



**PROJET VIEUX-PORT  
SEMI PIETONISATION DU VIEUX PORT DE MARSEILLE**

**ANNEXE A LA DECLARATION DE PROJET**

***SYNTHESE ET ANALYSE DES DISPOSITIONS PRISES EN REPONSE AUX  
RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETES***

## II – ANALYSE DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

### 1 - Abandonner la transformation des boulevards périphériques en une infrastructure à 2 x 2 voies.

#### 1.1 Recommandation de la commission

*Abandonner la transformation des boulevards périphériques en une infrastructure à 2 fois 2 voies, tout en mettant en œuvre certaines améliorations de fluidité aux carrefours, en conservant les dispositions visant à libérer l'espace des stationnements et occupations illicites de la chaussée, en redonnant aux piétons et aux deux roues non motorisées une partie de l'espace reconquis partout où les profils en travers s'y prêtent (notamment sur le Cours Lieutaud), et en confirmant la vocation d'axe de transports en commun des voies Corse, Corderie, Puget.*

#### 1.2 Réponse à la recommandation

Même si l'aménagement du boulevard urbain (constitué des axes : bvd des Dames, bvd du littoral, Corse, Corderie, Puget, Préfecture, Lieutaud, Garibaldi, Athènes, Nedelec) ne fait pas partie du projet soumis à l'enquête publique, il constitue néanmoins un préalable indispensable au projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port. L'objectif du bvd urbain est de permettre les échanges nord/sud en supprimant le transit inter quartier à travers le Vieux-Port.

Les aménagements envisagés sur ce bvd urbain doivent permettre une certaine fluidité de trafic. Le dossier d'enquête traduisait effectivement la volonté de disposer en continu d'un profil à 2x2 voies, associé avec des améliorations de certains carrefours. Aujourd'hui, le programme de travaux envisagé sur le bvd urbain porte sur :

- l'interdiction de certains mouvements de tourne à gauche (Nedelec/Bourdet notamment),
- l'aménagement qualitatif des places du 4 septembre et des Capucines, afin d'en améliorer le fonctionnement circulatoire et l'insertion urbaine,
- la réfection de certains secteurs particulièrement dégradés (Cours Pierre Puget et bvd Paul Peytral) en enrobés ou en pavés,
- l'installation d'une quarantaine de caméras permettant la vidéo-verbalisation des automobilistes en stationnement illicite,
- la mise en place de panneaux de jalonnement dynamique pour guider les automobilistes vers les parcs de stationnement.

Sur l'intégralité du boulevard urbain, le profil de voirie existant sera conservé et non modifié. En particulier, la vocation d'axe de transports en commun de l'avenue de la Corse, du bvd de la Corderie et du Cours Pierre Puget est bien confirmée.

La seule modification notable du profil de voirie se situe au niveau du bvd d'Athènes, afin de créer une voie supplémentaire en descente, au niveau de la trémie d'entrée du tunnel Saint-Charles et ce sur une distance de 57 mètres.

dès lors à reporter le trafic sur le bvd de la Corderie, qui supporte déjà 1 240 véh/h. Cet axe accueillant également plusieurs lignes de bus se trouverait alors saturé.

La piétonnisation complète des quais, même sur une zone partielle telle que proposée, nécessite au préalable de limiter de manière forte l'accessibilité automobile du centre ville. Ceci passe par la réalisation de plusieurs actions :

- d'une part, la réalisation de la rocade L2 déjà évoquée précédemment, qui captera les grands flux de transit,
- l'aménagement de parkings relais en périphérie de ville. Plusieurs parkings relais sont déjà programmés dans le cadre des projets de transport en cours : Capitaine Gèze (600 places), extension du parking la Rose (350 places), Bara (300 places). D'autres sont à l'étude : Boiseraie (380 places) à proximité de la rocade L2Est, Leclerc à proximité du terminal A7,
- amélioration du réseau de transports en commun. Plusieurs projets de transports en commun structurants sont en cours :
  - création de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Castellane et Luminy, entre Bougainville et le vallon des Tuves et entre l'université de Saint-Jérôme et la technopole de Château-Gombert,
  - prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville jusqu'au Bd Capitaine Gèze,
  - tramway sur la rue de Rome /Castellane et son prolongement vers le sud,
  - prolongation du tramway au nord (vers le lycée Saint-Exupéry) et au sud Castellane/Cantini et Boulevard Urbain Sud.

L'ensemble de ces aménagements ne pourra pas être opérant avant 2020. Envisager une piétonnisation complète des quais dès 2013 entrainerait des difficultés de fonctionnement à l'échelle de la ville.

### **3 - Reconsidérer le projet de réorganisation du plan d'eau sur plusieurs points sensibles**

#### **3.1 Recommandation de la commission**

*Améliorer le fonctionnement du projet de réorganisation du plan d'eau sur plusieurs points :*

- *trouver un accord avec la société nautique des vieux-marins bateliers (VMB) pour attribuer une panne à ce club et lui donner accès à une estacade,*
- *reconsidérer l'opportunité d'aménagement des contre-pannes qui permettrait de créer pour chaque club un seul accès sécurisé et mieux surveillé, facilitant la vie associative par le passage obligé dans le local du club,*
- *rechercher avec les clubs un rééquilibrage éventuel de la surface sur les estacades avec augmentation de l'espace dédié au carénage et diminution de la surface des locaux associatifs, mutualisation des aires de carénage,*
- *définir les mesures compensatoires pour les activités professionnelles qui sont impactées par le projet.*

Il n'est pas envisagé de mesures compensatoires pour ces bateaux, qui bénéficient d'autorisations d'occupation temporaires du domaine public données par MPM et renouvelables chaque année.

#### **4 - Améliorer le dispositif d'assainissement des estacades**

##### **4.1 Recommandation de la commission**

*Améliorer le **dispositif d'assainissement** des estacades en veillant à :*

- *afin de réduire les pollutions à la source prévoir un nettoyage à sec des plateformes après tous travaux d'entretien ayant donné lieu à grattage de la carène,*
- *définir les modalités de contrôle et de gestion des systèmes de traitement des eaux de carénage et y associer des objectifs de résultats (qui devront figurer dans les conventions d'AOT si ce mode de gestion est retenu),*
- *prévoir un système de récupération (collecte et dépôt) des eaux grises et noires des bateaux,*
- *les procédures de chantier (mise en place des mesures visant à pallier les risques de pollution) et leur validation devront figurer dans l'autorisation délivrée par l'Etat.*

##### **4.2 Réponse à la recommandation**

- les mesures suivantes figureront dans les nouveaux contrats passés avec les sociétés nautiques, sous le contrôle de la Direction des Port de MPM :
  - le nettoyage à sec des plateformes consistant à balayer les particules de peinture ou autres déposées après grattage de la carène,
  - veiller au bon entretien des estacades ; une prestation payante de fonctionnement sera spécifiée dans les contrats, afin que MPM puisse assurer la collecte des déchets spécifiques, ainsi que le curage des cuves (a-priori 2 fois par an)
- Un système de récupération des eaux grises et noires des bateaux est actuellement à la disposition des sociétés à la capitainerie du Port.
- Plusieurs dispositions figurent dans les marchés de travaux visant à limiter les risques de pollution du plan d'eau en phase chantier : mise en place d'un barrage filtrant en bordure de quai pour limiter l'entraînement des matériaux terrassés vers la mer en cas d'épisode pluvieux, mise en place d'écran de protection géotextile amarré, contrôle et suivi de la turbidité des eaux de la zone d'intervention, contrôle par le maître d'œuvre du suivi environnemental de chantier.

#### **5 - Ajuster certaines dispositions du POS pour distinguer les parties terrestres et maritimes**

Or cette requête ne peut pas être prise en compte puisque les fonctions autorisées en RND1.1 et RND1.2 s'appliquent à l'ensemble du NDp tel que le prévoit le POS/PLU en vigueur. La mise en compatibilité portant uniquement sur le périmètre du Vieux-Port, cette procédure ne peut pas modifier les dispositions du NDp portant sur l'ensemble du territoire marseillais.

Cependant il y a bien une erreur matérielle dans le paragraphe précité de l'article RND14. Il est nécessaire d'ajouter un chiffre « 1 » tel que « ..., fonctions autorisées en RND 1.1. et RND 1.2., les constructions et installations autorisées en RND 1.5.3, réalisées en NDp (...) » pour rendre applicable cette disposition.

En effet, l'article RND 5.3 ne définit pas les destinations/vocations autorisées en zonage ND, il s'agit là d'une erreur matérielle : les autorisations sont définies aux articles 1 (vocations autorisées) et 2 (vocations interdites) de chaque zonage.

Ainsi, l'alinéa 3 de l'article RND 14 doit être rédigé comme suit pour la mise en compatibilité du POS/PLU Marseille avec le projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port, tel qu'indiqué en page 73 du dossier soumis à enquête publique :

Article R-ND 14 :

( ... )

« 3. Il n'est pas réglementé pour les équipements publics répondant aux fonctions autorisées en RND 1.1. et RND 1.2. , les constructions et installations autorisées en RND 1.5.3, réalisées en NDp et les constructions et installations nécessaires aux cimetières autorisés en NDI conformément aux dispositions prévues en RND1.5.2.1. ci-dessus »

## 6 - Mettre en place une équipe dédiée au suivi des chantiers

### 6.1 Recommandation de la commission

*Mettre en place pour 2012 une équipe dédiée au suivi des chantiers avec un double objectif : veiller à la bonne mise en œuvre des mesures pour pallier les risques de nuisances et pollutions (poussières, bruit, écoulement des eaux pluviales, turbidité à l'occasion de la fondation des pieux...), et surveiller, conseiller, répondre aux interrogations et réclamations des riverains (commerçants et habitants).*

### 6.2 Réponse à la recommandation

Le maître d'œuvre a en charge de contrôler le respect des dispositions figurant dans le Schéma Organisationnel de la Protection et du respect de l'Environnement (SOPRE) des entreprises de travaux (sur terre et sur mer). Les cahiers des charges des marchés de travaux comportent des mesures visant à limiter les risques de nuisances et de pollutions ; ces aspects constituaient même un sous-critère technique de choix lors des appels d'offres de travaux.

En ce qui concerne la gestion quotidienne du chantier, le maître d'ouvrage désignera une personne « chantier », en charge de répondre à l'ensemble des attentes et interrogations des riverains (commerçants et habitants). De plus, un local, « l'espace Vieux-Port » situé rue Fiocca a