restitution des informations sur les projets présentés la veille.

**Dans un troisième temps**, les participants ont travaillé en sous-groupes sur les thèmes suivants :

- PDU / plan vélo
- RN568 / accès aux portes du port
- LNPCA
- Mourepiane
- Cohérence globale des projets

Les participants ont été invités à réfléchir sur des propositions d'actions afin d'améliorer la situation de gestion des flux à la lumière des orientations définies lors du second atelier de la thématique, ainsi que des informations présentées lors de la réunion du 13 novembre. Les questions qui leur ont été adressées sont les suivantes :

- Quels sont les points positifs qui émergent de ces projets ?
- Quels sont les points négatifs qui émergent de ces projets ?
- Quelles propositions pour améliorer ces projets ?

### 2.2 Synthèse des échanges en plénière

À la suite de la présentation et en complément des éléments mentionnés, les participants ont formulé les remarques suivantes :

- Les projets souhaités depuis de nombreuses années mettent trop de temps à être réalisés (ex : aménagement entre le Rove et l'avenue André Roussin devait être lancé en 2017, or aujourd'hui le début des travaux est prévu en 2022).
- Même si l'initiative des ateliers Ville-Port est louable, l'interlocuteur désigné pour certains sujets (forme 10, raccordements, etc.) est uniquement le GPMM. Le souhait d'un lien plus direct entre celui-ci et les habitants est réaffirmé.
- Un participant exprime son impression de manque de transparence dans les projets présentés : certains projets menés sous l'égide de la charte Ville-Port (ex : boulevards économiques) ont été passés sous silence dans la présentation délivrée le 13 novembre. De même, de nombreux participants souhaiteraient une meilleure visibilité des projets du GPMM.

- Réponse du GPMM : les projets non présentés au sein de la démarche Ville-Port sont encore à un stade trop peu avancé pour en assurer une présentation assez détaillée pour projeter les incidences qu'ils pourraient avoir sur les quartiers limitrophes.
- Un participant estime que l'étude du PDU et du plan vélo dans le cadre du Dialogue Ville-Port est hors-sujet car n'impliquant pas directement le GPMM.
- Certains participants regrettent un manque de communication sur la tenue des ateliers, qui a réduit la participation à un groupe assez restreint de participants alors même que de nombreux habitants auraient pu vouloir y prendre part.
- Certains participants considèrent que les sources d'informations complémentaires sont souvent inaccessibles, verrouillées, ou anciennes. Un participant souhaiterait un site dédié à la centralisation de l'information.
  - Réponse de l'équipe projet : le site de la démarche du Dialogue Ville-Port concentre les données utilisées pour toute la démarche. Son extension pour la suite pourra être abordée.

### 3 Travail en ateliers

---

Le travail en atelier a donné lieu à de nombreuses contributions d'actions envisagées par les participants. Celles-ci viennent décliner les orientations qui sont ressorties lors de la séance n°2. Les contributions sont disponibles in extenso en annexe de ce présent document.

Les principaux points qui sont ressortis des échanges avec les participants sont les suivants :

- Concernant le PDU et le plan vélo :
  - Un accueil favorable d'une plus grande part est formulé quant au développement des modes doux mais l'horizon de réalisation à 2030 est estimé comme étant trop éloigné
  - Des inquiétudes ont été formulées quant aux dangers liés à la proximité des pistes cyclables envisagées avec le trafic de PL nécessaire dans et aux abords du port et non-respect des interdictions de circulation PL (arrêté municipal d'interdiction du trafic PL entre Saint Antoine et l'A50 non respecté).
- Concernant les nouveaux accès aux portes du port :
  - L'ouverture de la seule porte 4 ne semble pas une solution adaptée pour de nombreux participants.
  - L'ouverture de la porte Pinède est suggérée en alternative.
- Concernant la LNPCA :
  - La volonté de report modal ferroviaire est considérée comme allant dans le bon sens.
  - Cependant, la plupart des participants s'accordent pour que cela soit réalisé en générant le moins de nuisances possibles : électrification des motrices nécessaires, si envisageable l'enterrement des voies plutôt que la condamnation des passages à niveau, traitement intégré de la connexion directe de la L2 à l'A50, etc.
- Concernant le raccordement de Mourepiane :
  - Des craintes ont été exprimées vis-à-vis d'une possible augmentation des nuisances sur le secteur St Henri – St André – Estaque dues à l'augmentation du trafic ferroviaire et

une augmentation potentielle du nombre de camions circulant dans les noyaux villageois

- Concernant la cohérence globale des projets :
  - Les participants expriment leur impression de flou dans la communication entre les différents partenaires institutionnels, et dans la communication au public.
  - Il leur semble que certains projets se « chevauchent » et présentent des conflits d’usage (fret / TER ; pistes cyclables / circulation de PL ; etc.) laissant augurer d’une potentielle aggravation des nuisances déjà observées

## 4 Les suites du processus

---

La suite du processus de travail sur la thématique « Projets de report modal ferroviaire – gestion de l’impact des flux » est prévue comme suit :

- Rédaction et diffusion d’une note de synthèse des contributions et échanges : envoi aux participants et mise en ligne sur le site internet du Dialogue Ville-Port
- Transmission de la synthèse des 10 séances au Comité technique (COTECH) puis au Comité de pilotage Ville-Port (COPIL) pour analyse des propositions et décisions sur les suites à donner.
- Partage des suites données en comité de suivi (2020)

## 5 Annexes : contributions issues des ateliers

PDU	
Liaison entre l'arrivée des navettes et les plages de Corbières ?	
Ligne tramway avec parc relais St André – St Henri – Estaque	
Voitures en libre-service	
Plan vélo	
Points positifs	Points négatifs
Aménagements paysagers de qualité et qui durent	Échéance de réalisation des lignes 4, 7 et 8 trop lointaine
Incitation de l'utilisation du vélo	Plan vélo difficile à mettre en place le long du littoral (dangereux du fait du trafic portuaire très important)
Facilite le développement du vélo en libre-service	Insécurité pour les vélos jusqu'au moins 2024 pour la voie littorale
Utilisation de trottinettes, skates...	Danger pour les croisiéristes utilisant le vélo dans l'enceinte portuaire (accidents, bouchons dans et à l'extérieur du port)
Prise en compte des piétons	
Propositions d'améliorations	
Faire une déviation de la voie cyclable le long du littoral	
Prévoir des parkings relais	
RD568	
Vivement le démarrage !	
Quid du passage des convois exceptionnels ?	
Encorbellement / Corbières -> sécurité pour les piétons, cyclistes, usagers des plages	

### Accès aux portes

Séparer les flux VL et PL

Premiers embarqués, derniers sortis

Pas ou trop peu de services à l'intérieur de l'enceinte du port contribuant au stationnement à l'extérieur de la zone dédiée du port des voyageurs

Difficultés avec les nouvelles portes envisagées :

- Habitude culturelle des voyageurs à destination du Maghreb qui ne rentrent pas dans le port même lorsque les portes sont ouvertes
- Aujourd'hui la porte 4 est déjà très engorgée / saturée
- Ouverture de la porte 5 concerne directement 200/300 usagers internes au port
- Problème du gardiennage de la porte 5
- Projet camion shunt

Nouvel accès routier : on déplace le point noir porte 2C (sous la tour CMA) vers la porte 4

Ouverture de la porte Pinède (en face des puces) : trafic plus fluide, entrée et sortie directe sur les autoroutes

Accès au port par la porte 3 pour les véhicules venant de l'A50 et L2

### LNPCA

Points positifs	Points négatifs
Moyen adapté au développement économique (fret) et aux mouvements de populations (TER)	Expropriations
Réduire les pollutions (sonores, atmosphériques) par la mise en place du ferroutage	Pollution sonore, vibratoire
Désengorger le trafic routier	

### Propositions d'améliorations

Aménagement de voies entre les maisons

Étude SNCF en cours : déplacer le stade

Enterrer la voie plutôt que de condamner les passages à niveau

Adapter la fréquence des TER aux besoins réels des passagers

Électrification des motrices de fret

Intégrer le passage sous la voie ferrée de Ste Marthe pour rejoindre le secteur du port depuis L2



Mourepiane	
Points positifs	Points négatifs
Réduction de la pollution camions entre Mourepiane et le Canet	Report de cette pollution sur St André / St Henri : augmentation des pollutions sonores, vibratoires, atmosphériques, sur St Henri / St André / l'Estaque
	Incertitude sur le report des camions vers les trains
	Modification du PN2 : impact sur le village de St André
	Pousses diesel pour monter du port -> pollution
Propositions d'améliorations	
Qu'est ce qui « oblige » les entreprises à faire du ferroviaire ?	
Transformer le terminal d'Arenc en terminal combiné (TER et fret)	
Conteneurs continentaux sur le port	

Cohérence globale des projets
Cohérences
Les projets avancés sont créateurs d'emplois
Incohérences
Que les voies liées à l'activité du port soient à l'intérieur du port : PL - ferries
Des flux continentaux arrivent sur le port de Marseille
Augmentation du ferroviaire et des flux de camions en parallèle
Quelle unité de mesure ? Nombre de camions ou nombre de kilomètres parcourus par ces PL ?
Conflit d'usage fret / TER
Manque de communication sur les projets publics : comment avoir une connaissance globale ?
Utiliser le boulevard Barnier (intensif PL) comme axe de flux marchandises
Comment concilier les voies vélos, les pistes piétonnes et les flux de marchandises dans l'aménagement de la RD568 ?
Manque de coordination des différents projets entre la Métropole, le port (PDU, PLU...) : projets incohérents entre eux !
Prendre en compte le besoin de cohérence avec le projet de service public, de transport de marchandises porté par la Métropole
Pourquoi les résultats des concertations publiques sur le territoire ne sont-ils pas prises en compte sur ces projets ?
Aucun des projets d'accompagnement du port en termes de transports ne sont consignés dans les différents PDU + n'ont pas été réalisés (pas de financement). Appliquons-les !

## 6 Annexe : liste des participants ayant élargé la feuille de présence

*Nota : la liste ci-dessous reprend les personnes ayant signé la feuille de présence.*

Nom	Prénom	Organisme
AGNONE	Camille	Citoyen
APERCE	Christian	AEE
BAGGADA	Julien	Citoyen
BELTRAO	Monica	Autre – SAS
BOUCHET-DUNOYER	Philippe	Conseil citoyen 2 <sup>ème</sup> arrondissement
BRIAND	Jean-Bernard	Habitant
BRIAND	Nathalie	Habitante
CHAMOULAUD	Marie-Blanche	Fédération CIQ 16
CHARRIER	Brigitte	Habitante
CHARRIER	Philippe	Habitant
DUMOLARD	Jean-Marie	
ELIE	Carole	Habitante
HOUZE DE L'AULNOIT	Hugues	Med Europe Terminal
LARMINAT	Patrick	SNCF Réseau
LENINI	Anthony	Citoyen
MAGLIN	Pascal	Citoyen
MARESKY	Majid	
MERCADIER	Christian	Habitant
OLIMAIN	Gilles	Citoyen
PELLICCIO	Denis	CIQ St André
REVERCHON	Marc	Conseil de développement du GPMM
TEULE	Michel	Citoyen
VIGNES	Pierre	CIQ St Henri