



PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE



Dialogue Ville – Port

Saison 1 des ateliers participatifs (automne 2019) et décisions du
Comité de pilotage du 11 février 2020

Note de synthèse

I - Objectif du dialogue

La démarche de dialogue Ville-Port s'inscrit en application de la « *Charte Ville – Port* » signée le 28 juin 2013 par la Communauté urbaine de Marseille, la Ville de Marseille, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le Grand Port Maritime de Marseille, Euroméditerranée, la Chambre de commerce et de l'industrie Marseille Provence et l'État. Elle contribue à mettre à œuvre de manière concertée et partenariale « *la vision de l'avenir partagée du port dans la ville et de développement de leur synergie, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et ses activités* ».

La démarche de dialogue Ville-Port sur les bassins Est du GPMM et les territoires riverains a été initiée par la préfecture des Bouches-du-Rhône à l'automne 2018. Elle répond à une demande récurrente des partenaires associatifs de plus de transparence et de concertation. Elle fait également suite à plusieurs demandes d'élus locaux et de parlementaires.

La démarche a été présentée aux élus locaux et parlementaires en janvier 2019, puis validée par le comité de pilotage de la charte Ville-Port, instance décisionnelle présidée par le Préfet de région et regroupant les élus, la chambre de commerce et l'EP Euroméditerranée. Un comité de suivi a été installé en juin 2019, regroupant les signataires institutionnels de la charte et les principaux acteurs représentatifs du monde portuaire (entreprises, dockers) et des riverains (CIQ, associations).

L'objectif principal de ce dialogue est de favoriser les échanges constructifs, positifs et pérennes entre les riverains, les entreprises, les syndicats, les partenaires institutionnels et

associatifs. Il s'inscrit dans une démarche continue, reposant sur l'information et la participation du public et des parties prenantes.

Dans cette perspective, le dialogue Ville-Port a pour ambition de :

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

Le dialogue Ville-Port s'est engagé dans sa phase opérationnelle en septembre 2019 avec le lancement d'une **première série d'ateliers participatifs**, entièrement ouverts au public, organisés sur les thématiques suivantes (déterminées par le comité de suivi, selon une méthode participative) :

- Thème 1 : Cadre de vie – Santé publique ;
- Thème 2 : Foncier – Accès à la mer ;
- Thème 3 : Projets de report modal ferroviaire – gestion de l'impact des flux.

II - Processus mis en place à l'automne 2019

Les thématiques « Cadre de vie – Santé Publique » et « Foncier – Accès à la mer » ont été travaillées en 3 ateliers participatifs suivant un cheminement collectif en 3 temps :

- Septembre 2019 : état des lieux partagés ;
- Octobre 2019 : définition d'orientations ;
- Novembre 2019 : déclinaison d'actions.

Les travaux du 3^{ème} thème « Projets de report modal ferroviaire – gestion de l'impact des flux » ont fait apparaître le besoin d'organiser une séance d'information sur les projets envisagés par les pouvoirs publics. Cette séance supplémentaire a donc précédé le dernier atelier participatif (soit 4 séances au total pour ce thème).

Ces 10 ateliers de travail ont ainsi permis d'écouter les problématiques rencontrées par chacune des parties prenantes, d'envisager différentes orientations et propositions de solutions et leurs conditions de mise en œuvre en vue de les proposer au comité de pilotage de la charte Ville-Port.

III – Retour qualitatif sur la participation, le climat des ateliers et les principales attentes

Les ateliers thématiques ont mobilisé près de 100 personnes. Environ 70 participants se sont inscrits aux ateliers « Cadre de vie – Santé publique » et « Foncier – accès à la mer » et la fréquentation aux ateliers était de l'ordre de 25 à 40 voire 50 personnes selon les séances. Le dernier atelier a mobilisé 50 inscrits et 30 participants en moyenne.

La représentation des participants dans les ateliers a été variable en fonction des thématiques et de l'état d'avancement du processus. Les participants sont principalement issus du monde associatif et des habitants des noyaux villageois. Il est à noter que des habitants se sont spontanément mobilisés au fil des ateliers. Des acteurs économiques ont également participé mais en petit nombre. Les dockers et des représentants de l'Union Maritime et Fluviale ont été présents à chaque atelier. Les sociétés nautiques ont participé à l'atelier « foncier – accès à la mer ».

Ces ateliers se sont déroulés dans un climat apaisé, constructif et ont été productifs. La confiance entre les participants et les représentants techniques de l'Etat, du Grand Port Maritime de Marseille s'est installée progressivement avec de fortes attentes exprimées par les participants quant aux suites à donner par les représentants des partenaires de la Charte Ville-Port. Les représentants de la Métropole et de la Ville de Marseille étaient présents pendant toute la durée des ateliers, mais ne se sont pas exprimés du fait de la période pré-électorale.

Dans leur ensemble, les participants considèrent cette démarche positive et constructive, et sont en attente d'un engagement rapide **de premières actions afin de confirmer le changement effectif de posture des partenaires de la charte Ville-Port.**

Lors des ateliers, **les associations fédérées** (CIQ, association Cap au Nord, France Nature Environnement) ont explicitement exprimé leurs souhaits :

- **D'une information dès le début 2020 sur les suites données aux contributions issues des ateliers**, sans attendre que les élections municipales soient passées ;
- **D'actions opérationnelles rapides pour réduire les nuisances du quotidien générées par les activités portuaires**, notamment la forme 10 ;
- **D'une mise en place par le Grand Port Maritime de Marseille dans les meilleurs délais d'une instance de concertation et de suivi** de type de la commission consultative de l'environnement existant pour les aéroports (Marseille-Provence notamment), les commissions de suivi de site des installations de stockage et de traitement des déchets ou les commissions locales d'information et de surveillance autour des installations classées pour l'environnement ;
- **D'une poursuite dans la durée du processus de dialogue Ville-Port.**

IV– État de la situation actuelle

Le premier temps de travail en septembre consistait en un état des lieux partagés sur les 3 thèmes. Les trois premiers ateliers ont fait émerger les principaux constats suivants :

- Un attachement fort à la vie dans les quartiers jouxtant le port ;
- La reconnaissance unanime de l'importance de l'activité portuaire ;

- Une satisfaction et une attente forte de poursuite des actions de réduction des nuisances engagées ;
- Le sentiment d'un espace urbain asservi aux activités économiques et portuaires, avec des impacts sur la santé publique et la qualité de vie ;
- Une perception collective que les espaces portuaires et riverains sont des territoires de non-droit, délaissés des institutions publiques ;
- Un sentiment très fort de privation de l'accès à la mer lié à la présence du port.

V – Suites données par le comité de pilotage de la charte

Le dialogue Ville-Port offre l'opportunité d'une coopération fructueuse, pérenne, et s'articulant autour d'une logique « gagnant / gagnant » :

- Dans un contexte sociétal de développement d'une forte sensibilité « environnement / santé » ;
- Dans une perspective de réalisation de nombreux projets économiques.

En ce sens et en cohérence avec la démarche de travail annoncée, l'équipe-projet du dialogue Ville-Port, après avoir partagé les constats et orientations stratégiques issus des ateliers, a proposé au comité de pilotage des suites à donner pour répondre aux attentes à court, moyen et long termes.

Le plan d'actions validé par le comité de pilotage et les horizons de mise en œuvre sont présentés ci-dessous.

1. La poursuite de la démarche de dialogue Ville-Port selon les principes suivants :

Sur un périmètre élargi du J4 à Corbières, la poursuite de la démarche de dialogue Ville-Port sera réalisée comme suit :

- Conduite de la démarche
 - Pilotage conjoint par le Grand Port Maritime de Marseille, la Métropole et la Ville de Marseille ;
 - Position de l'État comme garant et acteur ;
 - Association de la CCI Aix-Marseille-Provence, EuroMéditerranée, SNCF Réseau, l'Agence Régionale de Santé, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que l'Union Maritime et Fluviale ;
 - Réengagement du processus après les élections selon les mêmes principes qu'en 2019 :
 - Ateliers collectifs largement ouverts ;
 - Décisions prises par le comité de pilotage de la charte Ville-Port ;
 - Consultation préalable du comité de suivi et implication des partenaires pilotes dans l'équipe-projet.

2. La traduction opérationnelle immédiate de différentes contributions issues des ateliers

Les propositions validées par le comité de pilotage de la Charte Ville-Port du 11 février pour être engagées dès 2020, sont les suivantes :

Volet	N°	Actions	Pilote(s)	Partenaire(s)
Information	1	Présentation du projet stratégique du port 2019 – 2023, début 2020 au comité de suivi et aux participants des ateliers	Grand Port Maritime de Marseille	
	2	Diffusion de la synthèse des contributions des 10 ateliers sur le site internet du Dialogue Ville-Port	État	Ville de Marseille, Métropole GPMM
Concertation	3	Attribution d'un siège à la confédération des CIQ de Marseille au conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille	Préfet	
	4	Organisation de visites « regards croisés » sur le territoire du dialogue Ville-Port au printemps 2020	Équipe projet DVP	
	5	Préfiguration d'un dispositif de médiation pour régler les problèmes du quotidien à partir de l'analyse des outils d'écoute existants	Équipe projet DVP	
Santé et environnement	6	Réalisation de mesures de suivi environnemental dans le cadre du Smart port challenge (lancé le 6 février) et du projet DIAMS	Métropole DREAL Pilotes Atmo Sud Hammerson	Grand Port Maritime de Marseille
	7	Définition d'un plan d'action santé-environnement sur la façade maritime nord (sur le territoire du dialogue Ville-Port)	Agence Régionale de Santé	
	8	Mise en conformité des ICPE soumises à autorisation, notamment l'ensemble des activités de réparation navale	État	
	9	Publication d'un bilan annuel des contrôles réglementaires des activités et projets	État	
Aménagement et usages	10	Affichage de la procédure modifiée de gestion de la nouvelle porte 3 du GPMM, suite à l'enquête publique relative à la création du terminal international de Cap Janet	Grand Port Maritime de Marseille	

Aménagement et usages	11	Redémarrage de la réflexion sur l'ouverture au public de la digue du large Sud	Grand Port Maritime de Marseille	
	12	Élaboration de propositions visant à améliorer le traitement urbain et paysager de la lisière	État	CD 13 GPMM Métropole Ville de Marseille
	13	Mise en œuvre d'une action coordonnée de nettoyage de la lisière Ville-Port	GPMM Métropole Ville de Marseille CD 13	
	14	Relance d'une réflexion concertée sur l'aménagement de secteurs de la ville riverains du port, dont l'Estaque, et réflexion sur les espaces publics	Ville de Marseille Métropole GPMM	État
	15	Piste cyclable littorale : études pour une mise en service en 2024	Métropole CD 13	CD 13 Région État
	16	Engagement d'un diagnostic et identification de solutions pour améliorer la gestion des flux PL sur le périmètre du dialogue ville-port	Métropole Ville de Marseille CD 13 État	État Préfecture de police
	17	Association au processus de dialogue des acteurs culturels et du patrimoine, et du programme Impact Jeunes	Etat	

3. La définition pour mi-2020 d'un plan d'actions pluriannuel

L'équipe projet proposera une feuille de route moyen et long termes au comité de pilotage puis au comité de suivi mi-2020, en s'appuyant sur :

- L'expertise des contributions issues des ateliers ;
- La prise en compte des documents et projets stratégiques des partenaires ;
- L'analyse des mesures d'intégration environnementale et d'insertion territoriale des projets ;
- L'articulation avec l'élaboration du contrat de Plan Etat Région.

Cette feuille de route a vocation à donner de la lisibilité aux engagements des différents partenaires de la Charte Ville-Port dans la durée.

4. Calendrier prévisionnel pour la suite

Dates	Étapes
Février 2020	<ul style="list-style-type: none">• Comité de pilotage Charte Ville-Port le 11 février<ul style="list-style-type: none">○ Validation de différentes contributions issues des ateliers○ Mandat à l'équipe projet de préparer la suite du processus
Février à juin 2020 *	<ul style="list-style-type: none">• Information du public• Engagement des actions à court terme• Travail technique sur la feuille de route à moyen – long termes
Fin du 1 ^{er} semestre 2020	<ul style="list-style-type: none">• Comité de pilotage Charte Ville-Port• Poursuite du dialogue Ville-Port avec la nouvelle gouvernance communale et métropolitaine• Validation de la feuille de route à moyen – long termes
Fin du 1 ^{er} semestre 2020	<ul style="list-style-type: none">• Comité de suivi pour partager les suites données aux ateliers de 2019 et les thématiques et modalités des ateliers de l'automne 2020
Automne 2020	<ul style="list-style-type: none">• Lancement de la 2^{ème} saison des ateliers collectifs du dialogue Ville-Port

*élections municipales de mars 2020

Annexe 1 - Les productions des 10 ateliers collectifs thématiques

Le diagnostic réalisé par les participants des ateliers et les orientations qu'ils ont proposées visant à répondre aux dysfonctionnements qu'ils ressentent et aux besoins du territoire sont présentés ci-dessous.

Les orientations ont été déclinées en 48 actions. Les actions soumises à l'arbitrage du comité de pilotage sont issues de la production collective des participants aux ateliers.

La synthèse des 10 ateliers et les supports de présentation sont mis en ligne sur le site internet du dialogue : <https://www.dialoguevilleportmarseille.fr>

1) Diagnostic de synthèse issu des ateliers

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• La bonne situation géographique du territoire : proximité avec le centre-ville, barycentre de la métropole, proche de la mer et disposant d'un paysage exceptionnel et de vues sur la mer depuis la ville• Des navettes maritimes et voies ferroviaires qui offrent des moyens de déplacement attractifs et minimisant les nuisances• Une vie locale intense et attractive avec des relations humaines riches et un attachement au quartier : des noyaux villageois actifs, une mixité sociale et ethnique et un tissu associatif dynamique• L'activité économique et industrielle générée par le port, créatrice d'emplois• Des accès existants à la mer (secteur de Corbières, quai de la Lave) et un processus de valorisation d'espaces portuaires dans une logique urbaine (J4, Espace Mistral)	<ul style="list-style-type: none">• Une exposition subie à des pollutions (air, mer, sol, visuelles, bruit, ...) qui altèrent la qualité de vie et génèrent des problèmes sanitaires importants (maladies respiratoires, allergies, stress, troubles du sommeil, ...)• Un manque d'intégration des questions environnementales dans les projets du port• Un littoral devenu inaccessible (privatisation d'accès, activités portuaires, ...) qui prive les habitants des aménités du site• Un territoire traversé par des nombreux flux liés ou non à l'activité portuaire• Un territoire ressenti comme lieu de servitudes arrière portuaire : déficit d'investissement des pouvoirs publics au service des habitants (transports, espaces publics, ...), manque d'entretien, problèmes de propreté, ...• Des usages du foncier urbain par les activités portuaires non organisés qui dévalorisent le cadre de vie et contribuent à paupériser le territoire (stationnement anarchique des PL et VL, stockage et réparation des conteneurs vides ...)• Un traitement de la lisière trop fonctionnel et peu qualitatif sur le plan urbain• Une évolution du territoire subie et pas de dialogue constructif entre les parties prenantes, pas de coordination projets portuaires / projets urbains, pas de réflexion sur l'intégration urbaine des activités portuaires

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • L'espace portuaire et la façade littorale sont identifiés comme offrant de multiples potentialités : tourisme, loisirs, mobilités, cadre de vie, activités économiques, ... • La forte mobilisation de la population pour l'amélioration de son cadre de vie et de la santé publique • Le volontarisme nouveau des pouvoirs publics dont la mobilisation représente également une opportunité pour l'amélioration du cadre de vie. • L'ouverture (ré-ouverture) de certains espaces portuaires pour y développer des fonctionnalités urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> • Les nuisances (pollutions, bruit, ...) auxquelles les habitants sont exposés se poursuivent, voire s'aggravent par un déficit de mesures correctives à court/moyen termes ou en lien avec des projets nouveaux non concertés (portuaires, économiques, d'infrastructures, ...) • Pas de perception d'une vision (planification) urbaine volontariste articulant de façon cohérente le développement portuaire et les fonctionnalités urbaines • Pas de perception d'une approche cohérente permettant d'améliorer la mobilité de la population et des marchandises • Risque d'insincérité du dialogue Ville-Port

2) Orientations issues des ateliers

1. Commission de concertation permanente traitant des nuisances au quotidien
2. Monitoring et suivi dans le temps des nuisances et pollutions
3. Respect de la réglementation de l'État et des règles du Grand Port Maritime de Marseille dans l'enceinte portuaire
4. Aménagement de la desserte routière du territoire pour traiter en cohérence les différents usages et résorber les points noirs (itinéraire et stationnement)
5. Diminution des pollutions à la source
6. Réduction des nuisances et pollutions et résorber les points noirs lors de nouveaux projets de gestion des flux
7. Ouverture sous condition d'espaces portuaires pour permettre au public l'accès à la mer et des usages de loisir : digue du large, Saumaty, Secteur de l'Estaque, secteur du J4 au J0
8. Organisation des mobilités urbaines alternatives à la voiture en s'appuyant sur les infrastructures du Grand Port Maritime de Marseille
9. Amélioration de la desserte en transport en commun du port et le connecter au réseau structurant urbain et métropolitain
10. Relocalisation et réorganisation, dans ou à proximité de l'enceinte portuaire et hors des espaces résidentiels, des activités impactantes liées à l'activité portuaire et implantées dans la ville (notamment l'activité de stockage et de réparation des conteneurs vides)
11. Intégration et convergence prioritairement des circulations liées à l'activité portuaire dans l'enceinte portuaire

12. Aménagement de la lisière entre la ville et le port en traitant sa linéarité et son épaisseur
13. Gestion et entretien des espaces de la lisière entre la ville et le port
14. Harmonisation de l'urbanisme et l'architecture du port avec la ville
15. Réorganisation des activités entre les bassins Ouest et Est et réorganisation des activités portuaires dans les bassins Est pour éloigner les nuisances des quartiers et mieux répartir l'activité portuaire sur la façade

3) Propositions d'actions issues des ateliers

Commission de concertation permanente traitant des nuisances au quotidien

1. Créer un comité de suivi ou de surveillance des activités dans le port et organiser des réunions trimestrielles ou régulières publiques avec les toutes instances concernées
2. Créer une plateforme collaborative et participative de l'état de l'environnement et des projets
3. Mettre en place un dispositif d'urgence « Allo le port »
4. Instaurer un « Comité hygiène, sécurité, conditions de travail » citoyen sur le port
5. Créer un fonds participatif pour des actions environnementales et informatives issues du dialogue et portées par les habitants et alimenté par les membres du comité de pilotage et les armateurs (fond participatif politique de la ville)

Monitoring et suivi dans le temps des nuisances et pollutions

6. Multiplier le nombre de capteurs fixes ou mobiles sur la zone pour mesurer la qualité de l'air et l'ambiance sonore et les géolocaliser
7. Renforcer les contrôles des activités et organiser la communication publique sur des résultats des contrôles (portail internet) par une instance neutre
8. Tenir compte des pics de pollution (pas que de la moyenne)
9. Suivre et agir pour maîtriser et réduire les nuisances sonores induites par l'activité réparation navale dans les formes (notamment la Forme 10)
10. En cas de pic de pollution, avertir la population des mesures prises par le Grand Port Maritime de Marseille (système de vignettes) pour pouvoir naviguer et interdire la navigation pour les bateaux les plus polluants
11. Assurer un suivi de la qualité de l'eau de mer
12. Améliorer la prise en compte par l'ARS des enjeux de santé publique (études épidémiologiques, registres sur les maladies pulmonaires et cancers...)

Respect de la réglementation de l'État et des règles du Grand Port Maritime de Marseille dans l'enceinte portuaire

13. Effectuer des mesures d'impacts sanitaires en amont de la réalisation d'un nouveau projet
14. Globaliser les mesures d'impacts sur l'environnement et prendre la mesure des risques induits par la simultanéité des activités et leur accumulation (plateforme industrielle)
15. Assurer un contrôle transparent et indépendant – tableau de bord en temps réel
16. Renforcer les niveaux d'exigence et mettre en place un appareil répressif pour toute violation des réglementations

Aménagement de la desserte routière du territoire pour traiter en cohérence les différents usages et résorber les points noirs (itinéraire et stationnement)

17. Mettre des voitures en libre-service
18. Mettre en place un système de Vélib
19. Faire une déviation de la voie cyclable le long du littoral
20. Réaliser la voie cyclable en encorbellement dans le secteur Corbières , le long de la RD568 -> sécurité pour les piétons, cyclistes, usagers des plages
21. Séparer les flux VL et PL dans l'accès aux portes du port
22. Étaler dans le temps et/ou l'espace les flux automobiles qui quittent les ferries
23. Mieux communiquer sur les différents projets et mieux se coordonner entre maîtres d'ouvrage

Diminution des pollutions à la source

24. Accélérer la connexion électrique des navires à quai
25. Réguler les flux des navires sur l'approche et les mouillages
26. Utiliser des énergies renouvelables nouvelles

Réduire les nuisances et pollutions et résorber les points noirs lors de nouveaux projets de gestion des flux

27. Enterrer les voies TER de la LNPCA plutôt que de condamner les passages à niveau de Saint Henri et de Saint André
28. Électrifier les motrices de fret

Ouverture sous condition d'espaces portuaires pour permettre au public l'accès à la mer et des usages de loisir : digue du large, Saumaty, Secteur de l'Estaque, secteur du J4 au J0

29. Redéfinir la circonscription du Grand Port Maritime de Marseille pour la limiter aux seules activités portuaires

30. Identifier les zones ne faisant pas l'objet d'activités définies et structurées pour y développer des projets en lien avec le territoire
31. Aménager la digue du large pour recevoir le public : baignade (piscine flottante), pêche, promenade. Accès possible par un pont-levis
32. « Céder » l'espace qui s'étend du parc Mistral aux plages de Corbières aux collectivités territoriales pour y aménager un espace public ouvert à tous
33. Créer le pendant des plages du Prado à l'Estaque
34. Aménager Saumaty en base nautique ouverte au public sur l'espace qui n'est pas occupé par les bateaux de pêcheurs
35. Rééquilibrer les activités prévues des quartiers sud sur les quartiers Nord lors des JO 2024
36. Aménager du mobilier urbain et des espaces publics pour assister aux manifestations nautiques locales (joutes) et grands évènements (JO)
37. Créer un parc public ouvert et végétalisé qui fasse le lien entre le J1 et le J4
38. Ouvrir l'espace sous les Terrasses du Port
39. Déménager la direction du Grand Port Maritime de Marseille – libérer l'espace de la place de la Joliette aux quais
40. Ponctuer les espaces publics avec des jeux pour les enfants, des tables et des bancs, des tables d'échecs, des boulodromes, des jardins partagés

Organisation des mobilités urbaines alternatives à la voiture en s'appuyant sur les infrastructures du Grand Port Maritime de Marseille

41. Réutiliser la voie ferrée littorale placée dans l'enceinte du port au profit de lignes TC
42. Faire circuler la navette maritime Vieux-Port – Estaque dans les bassins
43. Développer les transports collectifs terrestres et maritimes au pied des navires (des Terrasses du port/J1 au Cap Janet) sur des horaires adaptés (jusqu'à minuit) et plus fréquents

Amélioration de la desserte en transport en commun du port et le connecter au réseau structurant urbain et métropolitain

44. Créer une ligne tramway avec parc relais St André – St Henri – Estaque
45. Installer des navettes maritimes entre le Vieux Port et l'Estaque avec des arrêts multiples
46. Relier le terminus du métro 2 aux terminus maritimes
47. Réaliser une liaison Capitaine Gèze – Cap Janet
48. Améliorer les lignes transversales, navette type 95

Relocalisation et réorganisation, dans ou à proximité de l'enceinte portuaire et hors des espaces résidentiels, des activités impactantes liées à l'activité portuaire et implantées dans la ville (notamment l'activité de stockage et de réparation des conteneurs vides)

49. Relocaliser les activités logistiques, les activités de stockage et de réparation de conteneurs vides et le stationnement des poids lourds en lien avec l'activité portuaire dans le port ou dans des espaces éloignés des zones d'habitation
50. Rationaliser une partie du foncier ferroviaire dans le port pour l'accès et le stationnement des bus croisiéristes
51. Réduire la circulation des portes-conteneurs sur les voiries locales des quartiers
52. Limiter le flux de conteneur à usage unique
53. Créer une liaison directe avec l'autoroute : rendre plus lisible / efficace une liaison A7 (+A507) de/vers le port pour éviter la diffusion dans les quartiers

Intégration et convergence prioritairement des circulations liées à l'activité portuaire dans l'enceinte portuaire

54. Ouvrir les portes dédiées aux flux voyageurs pour permettre le stationnement d'attente dans l'enceinte portuaire
55. Élargir les plages horaires pour un accueil des passagers 24h/24
56. Installer une halte ferroviaire passagers directement sur le port
57. Mieux utiliser les portes existantes (Cap Pinède ou Beausejour) pour créer un nouvel accès pour les flux en provenance de l'A50 et la L2 et désengorger la porte 4

Aménagement de la lisière entre la ville et le port en traitant sa linéarité et son épaisseur

58. Aménager une voie douce (piétons, vélos, trottinettes...) pour redécouvrir le port autrement (le mettre en scène) s'étendant du J1 à l'Estaque par cession d'une bande de terrain de la part du GPMM
59. Végétaliser la lisière
60. Casser la linéarité de la frontière en permettant des pénétrations ponctuelles aménagées pour le public et protégées de l'activité portuaire
61. Prévoir des espaces de lien, de partage, d'information (Histoire du port, street art, etc.)

Gestion et entretien des espaces de la lisière entre la ville et le port

62. Répartir les responsabilités pour l'entretien de la lisière entre les acteurs de part et d'autre de la frontière
63. Systématiquement préférer les installations qualitatives (végétalisées, canal...) à des grilles

Harmonisation de l'urbanisme et l'architecture du port avec la ville

64. Faire un état des lieux, au niveau mondial, de la qualité architecturale, paysagère et environnementale des aménagements portuaires (= benchmarking)
65. Mettre en place un schéma directeur d'urbanisme / d'aménagement sur le port, avec un pôle d'architectes, paysagistes, etc.
66. Pour les nouvelles activités sur le port, prévoir dans le cahier des charges dès l'appel à projet des contraintes architecturales et paysagères pour harmoniser les futurs bâtiments avec les quartiers riverains

67. Respecter les normes environnementales et les règles d'urbanisme de la ville sur le port
68. Réguler le nombre et les emplacements des paquebots de croisière qui encombrant les espaces portuaires à certaines périodes
69. Interdire aux amodiateurs dans le port les zones de stockage des matériels désaffectés qui causent une pollution visuelle et nuisent à l'image de la ville
70. Aménager des perspectives depuis la ville sur les zones les plus « belles » du port (zone de réparations, de grande plaisance...)
71. Végétaliser davantage le port

Réorganisation des activités entre les bassins Ouest et Est et réorganisation des activités portuaires dans les bassins Est pour éloigner les nuisances des quartiers et mieux répartir l'activité portuaire sur la façade

72. Cibler sur Marseille uniquement le fret destiné à la Ville de Marseille, voire à la région
73. Limiter l'accès aux bassins de Marseille aux navires de petite taille uniquement, renvoyant les transporteurs plus larges vers Fos-sur-mer
74. Relocaliser le terminal à conteneurs à Léon Gourret, le terminal croisière à la Joliette et positionner un terminal voiture à Mourepiane
75. Rouvrir le tunnel du Rove à la navigation pour assurer le transfert des conteneurs entre Marseille et Fos par voie fluviale