

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION MENÉE CONJOINTEMENT AVEC LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE POUR LA RESTRUCTURATION DU TERMINAL INTERNATIONAL À PASSAGERS À CAP JANET À MARSEILLE (2ÈME ET 16ÈME ARRONDISSEMENTS).

Par une délibération du 22 mars 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé les modalités de la concertation préalable pour l'opération de restructuration du terminal international à passagers de Cap Janet. Cette opération, qui s'inscrit dans le cadre de la Charte Ville-Port de 2013, est menée conjointement avec le Grand Port Maritime de Marseille et permettra de regrouper les flux de passagers à destination du Maghreb. La concertation préalable s'étant déroulée du 17 septembre 2018 au 19 octobre 2018, en application du Code de l'Environnement, un bilan de la concertation doit être établi et rendu public.

Incidence financière :

NEANT

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Voirie, Espaces Publics et Grands équipements métropolitains

■ Séance du 28 Février 2019

8900

■ Approbation du bilan de la concertation menée conjointement avec le Grand Port Maritime de Marseille pour la restructuration du terminal international à passagers à CAP Janet à Marseille (2ème et 16ème arrondissements).

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Charte Ville-Port, signée en 2013 par les institutions publiques (Etat, Conseil Régional, Conseil Départemental 13, Communauté urbaine de Marseille, Ville de Marseille), le Grand Port Maritime de Marseille et Euroméditerranée, affirme la nécessaire adaptation des bassins de Marseille et la réallocation des sites par blocs d'exploitations cohérents.

Dans ce cadre, il a notamment été décidé de mener un projet de regroupement sur le terminal existant du Cap Janet les flux de passagers à destination du Maghreb aujourd'hui diffus au sein du port, pour partie traités au Sud (Bassin de la Joliette) et pour partie au Nord du port, sur le Cap Janet. L'objectif est d'offrir une meilleure lisibilité de l'organisation du port, un meilleur niveau de service pour les passagers et une disposition plus opérationnelle pour les compagnies exploitant ces terminaux.

Ce projet est porté par le Grand Port Maritime de Marseille mais le Comité de pilotage de la Charte Ville-Port du 10 juin 2016 a acté que la Métropole assurerait en accompagnement la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement de la desserte routière du terminal international. Il s'agit donc d'un projet global avec une maîtrise d'ouvrage conjointement menée en parallèle par le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole.

Par délibération n° VOI-002-1997/BM en date du 18 mai 2017, le Bureau de la Métropole a approuvé une convention de cofinancement et de partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille, le Département des Bouches-du-Rhône, la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'Etat.

Par délibération n° VOI 001-3660/18/CM en date du 22 mars 2018, le Conseil de la Métropole Aix-Marseille Provence a approuvé les modalités de la concertation préalable pour l'opération de restructuration du terminal international à passagers de Cap Janet.

Cette concertation préalable s'est déroulée du 17 septembre 2018 au 19 octobre 2018.

En application des articles L121-16 et R121-21 du Code de l'Environnement, un bilan de la concertation doit être établi et rendu public.

Le présent rapport a pour objet d'approuver le bilan de la concertation établi conjointement par le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole ci-annexé.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Environnement et notamment les articles L.121-16 et R.121-21 ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles;
- La loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret n°2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération VOI-002-1997/BM du 18 mai 2017 du Bureau de la Métropole approuvant une convention de cofinancement et de partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille, le Département des Bouches-du-Rhône, la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'Etat ;
- La délibération VOI 001-3660/18/CM du 22 mars 2018 du Conseil de la Métropole approuvant les modalités de la concertation préalable pour l'opération de restructuration du terminal international à passagers de Cap Janet ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- L'avis rendu par le Conseil de Territoire de Marseille Provence du 26 Février 2019.

Oùï le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient d'approuver le bilan tiré de la concertation préalable menée conjointement avec le Grand Port Maritime de Marseille pour le projet de restructuration du terminal international à passagers à Cap Janet, à Marseille (2^{ème} et 16^{ème} arrondissements) qui s'est déroulée du 17 septembre 2018 au 19 octobre 2018.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le bilan de la concertation préalable menée conjointement par le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole et portant sur la restructuration du terminal international à passagers à Cap Janet, à Marseille (2^{ème} et 16^{ème} arrondissements).

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille Provence, ou son représentant, est autorisée à signer tous les actes nécessaires à l'engagement des procédures et à la constitution des dossiers administratifs de l'opération.

Pour enrôlement,
Le Conseiller Délégué
Espace Public et Voirie

Christophe AMALRIC

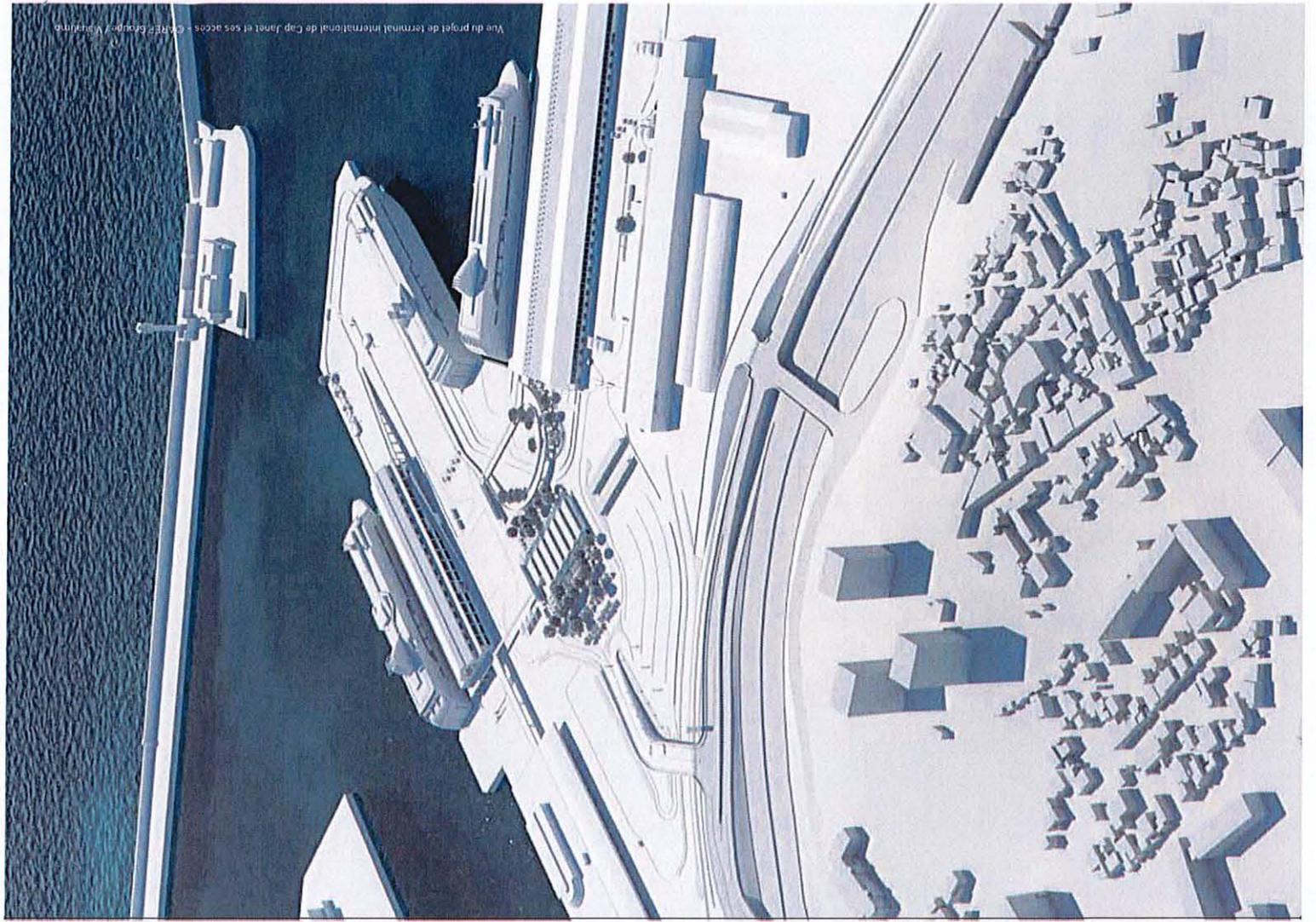
BILAN
CONCERTATION
PRÉALABLE
DU PUBLIC

PROJET DE
RESTRUCTURATION
DU TERMINAL
INTERNATIONAL
À PASSAGERS
DU CAP JANET

17 SEP. -
19 OCT. 2018

METROPOLE
AIX
MARSEILLE
PROVENCE
— 0 m ~

Marseille Fos 
Le port euroméditerranéen



Vue du projet de terminal international de Cap Janet et ses accès - Crédit Groupes Maritimes

LES TERMINAUX PASSAGERS INTERNATIONAUX DU PORT DE MARSEILLE ACCUEILLENT AUJOURD'HUI 400 ESCALES PAR AN SUR LES SITES DE CAP JANET ET DE LA MAJOR. LA RAISON DE CETTE RÉPARTITION SUR DEUX TERMINAUX DISTINCTS EST LIÉE À L'ÉVOLUTION DE LA TAILLE DES NAVIRES. LES INSTALLATIONS SITUÉES AU SUD DU PORT NE PERMETTENT PAS D'ACCUEILLIR LES FERRIES AU-DELÀ DE 200 MÈTRES DANS DES CONDITIONS SATISFAISANTES ALORS QUE LES NOUVEAUX NAVIRES MIS EN SERVICE ONT UNE LONGUEUR SUPÉRIEURE À 200 M. LES FLUX IMPORTANTS ET LES DÉBORDEMENTS SUR LA VOIE PUBLIQUE DE VÉHICULES EN ATTENTE D'EMBARQUEMENT GÉNÈRENT DE LA CONGESTION DANS UN TISSU URBAIN DENSE.

DANS CE CONTEXTE, LE PROJET PORTÉ PAR LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE (GPMM) ET LA MÉTROPOLE D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE (MAMP) PRÉVOIT PRINCIPALEMENT :

- LA RESTRUCTURATION DU TERMINAL INTERNATIONAL À PASSAGERS DU CAP JANET ;
- LE RÉAMÉNAGEMENT DES VOIES D'ACCÈS PORTUAIRES PAR LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE PORTE.

LE NOUVEAU TERMINAL PERMETTRA D'OFFRIR DES AMÉNAGEMENTS RÉPONDANT AUX CRITÈRES ACTUELS DE CONFORT, DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET ARCHITECTURALE ET DE FONCTIONNALITÉ. CE PROJET EST UNE OPPORTUNITÉ POUR VALORISER LES DIFFÉRENTS ESPACES PORTUAIRES CONCERNÉS ET LEURS ABORDS IMMÉDIATS.

SUR LES ESPACES DU SUD DU PORT LIBÉRÉS PAR CETTE OPÉRATION, IL SERA EN OUTRE POSSIBLE D'ENVISAGER DES PROJETS D'INTERFACE URBAINE ET PORTUAIRES COHÉRENTS AVEC LA CHARTE VILLE PORT, LES AMÉNAGEMENTS ET LA VISION DE LONG TERME PORTÉS PAR L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL EUROMÉDITERRANÉE.

LES AMBITIONS QUI SONT ASSOCIÉES À CE PROJET DE RESTRUCTURATION DU TERMINAL, D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ROUTIÈRE ET DE CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE LA VILLE IMPLIQUENT UN DIALOGUE ENTRE LE PORT, LA MÉTROPOLE ET LES ACTEURS DU TERRITOIRE.

« CONFORMÉMENT À L'ARTICLE L121-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT, LE PROJET A FAIT L'OBJET D'UNE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC SELON LES MODALITÉS LIBREMENT FIXÉES, DU 17 SEPTEMBRE AU 19 OCTOBRE 2018. CETTE CONCERTATION A EU POUR OBJECTIFS DE PRÉSENTER LE PROJET AUX RIVERAINS (ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET HABITANTS) ET DE RECUEILLIR LEURS AVIS ET OBSERVATIONS EN VUE DE L'AMÉLIORER. CETTE CONCERTATION EST PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE QUI SE DÉROULERA AU PRINTEMPS 2019 ET AU COURS DE LAQUELLE LE PUBLIC SERA DE NOUVEAU INVITÉ À S'EXPRIMER SUR LE PROJET ».

LE BILAN DE LA CONCERTATION PRÉSENTE UNE SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS QUI SE SONT MOBILISÉS DURANT CETTE CONCERTATION PUBLIQUE. LA PRISE EN CONSIDÉRATION DE L'EXPRESSION DES PARTICIPANTS VA PERMETTRE AUX MAÎTRES D'OUVRAGE D'ENRICHIR LE PROJET.

1 PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET	8
2 LA CONCERTATION PUBLIQUE RÉGLEMENTAIRE	9
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION	9
QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ?	9
3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC MIS EN ŒUVRE	10
LE DISPOSITIF PRÉVU D'INFORMATION ET D'EXPRESSION	10
LES MODALITÉS DE CONCERTATION COMPLÉMENTAIRES MISES EN ŒUVRE	12
4 BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION	14
PERMANENCES	14
VISITE GUIDÉE SUR LE SITE DU PROJET	14
CONTRIBUTIONS PAR EMAIL	15
INSCRIPTIONS DANS LES REGISTRES	15
ARTICLES DE PRESSE	15
5 BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION	16
TRAFFIC ROUTIER	16
POLLUTION DE L'AIR	16
MODES DOUX ET TC	16
BRUIT	16
DEVENIR DES ESPACES LIBÉRÉS AU SUD	16
COÛT DU PROJET	16
AUTRES PROJETS AU NORD	16
ADHÉSION DES OPÉRATEURS	16
FONCTIONNEMENT ZONE FRET	16
BESOIN D'UN DIALOGUE ET D'UNE INFORMATION CONTINUE	16
6 LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	17
TRAFFIC ROUTIER	17
POLLUTION DE L'AIR	18
MODES DOUX ET TC	19
BRUIT	20
DEVENIR DES ESPACES LIBÉRÉS AU SUD	20
COÛT DU PROJET	21
AUTRES PROJETS AU NORD	21
ADHÉSION DES OPÉRATEURS	22
FONCTIONNEMENT ZONE FRET	22
BESOIN D'UN DIALOGUE ET D'UNE INFORMATION CONTINUE	22
7 CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS	23
8 ANNEXES	24

1

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Le projet comprend deux opérations d'aménagements complémentaires menées par deux maîtres d'ouvrage : le terminal international portuaire mené par le Grand Port Maritime de Marseille et la rampe d'accès depuis la ville mené par la Métropole.

Le projet de terminal consiste à regrouper sur le seul site du Cap Janet tous les terminaux à passagers internationaux du Grand Port Maritime de Marseille implantés aujourd'hui sur plusieurs sites.

Le site existant sera ainsi étendu, conforté et modernisé sur 20 ha.

Il pourra accueillir 4 navires à quai et sa capacité sera portée à 2 600 véhicules par jour à l'embarquement et au débarquement.

Il proposera aux véhicules embarquant un circuit prévoyant des parcs de pré-stockage, des parcs de contrôle (billets puis sûreté puis douanes puis police aux frontières) et des parcs d'embarquement pour les différents quais et des zones de confort équipées de sanitaires, des assises, de l'information, des brumisateurs, ...

Le projet imaginé par le groupement de maîtrise d'œuvre dont le mandataire est le cabinet d'architecture AREP s'appuie sur la mise en valeur des hangars existant H18 et H16 qui seront rénovés et animés avec une signalétique et des éléments de décoration. Ces hangars largement ventilés constitueront des espaces de fraîcheur à l'abri du soleil d'été.

Une nouvelle gare de 2000 m² sera mise à disposition des piétons avec de larges espaces d'attente traités sous forme de parcs arborés. Des passerelles aériennes permettront d'embarquer sans croiser les voitures.

Cette gare donnera accès à un réseau de 700 mètres de passerelles qui se raccorderont sur les coupées des navires pour 3 postes à quai. Ces passerelles en pente douce permettront l'accès des personnes à mobilité réduite et des chariots des porteurs.

La rampe d'accès depuis la ville servira uniquement aux passagers du terminal. Elle franchira en passage supérieur la voie ferrée portuaire et la voie interne du port.

Le circuit d'entrée depuis le nord et le sud vers cette porte dédiée passera devant la porte 4. Il sera de ce fait largement déconnecté du flux de la RD5 qui passe sous le pont de la porte 4, ce qui limitera les interférences potentielles entre les flux portuaires et les flux de transit entre l'Estaque et le centre de Marseille. Les feux tricolores gérant les carrefours du terminal et de la porte 4 seront micro-régulés pour optimiser l'écoulement des flux en fonction des débits effectifs sur ces deux portes.

Les aménagements prévus proposeront des trottoirs larges en béton désactivé et un cheminement cyclable protégé. La desserte en bus dans le sens nord-sud offrira une desserte au quart d'heure et un arrêt à l'entrée du terminal.

2

LA CONCERTATION PUBLIQUE RÉGLEMENTAIRE

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

En vertu de l'article L.121-17 du Code de l'Environnement, le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole d'Aix-Marseille Provence ont pris conjointement l'initiative d'organiser une concertation préalable du public selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L.121-16 et R.121-19 et suivants du même Code.

Cette étape de la concertation préalable fait suite à la Déclaration d'Intention portée à l'attention du préfet de région et du public le 12/04/2018 et à l'observance du délai de quatre mois du droit d'initiative, conformément à l'article L.121-19 du Code de l'Environnement et à la Loi n° 2018-148 du 02 mars 2018.

Le contenu du dossier support de la concertation mis à la disposition du public tient compte des prescriptions de l'article R.121-20 du Code de l'Environnement.

Un avis de concertation préalable a été publié par voie d'affichage avant l'organisation de la concertation préalable, conformément à l'article R.121-29 du Code de l'Environnement.

Le présent bilan de la concertation comprend les informations mentionnées à l'alinéa IV de l'article L.121-16-1 du Code de l'Environnement, et sera publié sur les sites internet des deux maîtres d'ouvrage dans un délai de trois mois après la fin de la concertation, tel que prescrit à l'article R.121-21 du même Code.

QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ?

Le bilan de la concertation est un document qui rappelle l'ensemble des actions d'information et de participation engagées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de cette phase de concertation.

Il dresse la synthèse des observations émises par le public et présente les premiers engagements que comptent prendre le GPMM et la MAMP dans le cadre du projet.

Une fois arrêté, le bilan sera mis en ligne sur les sites internet respectifs des MDA pour porter à la connaissance de tous les enseignements de cette étape d'échanges importante dans la vie du projet :

www.marseille-port.fr

www.marseille-provence.fr

Il fait également partie intégrante du dossier de demande d'autorisation du projet.

Sur la base de ce bilan, les études de détails sont complétées afin de définir précisément les caractéristiques, les enjeux, les incidences du projet et les mesures compensatoires éventuelles.

3

LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC MIS EN ŒUVRE

LE DISPOSITIF PRÉVU D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

L'information du public

LES AFFICHES RÉGLEMENTAIRES

5 affiches réglementaires au format A2 conformes aux prescriptions réglementaires de l'article R.121-19 du Code de l'Environnement ont été mises en place un peu plus de 15 jours avant le démarrage de la concertation, soit le 31 août 2018.

Elles ont été placées visibles du public depuis l'espace public :

- sur les panneaux d'affichage des mairies des 2^e-3^e et 15^e-16^e arrondissements de Marseille ;
- à l'entrée du siège social de la MAMP (palais du Pharo) ;
- à l'entrée du siège social du GPMM à la Joliette ;
- au niveau de la porte d'entrée n°4 du GPMM (porte d'entrée la plus fréquentée et la plus proche du projet).

Elles avaient pour objectifs d'indiquer au public les modalités mise en œuvre dans le cadre de la concertation et sa durée, du 17 septembre au 19 octobre 2018.

LES PUBLICATIONS DANS LA PRESSE AVANT LE DÉMARRAGE DE LA CONCERTATION

En parallèle de la mise en œuvre de l'affichage réglementaire ci-dessus, un avis de concertation préalable du public a été publié, avant le démarrage de la concertation, dans la rubrique des annonces légales de deux quotidiens locaux, le 5 septembre 2018 : La Marseillaise et La Provence.

LE MAILING AUX PRINCIPAUX ACTEURS IDENTIFIÉS LORS DE LA PHASE D'ÉCOUTE PRÉALABLE

Le 18 juillet 2018, le dossier de concertation préalable a été adressé aux principaux acteurs identifiés lors de la phase d'écoute préalable : les Conseils citoyens et les CIQ des quartiers adjacents, l'association Cap au Nord, FNE13 et des associations de l'environnement et de promotion des modes doux des quartiers Nord, l'UMF, les représentants des dockers de Marseille, TLF Méditerranée, le député de la 7^e circonscription des Bouches-du-Rhône, Cap au Nord Entreprendre.

LA VIDÉO DE MODÉLISATION 3D DU PROJET

Pour illustrer les aménagements prévus au projet, une animation 3D de 2 mn 30 s a été créée. Ce support multimédia a été diffusé et largement commenté lors des permanences de rencontre avec le public. Il a également été mis à la disposition de tous aux côtés du dossier de concertation précité sur le site internet du GPMM à l'adresse suivante :

GPMM – www.marseille-port.fr – rubrique "Port aménageur – Enquêtes publiques et concertations"

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Un dossier de concertation a été rédigé et imprimé. Il inclut une description du projet et son contexte, les incidences environnementales qui ont été identifiées des premières études, les alternatives au projet qui ont été écartées, les actions envisagées pour favoriser l'insertion du projet dans son environnement, ainsi que les étapes à venir après la concertation jusqu'à l'enquête publique. Des éléments visuels ont également été intégrés afin de permettre aux riverains et usagers de se représenter plus facilement le futur visage de la zone concernée après travaux et du secteur environnant.

Ce dossier a été remis aux participants lors des permanences et de la visite sur site prévues à la concertation.

Il a également été envoyé directement par voie dématérialisée aux destinataires de la campagne ciblée de mailing mentionnée ci-dessus.

Le dossier était également proposé en accès libre (consultation et téléchargement) sur les sites internet des maîtres d'ouvrage aux adresses suivantes :

GPMM – www.marseille-port.fr – rubrique "Port aménageur – Enquêtes publiques et concertations"

MAMP – www.marseille-provence.fr – rubrique "Concertations et enquêtes publiques"

Celui-ci était également mis à disposition en consultation aux côtés des registres d'observations dans les espaces physiques dédiés à la concertation des :

- mairies des 2^e-3^e et 15^e-16^e arrondissements de Marseille ;
- siège social de la MAMP (palais du Pharo) ;
- siège social du GPMM à la Joliette.

Les modalités d'expression du public

LES REGISTRES D'OBSERVATIONS

Un registre d'une cinquantaine de pages accompagné d'un exemplaire du dossier de concertation a été mis à la disposition du public dans un espace dédié des lieux suivants :

- Mairie des 2^e-3^e arrondissements de Marseille (2, place de la Major) ;
- Mairie des 15^e-16^e arrondissements de Marseille (246, rue de Lyon) ;
- Siège social de la MAMP (Palais du Pharo – 58, boulevard Charles Livon) ;
- Siège social du GPMM (23, place de la Joliette).

UNE ADRESSE EMAIL UNIQUE POUR TOUTES REMARQUES ET QUESTIONS SUR LE PROJET

Un contact email unique a été créé : concertation.capjanet@marseille-port.fr en complément des registres papiers traditionnels afin que le public ait également le moyen de s'exprimer et de faire part aux maîtres d'ouvrage de ces observations sur le projet par la voie dématérialisée.

DEUX PERMANENCES POUR PRÉSENTER LE PROJET ET ÉCHANGER

Les deux permanences ont été tenues les 25 septembre et 11 octobre 2018 au siège social du GPMM de 15h à 19h sur inscription préalable des participants, pour présenter le projet et amener des éléments de réponse aux différentes interrogations et points d'éclaircissements exprimés par les participants.

A cette occasion, une présentation du projet a été réalisée par les représentants techniques du GPMM

sur la base d'une diffusion commentée du film 3D du projet. Les représentants techniques de la MAMP ont également présenté le fonctionnement envisagé de la nouvelle porte d'entrée sur le port sur la base d'un plan d'étude papier. Les participants présents ont pu poser des questions sur le projet, émettre des observations et exprimer leurs avis.

UNE VISITE SUR SITE OUVERTE À TOUS

Sur inscription préalable, une visite sur site en navette au travers du terminal et de ses abords a été réalisée le 3 octobre 2018 afin de présenter aux participants le projet dans son contexte urbain et portuaire, le fonctionnement actuel et le fonctionnement projeté.

Les participants présents ont pu interagir tout au long de la visite avec les maîtres d'ouvrage GPMM et MAMP, poser des questions sur le projet, émettre des observations et exprimer leurs avis.

LES MODALITÉS DE CONCERTATION COMPLÉMENTAIRES MISES EN ŒUVRE

UNE ÉTUDE DE CONTEXTE POUR INITIER LE DIALOGUE ET AJUSTER LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Pour préparer et accompagner la démarche de concertation publique relative au projet de restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet, la DREAL PACA, qui anime la charte Ville-Port, a mandaté le cabinet Nicoya conseil, spécialisé dans la concertation et la participation du public, afin de mieux comprendre le contexte humain et territorial du projet et appréhender comment les acteurs du secteur qui entourent les bassins est du GPMM appréhende le projet compte tenu de leurs perspectives d'avenir. Dans ce cadre-là, 21 entretiens avec des acteurs clés du territoire (habitants des proches quartiers, partenaires, élus,...) ont été réalisés courant les mois de juin et de juillet 2018.

Ce premier temps d'écoute a permis d'identifier les enjeux pour les riverains, d'ajuster certaines modalités de concertation en cohérence avec les attentes exprimées et d'orienter en amont le niveau d'analyse de l'étude d'impact à venir.

Les points d'attention concernant le projet de restructuration du terminal international de Cap Janet qui en résultent sont les suivants :

- l'importance de situer le projet Cap Janet dans le programme global de restructuration des activités portuaires des bassins est ;
- l'importance de disposer de données et d'analyses précises et quantifiées dans l'évaluation environnementale pour apprécier l'impact du projet sur son environnement urbain et territorial ;
- les préoccupations des riverains sur des thématiques telles que le traitement de la qualité de l'air, de la gestion des circulations routières et de la signalisation et de l'accueil des passagers, avec une préférence pour que cet accueil se situe dans le port et de manière cohérente avec le fonctionnement et la qualité de l'espace urbain, pour éviter des conflits d'usages et des gênes aux riverains ;
- l'attention attendue des acteurs locaux pour les conditions d'accompagnement du projet que prévoieront les maîtres d'ouvrage pour assurer son intégration dans son environnement.

Cette phase d'écoute préalable a également confirmé l'importance de la mise en place d'une démarche d'information et d'échanges, en continu sur le périmètre de l'interface du port avec ses quartiers.

UNE RÉUNION PRÉALABLE AU DÉMARRAGE DE LA CONCERTATION EN COMITÉ RESTREINT SOUS L'ÉGIDE DU DÉPUTÉ DE LA 7ÈME CIRCONSCRIPTION DES BOUCHES-DU-RHÔNE LE 10/09/2018

Une réunion d'information et d'échanges a été organisée au siège du GPMM le 10 septembre 2018 sous l'égide de Monsieur Saïd Ahmada, député de la 7^{ème} circonscription des Bouches-du-Rhône. Elle a associé des représentants de la communauté portuaire, des entreprises, des collectivités, les services de l'Etat et plusieurs associations engagées dans la défense du cadre de vie des habitants de Marseille. L'ordre du jour était organisé autour de trois points, dont le projet du Cap Janet et de ses accès.

Une présentation du projet a été commentée suivie d'une séquence de questions-réponses avec les participants.

Quatre thématiques principales ont émergé de ces échanges :

- l'impact du projet sur la qualité de l'air à Marseille et les leviers du GPMM pour le limiter, notamment le branchement des navires à quai et les scrubbers ;
- l'impact sur la circulation sur l'A55 et aux abords du futur terminal ;
- la connaissance des activités qui remplaceront le trafic international à la Joliette ;
- l'absence de dialogue organisé avec les services du GPMM.

RÉUNION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU GPMM

La procédure de concertation préalable a été présentée à la séance du Conseil de développement du GPMM le 4 octobre 2018.

Dans les échanges qui ont suivi la présentation par le directeur de l'aménagement du GPMM, les sujets suivants ont été soulevés :

- une plus grande attention à porter aux conditions d'adhésion au projet des compagnies maritimes qui utiliseront le terminal ;
- des interrogations concernant le fonctionnement de la zone d'attente pour les marchandises de la part de la place portuaire ;
- des inquiétudes concernant le stationnement des véhicules arrivant en avance sur la voie publique à l'extérieur du terminal ;
- des inquiétudes concernant d'éventuelles remontées de files le long de l'autoroute bloquant la porte 4 et donc l'accès aux bateaux pour les passagers de croisière comme pour les marchandises. La mise en place des modalités d'exploitation adaptées qui définissent qui ouvre, ferme, contrôle le nouvel accès au terminal est perçue comme un préalable à la mise en service du terminal pour les acteurs de la place portuaire ;
- une confusion, déjà soulevée pendant la visite organisée sur le terrain, entre le "taux de rentabilité immédiate" (2,6%), le taux de rentabilité interne (5%) sur le projet global incluant le terminal et le nouvel accès et enfin le taux de rentabilité interne pour le seul projet de terminal (9%). Note : la notion de "taux de rentabilité immédiate", est une notion peu usitée qui permet de comparer les projets en fonction de leur impact immédiat. Ce taux permet d'estimer les bénéfices du projet l'année de sa mise en service, en termes d'effets négatifs de tous ordres évités par rapport au coût du projet ;
- des thématiques restant à étudier dans le cadre du projet, tels que les cheminements piétons jusqu'au terminal, la liaison des pistes cyclables au réseau régional et la desserte en transports en commun.

PERMANENCES

25 septembre 2018 : aucune inscription

11 octobre 2018 : 8 participants

- La vice-présidente et la secrétaire de l'Association de riverains "Cap au Nord"
- La présidente de la fédération des CIQ du 16^e arrondissement de Marseille
- 2 membres du CIQ de la Calade
- L'adjoint à la mairie du 15^e-16^e arrondissement de la ville de Marseille délégué à la propreté et au handicap
- 1 habitant du quartier de la Joliette
- 1 habitant du quartier de la Calade

VISITE GUIDÉE SUR LE SITE DU PROJET

3 octobre 2018 : 6 participants

- La présidente de la fédération des CIQ du 16^e arrondissement de Marseille
- La présidente du CIQ de la Viste
- La vice-présidente de l'association de riverains "Cap au Nord"
- Le président de la Fédération des Bouches-du-Rhône des associations de protection de la nature et de l'environnement pour le développement durable ; Membre du Conseil de Développement du GPMM
- Une chargée de mission au développement local urbain (Pôle hôpital Nord, Saint-Antoine, Mourepiane)
- Une journaliste de l'organisme de presse "Marsactu"

CONTRIBUTIONS PAR EMAIL

6 mails ont été transmis :

- M. Olivier Raoul-Duval le 10 octobre 2018
- CIQ de Saint-Henri le 16 octobre 2018
- CAP AU NORD le 18 octobre 2018 avec document joint
- CIQ du 2^e arrondissement le 18 octobre 2018 avec document joint
- CIQ du 16^e arrondissement le 18 octobre 2018 avec document joint
- CIQ Calade Bernabo le 19 octobre 2018 avec document joint

INSCRIPTIONS DANS LES REGISTRES

Mairie des 2^e-3^e arrondissements de Marseille (2, place de la Major)

Aucune observation n'a été recueillie.

Mairie des 15^e-16^e arrondissements de Marseille (246, rue de Lyon)

Aucune observation n'a été recueillie.

Siège social de la MAMP (Palais du Pharo – 58, Boulevard Charles Livon)

1 observation a été recueillie.

CIQ Saint-André :

- Problème de disponibilité du dossier de concertation en mairie du 15^e-16^e (sans préciser à quelle date ce problème serait survenu).
- Les services de la Métropole Aix-Marseille-Provence ont vérifié le 28 Septembre que les dossiers étaient bien présents en mairie du 15^e-16^e. Le désagrément occasionné au représentant du CIQ de Saint-André est compréhensible même s'il n'est pas expliqué. L'accès au dossier a également été possible au Pharo et au siège du GPMM.
- Le dossier s'apparente à une plaquette dans laquelle sont absents des plans et notes détaillées. Le niveau de détail proposé est apparu adapté pour une approche de type concertation préalable, lors de l'enquête publique la présentation du projet sera plus détaillée.

Siège social du GPMM (23, place de la Joliette)

1 observation a été recueillie.

CIQ Estaque Riaux :

- Demande du plan de voirie présenté lors de la visite. Ce plan a été présenté à la personne lors de la deuxième permanence.

ARTICLES DE PRESSE

5 articles sont parus dans la presse locale, en complément des 2 parutions liées aux publicités réglementaires :

- Publication sur le site internet du quotidien Le Marin (www.lemarin.fr), le 28 septembre 2018 : « Marseille : concertation sur le regroupement des ferreries pour le Maghreb » ;
- Publication dans le journal Marsactu, le 5 octobre 2018 : « Le port joue l'ouverture pour présenter la nouvelle porte du Cap Janet » ;
- Publication dans le journal La Provence, le 16 octobre 2018 : « Le Grand port met le cap sur Janet » ;
- Publication dans le journal Marsactu, le 24 octobre 2018 : « Pollution : le port construit son nouveau terminal Ferreries sans branchement à quai » ;
- Publication dans le quotidien 20 Minutes, le 26 octobre 2018 : « Il suffira d'un branchement ».

5

BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

La concertation a permis de mettre en évidence les principaux enjeux pour les acteurs locaux qui se sont exprimés concernant le projet.

TRAFIC ROUTIER

La nouvelle porte générera-t-elle du stationnement sauvage en amont de l'embarquement sur les voiries publiques ?

Les nouveaux trafics générés augmenteront-ils la congestion à l'actuelle porte 4 ?

Le carrefour à feux est-il optimisé pour réguler le trafic, notamment lors des journées de pointe estivale ?

POLLUTION DE L'AIR

Quel impact lié à l'augmentation du nombre de VL ?

Quel impact lié à l'augmentation du nombre de bateaux ?

Quels équipements prévus pour brancher les bateaux à quais ?

MODES DOUX ET TC

Quelle desserte en bus de la gare ?

Quelle desserte pour les cycles ?

Quelle desserte pour les piétons ?

BRUIT

Les nouveaux équipements (Gare, parcs d'accueil, carrefour à feux, ...) implantés et l'accroissement des trafics lié (augmentation du nombre de bateaux, VL et piétons) auront-ils un impact sur le bruit ?

Comment sera traité le point noir bruit actuel ?

DEVENIR DES ESPACES LIBÉRÉS AU SUD

Quel est la stratégie de développement du port au Sud en lien avec le projet ?

COÛT DU PROJET

La rentabilité du projet est-elle démontrée et avérée ?

AUTRES PROJETS AU NORD

Quels sont les autres projets du GPMM au Nord et les impacts associés ?

ADHÉSION DES OPÉRATEURS

Les opérateurs (compagnies) portent-ils le projet ?

FONCTIONNEMENT ZONE FRET

Quelles sont les conséquences d'un accroissement des flux PL vers le terminal nouvellement créé ?

BESOIN D'UN DIALOGUE ET D'UNE INFORMATION CONTINUE

Quel cadre pour l'information continue des riverains ?

6

LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Des éléments de réponse aux interrogations citées au paragraphe précédent ont été fournis pour chacun des points identifiés lors des échanges organisés dans le cadre de la concertation. Ils sont détaillés ci-dessous et ils seront repris et approfondis si besoin dans le dossier d'évaluation environnementale qui sera complété suite à cette concertation et après l'enquête publique.

TRAFIC ROUTIER

Les riverains des quartiers littoraux Nord de Marseille constatent qu'il y a déjà des embouteillages en entrée de ville sur l'A55. Ils craignent que l'aménagement crée des nuisances supplémentaire.

Lors des phases d'embarquement, ils redoutent que les passagers en avance stationnent sur la voie jusqu'à gêner les voitures qui se rendent sur le centre-ville comme on peut l'observer aujourd'hui sur la porte 3 (Beauséjour).

Le projet prévoit une zone d'accueil sur le port en amont des premiers contrôles pour accueillir les passagers en avance. Les portes seront ouvertes les jours d'escales avant 6 heures du matin pour ne pas gêner le trafic sur le RD5 comme cela se fait sur Chanterac à la satisfaction de tous.

Ils appréhendent également que le trafic en période de pointe sature les carrefours à feu du projet et génère de nouveaux embouteillages.

Il a été rappelé que le trafic de pointe généré par le terminal représente moins de 1% du trafic actuel sur l'A55. L'effet global du projet sur la circulation est marginal, il allège légèrement le trafic sur l'A55 dans sa partie critique entre la porte 4 et l'hyper-centre.

L'étude de trafic sera fournie dans l'étude d'impact pour que chacun puisse constater le bon fonctionnement des carrefours modélisés.

Les hypothèses de trafic pour ces modélisations ont été volontairement surdimensionnées pour tester des événements exceptionnels (les flux actuels sur la porte 4 et ceux générés par le projet ont été recensés et multipliés par 1,5) et même dans ces conditions, les carrefours ne sont pas saturés. Les simulations dynamiques qui illustrent bien ce fonctionnement seront présentées dans le cadre de l'enquête publique.

Ces simulations montrent notamment que le projet n'aura pas d'effet sur la sortie 4 de l'A55 dans le sens nord-sud car les files en amont de la porte 4 ne remonteront pas jusque sur le RD5.

EN SYNTHÈSE

- Le stockage sur le parc d'accueil avant contrôle est largement dimensionné ;
- l'ouverture du parc d'accueil sera effectuée plus tôt lors des périodes de pointes ;

- le futur règlement d'exploitation du terminal intégrera la gestion de la nouvelle porte ;
- l'étude d'impact présentera l'analyse des flux induits par le projet et des répercussions sur les flux de transit ;
- le fonctionnement du carrefour à feu avec microrégulation sera explicité lors de l'enquête publique.

POLLUTION DE L'AIR

Le projet prévoit le déplacement d'une part du trafic routier (130 000VL/an) et maritime (200 escales/an) de l'activité internationale des bassins de la Joliette vers le terminal du Cap Janet.

Les riverains craignent une source supplémentaire de pollution de l'air dans ce secteur.

Le GPMM a mandaté AtmoSud (ex-AirPACA), association agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, afin de modéliser l'impact de ce report sur la qualité de l'air sur la base de deux campagnes transparentes de mesures (été et hiver) à l'intérieur de l'enceinte portuaire, le long des principaux axes routiers ainsi qu'au niveau des plus proches quartiers du port, de calculs de concentration et de dispersion. Afin d'avoir une vision complète et cohérente des données collectées, 11 points de mesures ont été répartis le long du transect littoral : Cap Janet-Joliette. Au-delà des polluants classiques et connus de tous émis par les transports que sont : les NOx, les SOx et les particules inférieures à 10 µm, un spectre élargi de polluants (BTX, aldéhydes, métaux lourds et HAP) sera mesuré dans le cadre de cette étude.

L'étude s'attachera dans un premier temps à caractériser l'état de la qualité de l'air actuel dans ces secteurs par corrélation avec les seuils réglementaires et les valeurs toxicologiques de référence pour les polluants mesurés. Parallèlement, les résultats seront mis en relation avec les stations pérennes de mesures de l'association réparties dans la ville de Marseille. Le but second de ce bilan initial étant d'objectiver la part de la pollution de l'air induite par les navires de celle du trafic routier urbain.

Sur cette base de résultats de mesures, l'association procédera par la mise en œuvre de leurs outils propres de modélisation à déterminer les effets du projet sur la qualité de l'air à l'horizon 2030.

In fine, les résultats de cette étude seront intégrés à l'étude d'impact du projet, intégrée au dossier d'enquête publique. Les résultats et données obtenus pourront également être diffusés par AtmoSud dans le cadre de son agrément ministériel selon les modalités qui lui sont propres.

Concernant la mise en œuvre opérationnelle de systèmes de branchements électriques de navires à quais dans le cadre de ce projet, le GPMM a prévu dans la conception du nouveau terminal présenté et explicité lors de la concertation de préfigurer les aménagements nécessaires à cette électrification à quai (local transformateur électrique dédié, fourreaux électriques de puissance, ...) afin d'anticiper et de pouvoir répondre aux technologies développées par les armateurs opérant le trafic Maghreb. En parallèle, le GPMM continue à mener un dialogue nourri et constructif avec ces derniers, afin d'être prêt à équiper plus largement le port de cette technologie.

EN SYNTHÈSE

- des analyses sont conduites pour objectiver l'impact du projet et seront intégrées dans l'évaluation environnementale en direction du centre-ville ;
- le GPMM installera installera les réservations pour l'électrification des 4 postes à quais pour la saison 2021 date prévisionnelle de mise en service de la gare ;
- le GPMM incite d'ores et déjà fortement les compagnies pour qu'elles équipent leurs navires pour ces branchements ;

- certains navires seront équipés de scrubbers et autres filtres ce qui réduira également les émissions de polluants dans l'air.

MODES DOUX ET TC

Comme présenté dans le dossier de concertation, conformément à la réglementation, la MAMP a intégré des aménagements cyclables sur les voiries créées ou reconfigurées. Ces aménagements se situent dans un secteur dépourvu à ce jour d'axe cyclable majeur et ne peuvent donc être rattachés à un aménagement existant. Un tel raccordement sera dans tous les cas possible ultérieurement, notamment sur le projet d'itinéraire cyclable à venir à l'échelle de la ville.

L'aménagement des voiries (nouvelles ou reconfigurées) est compatible avec le passage des bus.

Une desserte spécifique de la gare maritime est étudiée par les services concernés à la MAMP, notamment au regard du bilan de la mise en place d'une ligne spécifique pour les bateaux de croisière. Ainsi l'accès à la gare maritime par les lignes de bus existantes (35 et 36) depuis le centre-ville se fait via l'arrêt existant sur la RD5 Est, située de l'autre côté de l'A55 (configuration particulière de la RD5 avec les sens de circulation de part et d'autre de l'A55). Le cheminement piéton depuis cet arrêt est effectivement difficile, avec notamment un escalier pour atteindre l'ouvrage franchissant l'A55.

La voie royale portuaire ne peut être utilisée pour des raisons de sécurité.

EN SYNTHÈSE

- Des arrêts TC sont aménagés sur la voirie locale en amont des portes ;
- Un arrêt TC est intégré dans le projet sur le parvis de la Gare, même si le service n'existe pas encore. Une réflexion sur le développement d'un service dédié des terminaux passagers du port est en cours ;
- L'arrêt TC sur la RD5 depuis Marseille fait l'objet d'une réflexion de la Métropole pour améliorer sa sécurité, son accessibilité et son confort ;
- Une piste cyclable est intégrée dans le projet et pourra s'inscrire dans le projet global V65 de l'itinéraire cyclable reliant le Vieux-Port à l'Estaque porté par les partenaires institutionnels.

BRUIT

Le GPMM a mandaté, dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, le bureau d'études et d'ingénierie acoustique CIA, afin de définir l'ambiance sonore préexistante sur le secteur du Cap Janet (port et proche quartier urbain) et d'étudier l'impact acoustique du projet. Pour ce faire, des mesures sur site ont été réalisées dans la zone d'étude à la fois à l'intérieur de l'enceinte portuaire, aux abords des grands axes routiers (A55) et au niveau des habitations du quartier de la Calade (plus proche quartier urbain). L'impact acoustique du projet sera quant à lui quantifié par la mise en œuvre d'outils de calculs et de modélisation. Les premiers résultats de l'étude démontrent que le point noir bruit identifié dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de transports terrestres nationales des Bouches-du-Rhône est provoqué par l'A55 indépendamment de la mise en œuvre du projet. Néanmoins, le projet peut être l'occasion de mobiliser des partenaires sur le sujet. Les résultats finalisés de l'étude seront intégrés et détaillés dans le dossier d'évaluation environnementale du projet.

EN SYNTHÈSE

- Le projet n'engendre pas de modification significative de l'ambiance sonore existante ;
- Le point noir bruit existant au droit du projet est lié aux trafics autoroutiers sur l'A55. Son traitement est inclus dans le programme de résorption des points noirs bruit de l'Etat, dont la mise en œuvre est soumise aux aléas financiers. Les maîtres d'ouvrage (GPM et MAMP) solliciteront les services de l'Etat relativement à l'opportunité d'une réduction des nuisances sonores au droit du point noir bruit liés l'A55 (cf. fiche d'identification du point noir bruit du secteur Cap Pinède) en accompagnement du projet de terminal international du Cap Janet.

DEVENIR DES ESPACES LIBÉRÉS AU SUD

Le projet rend possible la mutation du J1 (appel à projet du J1 en cours), le développement de la croisière de luxe aux abords du Mucem et permettra d'autres développements dans le Sud du port (étude urbaine en cours).

EN SYNTHÈSE

Le projet rend possible le développement de projets nouveaux dans le Sud du port de Marseille en cohérence avec son projet stratégique et celui de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée.

COÛT DU PROJET

Les riverains s'interrogent sur les taux de rentabilité affichés dans le dossier de concertation.

Le taux de rentabilité financière interne du GPM tel que présenté dans le rapport au Conseil de Surveillance sur ce projet est estimé à 9,1 %.

Ce taux est calculé sur 40 ans, il prend comme investissement à la charge du GPM le coût du projet moins les subventions reçues soit 49 % du coût réel du projet. Il prend comme recettes actualisées les recettes d'exploitation liées au trafic passager induit par le projet ainsi que les économies d'exploitation liées à la concentration sur un seul site du trafic.

Le taux de rentabilité économique interne du projet est estimé à 5 % par le bureau d'étude chargé du bilan socio-économique.

Ce taux est calculé sur une durée très longue 120 ans suivant une méthodologie définie par le ministère de l'Ecologie arrêté du 16 Juin 2014 Evaluation des projets de transport.

Ce taux prend la totalité du coût des investissements. Il prend en compte un coefficient de rareté de l'argent public.

Il valorise les avantages et les coûts induits du projet (pollution, économie de temps pour les usagers, émissions de CO₂)

Suivant la méthodologie, le projet est réputé rentable si le projet est supérieur à 4,5 %.

Le taux de rentabilité immédiate est estimé à 2,6 %.

Ce taux résulte de la simple division des avantages socio-éco créés à la date de la mise en service

(calculé comme pour le TRI) divisé par l'investissement.

Il traduit l'urgence à engager ce projet.

Dans le cas présent le projet va produire ses effets progressivement avec une augmentation du trafic par rapport à la situation de référence qui va prendre du temps à se développer.

Ce taux n'est donc pas spectaculaire mais cela n'enlève rien à la valeur créée par ce projet sur le moyen terme.

EN SYNTHÈSE

- Les taux de rentabilité du projet ne vont pas à l'encontre de son opportunité ;
- Le projet créera progressivement de la valeur à moyen terme ;
- Les différents taux de rentabilité seront mieux expliqués à l'enquête publique.

AUTRES PROJETS AU NORD

Les riverains s'inquiètent des autres projets portuaires à venir dans le secteur du Cap Janet du fait des transformations qu'ils constatent d'ores et déjà.

Les autres projets du port seront évoqués dans la concertation Ville-Port engagée et feront l'objet d'une concertation spécifique réglementaire si besoin.

Le projet INTERXION antérieur est intégré dans l'évaluation environnementale du Cap Janet au titre de l'analyse des effets cumulés.

Le projet Cap Janet sera quant à lui intégré dans l'analyse des effets cumulés lors des projets à venir.

EN SYNTHÈSE

- L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus sera bien abordée dans le cadre du dossier d'évaluation environnementale du projet du Cap Janet ;

- Les autres projets du port seront évoqués dans la concertation Ville-Port qui sera prochainement engagée et feront l'objet d'une concertation spécifique réglementaire en cohérence avec les obligations liées à la loi ;

- Le projet Cap Janet sera intégré dans l'analyse des effets cumulés lors des projets à venir.

ADHÉSION DES OPÉRATEURS

Le projet a été élaboré en concertation étroite avec les compagnies au cours de nombreuses réunions de travail aussi bien en phase de programmation qu'en phase de conception.

Le plan masse définitif du projet a été présenté lors d'une réunion formalisée au plus haut niveau.

EN SYNTHÈSE

Les compagnies remettront leur validation sur le projet présenté avant l'enquête publique.

FONCTIONNEMENT ZONE FRET

Le terminal réaménagé prévoit de traiter de manière combinée durant la basse saison des remorques de fret avec des passagers afin d'optimiser les escaliers lors de ces périodes creuses.

Le fonctionnement de la zone fret en basse saison s'opérera via l'accès par la voie royale depuis la porte 4. La nouvelle porte créée n'est dédié qu'à l'accès des passagers.

EN SYNTHÈSE

Le fonctionnement de la zone fret en basse saison avec accès par la voie royale depuis la porte 4 et passagers en haute saison avec accès par la nouvelle porte sera rappelé dans le dossier d'évaluation environnementale et réexpliquer durant l'enquête publique.

BESOIN D'UN DIALOGUE ET D'UNE INFORMATION CONTINUE

L'information et le dialogue sont inscrits dans la démarche de concertation continue que constitue la charte signée entre la Ville et le Port. Elle est engagée depuis longtemps et se poursuivra au-delà du projet du Cap Janet.

EN SYNTHÈSE

Information et dialogue inscrite dans la démarche de concertation Ville-Port en cours d'engagement sous un format participatif et régulier.

7

CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS

La phase de concertation préalable du public liée au projet de restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet et de ses voies d'accès a suscité un nombre significatif de retours de la part du public.

L'approche volontaire et conjointe des maîtres d'ouvrage du projet de concertation préalable sur ce projet, attendue par les riverains du port et habitants de la métropole, a été saluée.

Les moyens de communication mis en œuvre et diffusés ont permis d'apporter une information concernant les enjeux du projet d'une part et la solution technique proposée d'autre part.



ANNEXES

ANNEXE 1

Courrier GPM MAMP

ANNEXE 2

Avis de concertation + preuves d'affichage (photos)

ANNEXE 3

PDG Dossier de concertation

ANNEXE 4

PDG registres d'observations

ANNEXE 5

Extrait Film 3 D

ANNEXE 6

Copie articles de presse

ANNEXE 7

Copie observations dans les registres

ANNEXE 8

Copie avis CIQ

ANNEXE 9

Copie annonces légales

ANNEXE 10

Copie des mails reçus

ANNEXES
**PROJET DE
RESTRUCTURATION
DU TERMINAL
INTERNATIONAL
À PASSAGERS
DU CAP JANET**

17 SEP. -
19 OCT. 2018

Reçu au Contrôle de légalité le 11 mars 2019

1
COURRIER GPMM MAMP



Marseille Fos
Direction de l'Aménagement



**AIX
MARSEILLE
PROVENCE**

Monsieur Pierre DARTOUT
Préfet
Préfecture de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Place Felix BARET
CS80001
13282 MARSEILLE CEDEX 20

Marseille, le 28 MARS 2018

N°Réf. : -
Affaire suivie par : Frédéric LEMONE
P.J. : Dossier de déclaration d'intentions pour la restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet

Objet : Restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet

Monsieur le Préfet,

En vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement la Métropole Aix Marseille Provence et le Grand Port Maritime de Marseille ont l'honneur de vous adresser conjointement le dossier de déclaration d'intention pour la restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet. La Métropole est étroitement associée au Grand Port Maritime pour ce dossier car elle assume la maîtrise d'ouvrage des accès routiers.

Au-delà de ce lien formel, le projet est très largement porté par l'ensemble des partenaires institutionnels du port, notamment dans le cadre de la charte Ville-Port et du Contrat de Plan Etat Région. Cette déclaration d'intention et la concertation qu'elle initie marquent une étape importante du projet qui déterminera largement notre capacité à le réaliser dans le calendrier que nous nous sommes collectivement fixé.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments distingués.



La Présidente du Directoire du GPMM,
Christine CABAU WOEHREL



Le Président de la Métropole
Aix Marseille Provence
Jean Claude GAUDIN

Grand Port Maritime de Marseille
Direction de l'aménagement - Centre vie de la Fossette - BP 10 - 13771 Fos Cedex
Tél. 04-42-48.87.02

2

AVIS DE CONCERTATION + PREUVES D’AFFICHAGE (PHOTOS)



Marseille Fos
Le port méditerranéen



**AIX
MARSEILLE
PROVENCE**

Maitre d'ouvrage : Grand Port Maritime de Marseille
Direction de l'aménagement
23, Place de la Joliette – CS81945 – 13228 Marseille

Co-Maitre d'ouvrage : Métropole Aix-Marseille Provence
Pôle Infrastructures – Direction Ouvrages d'Art et d'Aménagement
10, Place de la Joliette – BP48014 – 13587 Marseille

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

En application de l'article R.121-10 du code de l'environnement
**RELATIVE AU PROJET DE RESTRUCTURATION
DU TERMINAL INTERNATIONAL DU CAP JANET**

Objet de la concertation
Les terminaux passagers internationaux du port de Marseille accueillent aujourd'hui 400 escales par an sur les sites de Cap Janet et de la Major. La raison de cette répartition sur deux terminaux distincts est liée à l'évolution de la taille des navires. Seuls les ferries de moins de 200 mètres sont reçus dans les bassins de la Joliette : les bassins, de par leur configuration, ne permettent pas les manœuvres en sécurité de navires plus longs. Les plus grands navires sont alors traités sur le Cap Janet, 6 kilomètres plus au nord. Cette solution pertinente du point de vue nautique est pénalisante pour les passagers et l'organisation des compagnies. Le projet proposé à la concertation préalable du public consiste à réaménager le terminal existant du Cap Janet et ses voies d'accès pour regrouper ces terminaux passagers sur ce seul site. Le regroupement de l'activité permettra de :

- ☐ S'affranchir des opérations de transfert des piétons et des bagages sous contraintes de sécurité renforcées ;
- ☐ Améliorer les prestations d'accueil des passagers ;
- ☐ Se positionner à l'écart des congestions urbaines de la ville de Marseille tout en restant proche de l'hyper centre.

Le terminal actuel sera ainsi étendu, conforté et modernisé. Une gare maritime dédiée et une nouvelle porte d'entrée sur le port depuis l'autoroute seront créées.

Le projet est porté conjointement par le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole d'Aix-Marseille Provence. Les deux maîtres d'ouvrage du projet souhaitent saisir l'opportunité de la procédure de concertation préalable pour créer espace d'échanges et de collaborations avec les parties prenantes du territoire. Cette étape de la concertation préalable fait suite à la déclaration d'intention portée à l'attention du préfet de région et du public le 12 avril 2018.

De par sa nature, son dimensionnement et sa localisation, le projet fera également l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Une étude d'impact unique et une enquête publique conjointe aux deux maîtres d'ouvrage seront alors réalisées.

Garant
La concertation préalable du public est organisée conjointement par les deux maîtres d'ouvrage selon les modalités librement fixées conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement. Aucun garant n'a été désigné à cet effet.

Durée de la concertation
La concertation préalable sera ouverte du **lundi 17 septembre 2018 au vendredi 19 octobre 2018**.

Modalités de la concertation
Un dossier de concertation et un registre sont mis à disposition du public afin que chacun puisse s'informer sur le projet et formuler ses observations :

- ☐ En Mairie des 2ème et 5ème arrondissements (2, place de la Major 13002 Marseille) : Du lundi au vendredi de 09h30 à 16h45
- ☐ En Mairie des 15ème et 16ème arrondissements (240, rue de Lyon 13015 Marseille) : Du lundi au vendredi de 09h30 à 16h30
- ☐ Au siège du Grand Port Maritime de Marseille (23, place de la Joliette 13228 Marseille) : Du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et 14h00 à 17h00
- ☐ Au siège de la Métropole Aix-Marseille Provence (Le Pharo – 58, boulevard Charles Livon 13007 Marseille) : Du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et 12h30 à 16h30

Le dossier de concertation peut également être consulté et téléchargé sur les sites internet des maîtres d'ouvrage :

- ☐ Grand Port Maritime de Marseille - <http://www.marseille-port.fr>
- ☐ Métropole Aix-Marseille Provence - <http://www.marseille-provence.fr>

Deux permanences pour échanger sur les enjeux du projet seront organisées au siège du Grand Port Maritime de Marseille (renseignements et inscription sur le site internet : <http://www.marseille-port.fr>) :

- ☐ Le mardi 25 septembre 2018 : de 15h00 à 19h00
- ☐ Le jeudi 11 octobre 2018 : de 15h00 à 19h00

Une visite sur site pour présenter le projet dans son environnement et partager sur celle-ci sera organisée le 03 Octobre 2018 à 14h00 (renseignements et inscription sur le site internet : <http://www.marseille-port.fr>).

Bilan de la concertation
Le bilan de la concertation sera intégré au dossier réglementaire du projet et publié sur les sites internet des deux maîtres d'ouvrage dans un délai de trois mois après la fin de la concertation préalable, conformément à l'article R.121-21 du code de l'environnement.

Pour tout renseignement complémentaire, une seule adresse :
concertation.capjanet@marseille-port.fr



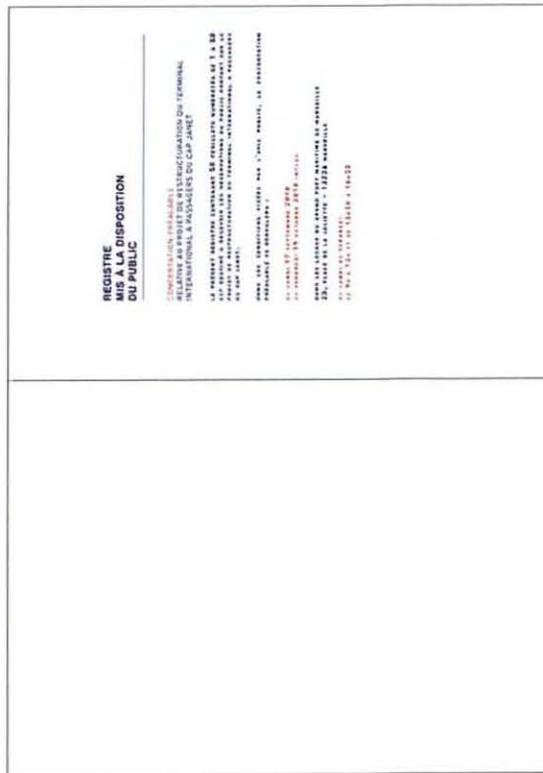
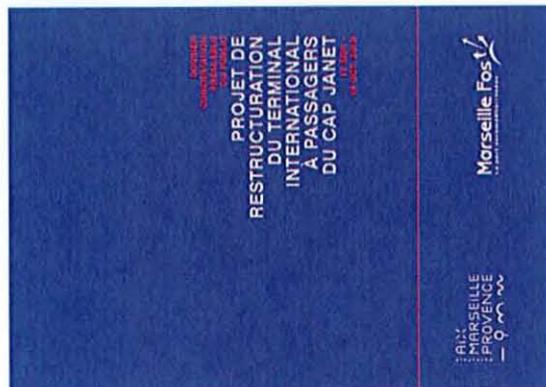
Affichage à l'entrée siège du GPPM, 23 place de la Joliette

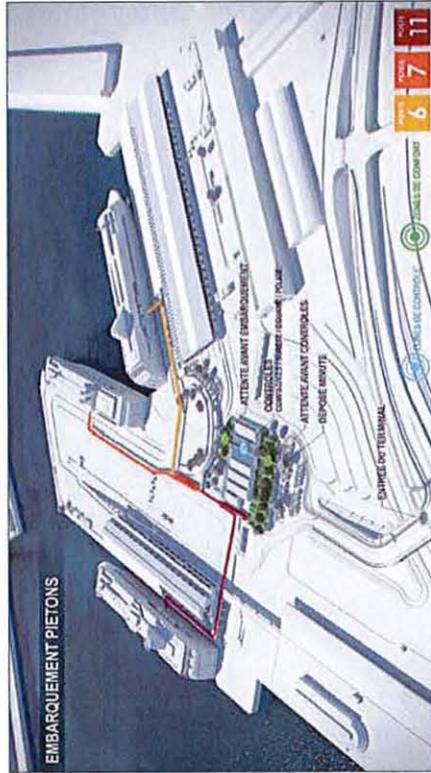
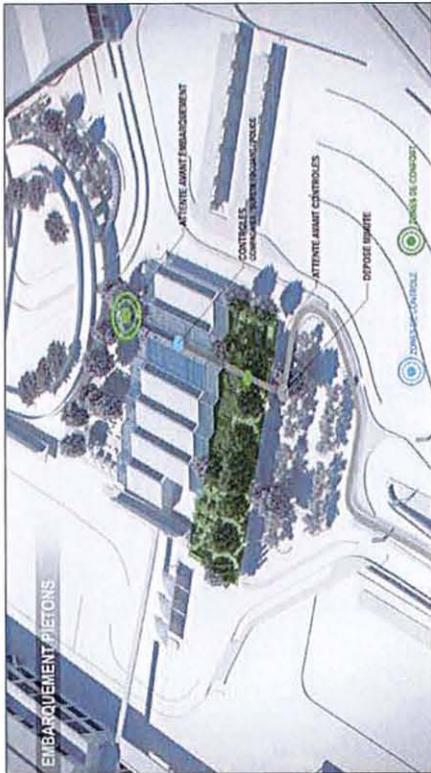


Affichage à la porte 4 Cap Janet, Bureau des cartes portuaires



Affichage à la porte 4 Cap Janet, Carrefour d'accès





PAYS-FRANCE
 PASSEBI 2
 SURFACE 405 %
 RESIDENCE Océanien
 20 ANNEES
 28 octobre 2018 - N°3342 - Edition Marseilles Provence

DIFFUSION :56440
 JOURNALISTE :Adrien M&W

Il suffira d'un branchement

Pollution Le cap Janet ne dispose pas pour l'instant de branchements électriques pour les ferries qui émettent l'équivalent de 100 voitures.

Nos confrères de La Provence et du Midi Libre ont écrit un article sur le terminal de croisières des ferries au Grand Port Maritime de Marseille. Ce terminal est actuellement en travaux et sera livré en 2020. Il sera équipé de branchements électriques pour les ferries. Pour l'instant, aucun ne dispose de ces branchements. Les ferries qui partent du Cap Janet sont équipés avec des moteurs diesel. Ils émettent des polluants qui sont nocifs pour la santé. Les discussions sont en cours.

Les bateaux des trois compagnies doivent avoir des équipements en place pour être prêts. Ce sera une étape de plus. Il faut être prêt avec travaux d'entretien des ferries. Il faut aussi être prêt avec les branchements électriques. Les ferries qui partent du Cap Janet sont équipés avec des moteurs diesel. Ils émettent des polluants qui sont nocifs pour la santé. Les discussions sont en cours.

le marin

17-18 OCT 2019
 PARIS EXPO
 CHORUS MARINES

A LA UNE
 DELMERDO

CULTURES
 marines

Marseille : concertation sur le regroupement des ferries pour le Maghreb



**FÉDÉRATION DES CIQ
DU 2^{ème} ARRONDISSEMENT
DE LA VILLE DE MARSEILLE**

Le Président

**COMMENTAIRES ET AVIS DE LA FÉDÉRATION DES CIQ DU DEUXIÈME
ARRONDISSEMENT DE LA VILLE DE MARSEILLE APRÈS LECTURE DES DOCUMENTS
FOURNIS PAR LE GPMM.**

Pour la future enquête publique il faut une étude plus précise de l'impact environnemental de ce projet sur :

1/ LA QUALITÉ DE L'AIR :

23000 habitants sont concernés directement par ce projet, dont 4500 écoliers.

Augmentation du nombre de ferries sur Cap Janet , combien de CO2 de plus ?

Augmentation du nombre de véhicules passagers stationnant moteurs en marche sur le site, combien de CO2 en plus ?

Trajet des ferries plus long pour entrer à quai (CO2 en augmentation 1200T/an)

Les branchements électriques à quai doivent être installés immédiatement, ce ne doit pas être une « alternative proposée », mais devenir une obligation impérative, d'autant que 2 ferries de Corsica Lines sont susceptibles d'utiliser ce terminal.

Une rationalisation des contrôles avant l'embarquement réduirait le temps d'attente moteur allumé.

2/ LE BRUIT :

Cap Pinède est déjà identifié comme point noir dans le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement).

Le GPMM ne propose aucune mesure aucune solution et renvoie au programme de diminution des points noirs qui doit être fait par l'état et la Métropole. La gare Maritime n'apportant pas de nuisances de bruit !!

(A55)activités actuelles du GPMM= supérieur à 65 dB).

3/ LA CIRCULATION :

Aucun chiffre prévisionnel de l'augmentation de la circulation à la porte 4, alors qu'une augmentation d'activité est envisagée.

Fédération des CIQ du 2^{ème} Arrondissement - CAL des Cornes - 2 Rue des Grands Cornes 13002 Marseille

Quid du rétrécissement de la bretelle permettant de rejoindre l'A55 direction Marseille, qui récupérera les véhicules venant du 16ème voire de la cote bleue passant par le chemin du littoral et souhaitant rejoindre l'autoroute après la Galade, et les véhicules des passagers sortant de la nouvelle porte 3 pour rejoindre eux aussi Marseille, Toulon, Nice ?

Problème de positionnement des arrêts bus 35, ne pas reproduire la situation d'engagement des bus comme avec les croisichistes. Pourquoi pas une navette 35 « spéciale ferries » (Arenc vers Cap Janet puis Cap Janet vers Joliette).

Pourquoi la voie royale n'est jamais utilisée pour éviter le flux sur les axes déjà chargés (A55, RD...) ? Risque d'engagement porte 4 entre trafic passagers et trafic fret/containers. La mise en place de feux tricolores n'améliorera rien.

L'objectif prioritaire pour la Métropole c'est de mettre en place des solutions pour diminuer la circulation sur l'A55. (transports en commun en site propre par exemple).

DE MÊME DES PRÉCISIONS DOIVENT ÊTRE APPORTÉES SUR :

1/ L'AVENIR DE LA JOLLETTE :

Si escale de bateaux, le branchement électrique doit être obligatoire là aussi.

Les projets doivent être faits pour les habitants de Marseille.

Les projets urbains et maritimes ne sont pas tournés en direction des Marseillais.

2/ LE FINANCEMENT :

Beaucoup d'argent public pour un projet avec pas du tout de retombées positives pour les riverains.

Dans le secteur Nord il y a beaucoup à faire avec cet argent public consacré à des équipements au seul bénéfice du GPMM.

EN CONCLUSION :

De grandes inquiétudes sur l'augmentation de la pollution atmosphérique si des mesures drastiques ne sont pas prises.

Inquiétudes aussi sur la gestion du flux de véhicules qui finira par engager notre secteur, avec deux points noirs la porte 4 et l'accès autoroutier vers l'A55 direction Marseille.

Le sentiment que ce projet qui se présente comme une amélioration des conditions de réception des passagers (ce qui ressort du document) semble en fait destiné prioritairement à assoir la rentabilité des activités portuaires sans retombées positives sur les 23000 habitants concernés, bien au contraire.

à Marseille le 18 octobre 2018 -
Le Conseil d'Administration de la Fédération des CIQ du 2^{ème} arrdt.

Fédération des CIQ du 2^{ème} Arrondissement - CAL des Cornes - 2 Rue des Grands Cornes 13002 Marseille



FEDERATION des C. I. Q. du 16ème arrondissement

À l'attention de Concertation Cap Janet

Madame, Monsieur,

Après une visite sur site, une réunion avec les techniciens du GPMM et de la Métropole, la lecture des documents fournis, voici quelques remarques concernant l'aspect environnemental de votre projet.

1/ LA QUALITE DE L'AIR :

Comme votre document le dit lui même c'est effectivement 23000 habitants de nos quartiers qui sont concernés directement par ce projet, dont 4500 écoliers sur le secteur le plus proche de l'implantation de la nouvelle gare maritime.

L'augmentation du nombre de ferris transférés sur Cap Janet va générer combien de CO2 de plus ?

L'augmentation du nombre de véhicules passagers stationnant moteurs en marche sur le site, combien de CO2 en plus ?

Projet des ferris plus long pour entrer à quai (CO2 en augmentation 1200T/an)

La réduction des voyages (8km) entre Cap Janet n'est pas démontrée en ce qui concerne le débarrasement passager et la circulation de ces véhicules vers Marseille/Toulon Nice etc...

Les branchements électriques ne doivent pas être une « alternative proposée » comme l'indique votre document, mais doivent être un préalable à l'ouverture de cette gare maritime.

Ils doivent être installés avant la mise en service en 2021 et plus tôt pour permettre aux navires Corsica Linéa de se brancher dès qu'ils seront équipés.

Corsica Linéa est déjà présent sur ce terminal et assure une partie du trafic Maghreb avec ses bateaux Le Méditerranéen et le D.Casanova.

Une rationalisation des contrôles avant l'embarquement réduirait le temps d'attente moteur allumé.

2/ BRUIT :

Cap Pinède est déjà identifié comme point noir dans le PPBE(plan de prévention du bruit dans l'environnement).

Le GPMM ne propose aucune mesure, aucune solution pour réduire les nuisances et renvoie au programme de diminution des points noirs qui doit être fait par l'état et la Métropole. La gare Maritime ne génère pas de nuisances de bruit ??

(pour mémoire l'A55 plus les activités actuelles du GPMM= supérieur à 65 DB).

3/ CIRCULATION :

Aucun chiffre prévisionnel de l'augmentation de la circulation à la porte 4 n'apparaît dans les documents fournis, alors qu'une augmentation d'activité est envisagée par le GPMM.

Quid du rétrocessionnement de la bretelle permettant de rejoindre l'A55 direction Marseille, qui récupérerait les véhicules venant du 16ème, de la Côte Bleue, passant par le chemin du littoral et

souhaitant rejoindre l'autoroute après la Calade, et les véhicules des passagers sortant de la nouvelle porte 3 pour rejoindre eux aussi Marseille, Toulon Nice...

Le positionnement des arrêts bus 35 n'est pas adapté, et cela risque de reproduire la situation d'engorgement des bus avec les croisiéristes. Pourquoi pas une navette 35 « spéciale ferris » (Aire vers Cap Janet puis Cap Janet vers Joliette).

Pourquoi « la voie royale » n'est elle pas utilisée pour absorber les véhicules à l'embarquement, afin d'éviter le flux sur les axes déjà chargés (A55, RD...)

Le risque d'engorgement porte 4 entre trafic passagers et trafic fret/containers est certain. La mise en place de faux tricolores romélienra rien bien au contraire.

L'objectif prioritaire pour la Métropole devrait être de mettre en place des solutions pour diminuer la circulation sur l'A55.(transportis en commun au site propre par exemple).C'est l'inverse qui est mis en place avec une augmentation des flux par l'installation de cette Gare Maritime.

L'amélioration de la circulation pour la porte Chantenc (avant le Silo) est à relativiser puisque les ferris Corsas y restent et que l'engorgement restera sensible sur cette voie.

AVENIR DE LA JOLIETTE :

Les projets doivent prendre en compte les souhaits des habitants de Marseille, l'espace public doit être privilégié.

Le constat est que les projets urbains et maritimes ne sont pas tournés en direction des Marseillais.

Tout projet de réception de navires, croisières de luxe, doit être à aussi conditionné à la mise en place de branchements électriques.

FINANCEMENT :

Beaucoup d'argent public pour un projet au service exclusif de l'activité commerciale du GPMM et des compagnies de navigations.

L'accueil des passagers dans de meilleures conditions est positif, mais pourquoi n'est il pas à la charge des entreprises concernées.

Il n'y a dans les documents, aucune retombée positive pour les riverains.

Dans le secteur Nord il y aurait beaucoup à faire avec cet argent public consacré dans ce projet Cap Janet, à des équipements au seul bénéfice du GPMM.

Que conclure :

De grandes inquiétudes sur l'augmentation de la pollution atmosphérique si des mesures drastiques ne sont pas prises.

Inquiétudes aussi sur la gestion du flux de véhicules qui finira par engorger notre secteur, avec deux points noirs la porte 4, l'accès autoroutier vers l'A55 direction Marseille.

Le sentiment que ce projet qui se présente comme un projet améliorant les conditions de réception des passagers (ce qui ressort du document) est en fait destiné prioritairement à l'amélioration et la rentabilité des activités portuaires sans retombées positives sur les 23000 habitants riverains, bien au contraire.

Le document de l'enquête publique à venir devra démontrer la volonté de maîtrise des pollutions générées et s'engager sur ce qui pourrait être fait pour les habitants riverains pour améliorer leurs conditions de vie au quotidien.

Fait à Marseille le 18/10/2019

Marie-Blanche Chomoulaud

Présidente Fédération des Cq du 16ème arrondissement de Marseille.

Adresse correspondance : Fédération des Cq du 16ème, Villa Belverne, 146 montée Pichon 13016 Marseille
Contact : fcb@capjanetmarseille.com - Tel : 06 89 35 43 93.



Cap au Nord

34 Bis Traverse Pitance
13016 – Marseille
06.60.31.63.53

Participation de l'Association « Cap au Nord » à la concertation relative au projet de réaménagement du terminal de Cap Janet

Ayant pris connaissance du dossier mis à disposition et participé à la visite organisée sur le site, notre association tient à souligner les points suivants en reprenant les 3 grands objectifs mis en avant par les porteurs du projet. Ces 3 objectifs nous ont été communiqués par les services de la DREAL dans la phase préparatoire à la concertation.

I. Améliorer l'accueil des passagers

Indéniable cela semble être le point fort du projet au regard des conditions d'accueil des passagers sur les infrastructures actuelles.

Le niveau des services proposés aura un impact direct sur :

- La disparition du stationnement sauvage à la périphérie de l'équipement.
- Le bruit et la pollution générés par les centaines de moteurs tournant à l'arrêt afin de permettre aux clients du terminal de patienter avec un minimum de confort (climatisation l'été, chauffage l'hiver) dans leur véhicule.

Ces éléments semblent bien présents, ils seront à valider lors de l'examen du dossier technique soumis lors de l'enquête publique.

II. Positionner le trafic généré par le terminal à l'écart des congestions urbaines de la ville tout en restant proche de l'hyper centre

L'analyse fine de la matrice des flux automobiles et logistiques sur la ville de Marseille ainsi que leurs projections est un préalable compliqué mais essentiel à l'élaboration d'un accès sans interférence à l'équipement. La ville change avec l'arrivée de la L2, la mise en place nécessaire des exigences du PDU, les projets portuaires tels que le Terminal de Transport Combiné qui doit ramener sur la zone l'ensemble des poids lourds du Terminal du Canet.

Nous sommes des usagers quotidiens des axes impactés et connaissons parfaitement les difficultés actuelles de l'accès dans la périphérie de la porte 4. Nous sommes ainsi peu convaincus par la solution présentée dans la déclaration d'intention.

Le dossier technique de l'enquête publique, portant sur cet accès, sujet sous la responsabilité de la Métropole, sera attaqué de manière certaine. Notre longue expérience des dossiers techniques présentés lors des enquêtes publiques, nous amène à penser qu'une fois encore les études seront partielles, occulteront une part importante de la réalité et n'auront en aucun cas pris sérieusement en compte les projections à court et moyen terme des trafics.

Un dernier point sur ce thème est relatif à l'accès par les transports en commun. Même si cela n'est pas prépondérant en termes d'usage pour les clients voyageant à destination de la Corse et du Maghreb, il est essentiel de profiter de ce projet pour reconsidérer la desserte en bus (le 35 actuellement) qui n'est pas digne des ambitions du port et de la Métropole sur ces activités de loisirs (croisières et ferry).

III. Améliorer les relations entre les activités de la ville et celles du port.

Sur ce dernier objectif, nous sommes en total désaccord. Déplacer des nuisances dans la ville ne résout rien et augmente encore la fracture entre le Nord et le Sud de la ville.

Nous luttons depuis des années contre la pollution aérienne liée au trafic maritime et on nous propose avec ce projet d'étudier, par ailleurs, le branchement à quai. Cet élément est pour nous un préalable, pas une option.

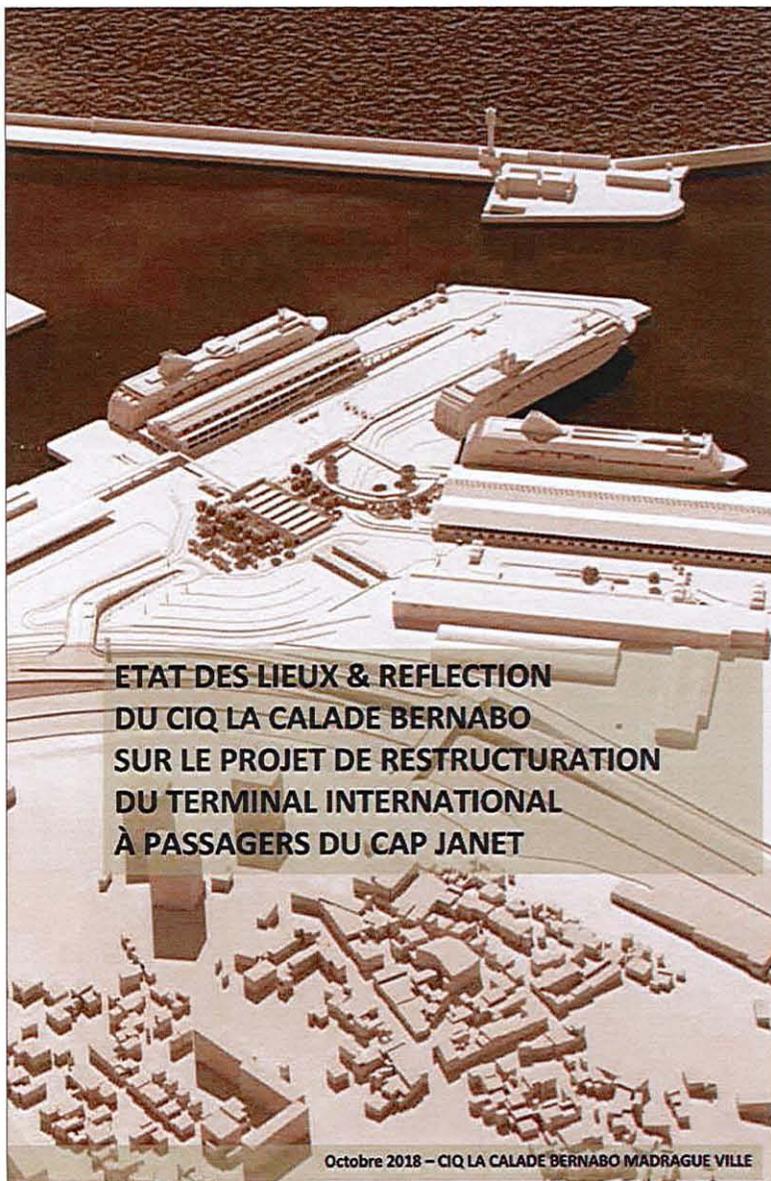
Cela touche au fondement même de la charte Ville-Port (aujourd'hui Métropole-Port) qui organise le déplacement de toutes les activités polluantes dans le secteur au nord du projet Euroméditerranée. On améliore la qualité de vie d'un côté, on y travaille l'attractivité et de l'autre on accumule et parfois superpose les projets polluants (Air, Bruit).

Au regard de la constitution et particulièrement des droits des citoyens, ici des droits de « troisième génération », la Charte de l'environnement, affirme le droit de chacun de « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » (art. 1er) et consacre la notion de développement durable (art. 6) et le principe de précaution (art. 7).

Votre projet, associé aux nombreux autres (Réouverture de la Forme 10, Explosion des trafics liés à la croisière et projet d'agrandissement du terminal croisière, Projet de TTCM et report de l'essentiel des flux logistiques dans un mouchoir de poche, Réintroduction des matières dangereuses dans les bassins Est...) bafoue ces droits fondamentaux. Aucune mesure d'atténuation des nuisances n'est jamais envisagée ce qui décrédibilise grandement la vision très marketée, présentée avec beaucoup d'efforts à la population. Nous ne parlerons pas ici de l'incapacité du GPMM à exercer ses devoirs de « police » au sein de ses infrastructures, ce qui en fait des lieux de non droits où toutes les exactions environnementales sont possibles.

En conclusion, améliorer les services à destination des voyageurs par le réaménagement du terminal est en effet un noble projet, même s'il est financé par de l'argent public (en partie celui des citoyens dont on bafoue les droits dans le cadre de ce même projet !) et a pour destination le développement d'activités strictement privées. Par contre, de par ses impacts sur la population (porte d'accès et accumulation de nuisances (Air, Bruit)), il est tout à fait condamnable si aucune solution crédible de minimisation des impacts n'est sérieusement mise en œuvre. Le dossier de l'enquête publique doit être parfaitement clair sur tous ces points.

Le Président : Wilfrid Robion



Reçu au Contrôle de légalité le 11 mars 2019

Cadre du document

Suite à la concertation préalable du public lancée par le Grand Port Maritime de Marseille dans le cadre de la restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet, les CIQ des 2^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de la ville de Marseille et les représentants de leur fédération se sont réunis afin de faire un état des lieux concernant les quartiers impactés par ce projet et présentent leur réflexion dans ce document. Le CIQ La Calade Bernabo Madrague Ville vous adresse ses réflexions relatives à la concertation sur ce projet :

SOMMAIRE

PROJET GPMM CAP JANET	3
1 QUALITE DE L'AIR	3
2 CIRCULATION	4
3 BRUIT	5
4 AVENIR DE LA JOLIETTE	6
5 FINANCEMENT	6
6 CONCLUSION	7
SIGNATAIRES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

PROJET GPMIM CAP JANET

Suite à la visite sur site du 03 octobre 2018, la réunion avec les techniciens et représentants du GPMIM et de la Métropole du 11 octobre 2018 dans les bâtiments de la Métropole, la lecture entière des documents disponibles et récupérés lors de ces événements surnommés ainsi que la réunion de Fédération des CIQs du 16 octobre 2018 : le CIQ La Calade Bernabo Madrague Ville tient à mettre en avant les informations suivantes afin qu'elles soient répertoriées et traitées en leur intégralité durant le processus d'enquête publique visant à déterminer l'impact environnemental précis de ce projet sur les points suivants:

1. QUALITE DE L'AIR

Les quartiers impactés par le projet de reconstruction du terminal international à passagers du Cap Janet représenteront plus de 23000 habitants. Au-delà de ce chiffre, sont concernés directement par ce projet, 4500 apprenants entre les âges de 3 ans à 21 ans.

A ce jour, n'a été présentée aucune modélisation de l'impact sur l'environnement de l'augmentation du nombre de ferries sur Cap Janet. Le CIQ comprend que ces chiffres seront évalués lors de la phase suivante du projet mais le cadre de cette concertation, il ne peut être justifié qu'aucune hypothèse n'ait été émise quant l'augmentation globale du CO2 et autres gaz et particules nocives – notamment PM10/PM2.5/SO2/NOx afin de réaliser une pré-validation du site retenu.

Les points de mesures devront se faire au niveau des zones d'habitation et des écoles.

Le CIQ demande à ce que la modélisation à venir englobent au-delà des résultats des relevés effectués, par l'association AIR PACA, les émissions causées par l'augmentation du trafic maritime, celle du trafic automobile (PL & PV) incluant une projection sur 1 an, 3 ans, 5 ans et 10 ans en utilisant les méthodes statistiques reconnues par les autorités sanitaires et ceci en prenant en compte les projections économiques, financières et logistiques des différents acteurs économiques et institutionnels liés à ce projet.

Comment GPMIM peut assurer que les riverains et les écoles soient exposées de manière annuelle au seuil inférieur aux recommandations de l'OMS de 2005. Que se passera t'il si l'enquête montre des seuils de pollution trop élevés ?

Dans le cadre de cette reconstruction, il est entendu qu'un meilleur accueil de la clientèle entraînerait une augmentation de la fréquentation des lignes au départ de Marseille. De ce fait, l'hypothèse peut être émise que le nombre de véhicules particuliers stationnant sur le site, moteur en marche afin de procéder à l'embarquement sera décuplé. Cette donnée devra être de même prise en compte avec des scénarii allant de normal à critique.

Il en sera de même pour le nombre de navires, leurs déplacements à proximité et dans le bassin, leurs amarrages et sorties de port qui comme soulévé lors de la réunion du 11 octobre 2018 constituent déjà une augmentation de 1200T de CO2 par an.

Que le projet de reconstruction arrive à son terme ou non, à ce stade, le CIQ demande à ce que les branchements électriques à quel soient installés immédiatement et qu'ils ne restent pas une « alternative proposée ». Afin de limiter l'impact des émissions de ces navires qui sont de lourds pollueurs, au-delà de l'indication au travers de bonus, le GPMIM se doit de rendre obligatoire l'électrification sachant qu'aujourd'hui même, deux ferries de Corsica Linéa sont déjà susceptibles d'utiliser ce terminal et ses bornes électriques. Il faut que GPMIM communique un calendrier d'électrification des postes concernés du Cap Janet et que les compagnies maritimes communiquent un planning d'engagement d'équipement en électrification à quel de leurs navires.

A travers ce projet et au-delà de la reconstruction physique du terminal, le GPMIM devra s'interroger sur une rationalisation et une modernisation des contrôles avant l'embarquement qui réduirait le temps d'attente moteur

3

allumé des véhicules en concertation avec les différents interlocuteurs inclus dans ce processus. Nous demandons à végétaliser la gare maritime, les parkings d'attente ainsi que l'ensemble des bâtiments qui seront rénovés.

2. CIRCULATION

Lors de la réunion de concertation, nous n'avons reçu aucun chiffrage prévisionnel de l'augmentation de la circulation au niveau la porte 4 alors qu'une augmentation d'activité est envisagée. Ce point impacte non seulement l'environnement dont la qualité de l'air mais aussi la qualité de vie des 23000 habitants des quartiers environnants en créant de potentiels embouteillages venant aggraver une situation déjà difficile.

Ces mêmes problèmes de circulation sembleraient encore accrues avec le rétrécissement de la bretelle permettant de rejoindre l'ASS direction Marseille, qui récupère déjà les véhicules venant du 15ème et 16^{ème} arrondissements, des communes voisines voire les automobilistes de la Côte Bleue, passant par le chemin du Littoral et souhaitant rejoindre l'autoroute après la Calade. Il en est de même pour les véhicules des passagers sortant de la nouvelle porte 3 pour rejoindre eux aussi Marseille, Toulon ou Nice et qui se retrouveront à saturer un réseau secondaire déjà fortement impacté.

Nous exigeons un comptage précis des véhicules aux croisements actuels ou futurs y compris aux emplacements des futurs feux de signalisation – Chemin du Cap Janet et Chemin du littoral niveau porte 4, RD cf. image avec en Rouge les points de comptage afin de modifier les flux automobiles sur des données réelles.



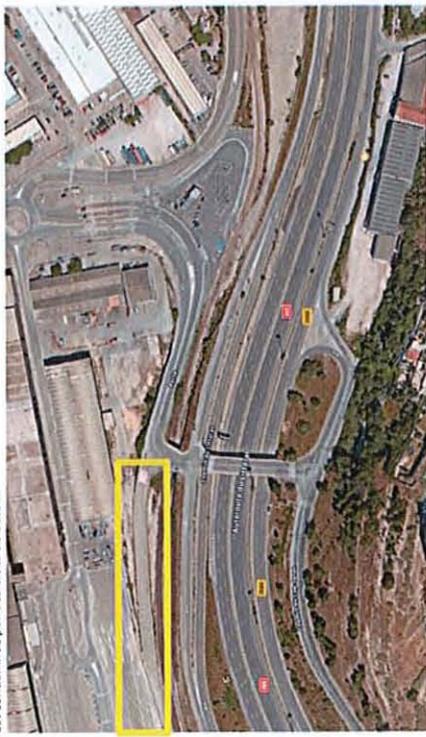
Les transports en commun amènent aussi leur lot d'inquiétude avec un problème de positionnement des arrêts du bus 35, sur les rampes d'accès sans déportation aux portes du port. Le scénario d'engorgement vécu aujourd'hui ne pas être encore exacerbé, il faut envisager un lissage de la situation afin d'améliorer les conditions de prise en charge des utilisateurs marseillais et des croisiéristes. Le CIQ demande la création d'une navette 35 « spéciale ferries », Atenc vers Cap Janet puis Cap Janet vers Joliette afin de répondre en partie à ce problème.

La question se pose aujourd'hui de comprendre ce qui empêche l'utilisation et l'optimisation de la « voie royale » qui pourrait éviter de surcharger le flux de véhicules sur les axes déjà lourdement chargés (ASS, RD...). Le risque d'engorgement porte 4 entre trafic passagers et trafic fret/containers est d'autant plus présent dans l'état actuel du projet de reconstruction. La mise en place de feux tricolores à des embranchements, qui par nature, vont devenir de

4

plus en plus surchargés, semble anecdotique voire inutile. De même la piste cyclable qui n'est reliée à aucun réseau existant.

Pourquoi ne pas utiliser la voie de circulation construite en 2008 représentée ci-dessous en jaune et qui aujourd'hui est condamnée par des blocs de béton.



Les parkings de pré achèvements évoqués lors de la réunion du 11 octobre doivent être ouverts la veille au soir, avec un dispositif de gardiennage mise en place par le GPMM, à la fois pour la sécurité des gens qui y stationneront et pour limiter les nuisances sonores pour les riverains.

Un objectif prioritaire pour la Métropole et le GPMM serait de mettre en place des solutions viables afin d'améliorer les conditions de circulation, voire diminuer la circulation sur l'ASS, avec une amélioration de l'offre des transports en commun en site propre par exemple, (la création d'une voie réservée au covoiturage) ou d'autres solutions répondant aux enjeux du XXI^{ème} siècle.

3 BRUIT

A ce jour, le Cap Pinède est déjà identifié comme point noir dans le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement), pas le Cap Janet nommément. Le GPMM ne propose aucune mesure ou aucune solution et renvoie au programme de diminution des points noirs qui doit être fait par l'état et la Métropole et ne considère pas l'impact de la nouvelle gare Maritime en terme de bruits. Or, la nuisance acoustique d'une autoroute est différente de celle de moteurs de bateaux.

Nous demandons la transmission de la modélisation acoustique décalquée du Cap Janet, menée par le bureau d'étude CIA mandaté par le GPMM.

Il faut prendre en compte aujourd'hui le fait que l'activité humaine et industrielle prenant place sur l'ASS et le port en son état présent génèrent un bruit constant supérieur à 65dB.

- L'aménagement proposé par GPMM pour Cap Janet devrait prévoir :
- La rénovation des bitumes en bitumes réduisant le bruit,

- La limitation de la durée des attentes des véhicules moteur allumés en fluidifiant les accès/contrôles en les multipliant les points de contrôles
- La couverture des zone d'attente par des toitures végétalisées.

4 AVENIR DE LA JOLETTE

Avec la poursuite de l'activité croisiériste ou autre dans le bassin de la Joliette, le CIQ demande la mise en fonctionnement de branchements électriques et une électrification obligatoire des motorisations des navires se présentant à quai.

Les projets de développement à venir doivent être réalisés avec comme points centraux :

- le bien-être des habitants de Marseille,
- le respect et la protection de l'environnement,
- la préservation du cadre vie,
- l'amélioration de la qualité de vie.

A ce jour, les projets urbains et maritimes ne sont pas proposés ou actés et ne sont en aucun cas tournés en direction des Marseillais.

5 FINANCEMENT

Le projet de restructuration du terminal international à passagers du Cap Janet mobilise un montant important de fonds publics. Cependant, nous ne voyons aucune retombée positive pour les riverains. Le GPMM lui-même n'est pas capable de donner une liste claire des améliorations notoire qui prendront place une fois le projet acté.

Le projet fait état d'un « Avantage actualisé » de 56,68M€ et un bénéfice net actualisé de 7,57M€. Or nous constatons que sur ce bénéfice, il n'y aura rien pour les riverains qui supporteront de nombreuses nuisances supplémentaires. Le partage des bénéfices n'est pas équitable. Nous déplorons qu'encore une fois les riverains des quartiers Nord n'en bénéficieront pas.

Dans le secteur Nord, avec de tels montants engagés, il y a beaucoup plus à faire avec cet argent public que de le consacrer uniquement à des équipements au seul bénéfice du GPMM.

6 CONCLUSION

Au terme de cette concertation très courte et sommaire, de grandes inquiétudes sur l'augmentation de la pollution atmosphérique se concrétisent si des mesures drastiques ne sont pas prises. Ces inquiétudes s'étendent naturellement aux conditions de circulation et à la gestion du flux de véhicules qui finira par engorger notre secteur, avec deux points noirs d'ores et déjà identifiés, la porte 4 et l'accès autoroutier vers l'ASS, direction Marseille.

Il existe maintenant un fort sentiment que ce projet qui se présente comme un projet visant à améliorer les conditions de réception des passagers, information tirée des documents et répétée par les représentants de la GPMM et de la Métropole, est en fait destiné prioritairement à l'amélioration et la rentabilité des activités portuaires sans retombée positive sur les 23000 habitants concernés par cette restructuration et sur les habitants de notre quartier La Calade Bernabo Madrague Ville.

Bien au contraire, ces 23000 habitants dont 4500 enfants seront les laissés-pour-compte de cette opération immobilière qui verra leur qualité de vie lourdement impactée par les différents problèmes évoqués dans ce document.

Le CIQ La Calade Bernabo Madrague Ville

PROVENCE / SERVICES

CONVOI DE MARSILIE

Funérailles de M. Jean-Claude...

Funérailles de M. Pierre...

Funérailles de M. Jean...

Funérailles de M. Robert...

Funérailles de M. Louis...

Funérailles de M. Marie...

Funérailles de M. Paul...

Funérailles de M. Georges...

Funérailles de M. Albert...

Funérailles de M. Charles...

Funérailles de M. Henri...

Funérailles de M. André...

Funérailles de M. Jean-Pierre...

Funérailles de M. Michel...

Funérailles de M. Claude...

Funérailles de M. Jean-Marie...

Funérailles de M. Robert-Jean...

Funérailles de M. Louis-Jean...

Funérailles de M. Marie-Jeanne...

Funérailles de M. Paul-Jean...

Funérailles de M. Georges-Jean...

Funérailles de M. Albert-Jean...

Funérailles de M. Charles-Jean...

Funérailles de M. Henri-Jean...

Funérailles de M. André-Jean...

Funérailles de M. Jean-Pierre-Jean...

Funérailles de M. Michel-Jean...

Funérailles de M. Claude-Jean...

Funérailles de M. Jean-Marie-Jean...

Funérailles de M. Robert-Jean-Jean...

Funérailles de M. Louis-Jean-Jean...

Funérailles de M. Marie-Jeanne-Jean...

Funérailles de M. Paul-Jean-Jean...

Funérailles de M. Georges-Jean-Jean...

Funérailles de M. Albert-Jean-Jean...

Funérailles de M. Charles-Jean-Jean...

Funérailles de M. Henri-Jean-Jean...

Funérailles de M. André-Jean-Jean...

Funérailles de M. Jean-Pierre-Jean-Jean...

Funérailles de M. Michel-Jean-Jean...

Funérailles de M. Claude-Jean-Jean...

Funérailles de M. Jean-Marie-Jean-Jean...

Funérailles de M. Robert-Jean-Jean-Jean...

URGENTES

Urgences Soins...

Urgences dentaires...

Urgences vétérinaires...

Urgences juridiques...

Urgences médicales...

Urgences psychologiques...

Urgences sociales...

Urgences administratives...

Urgences techniques...

Urgences informatiques...

Urgences linguistiques...

Urgences artistiques...

Urgences sportives...

Urgences culturelles...

Urgences éducatives...

Urgences professionnelles...

Urgences académiques...

Urgences scientifiques...

Urgences technologiques...

Urgences environnementales...

Urgences géographiques...

Urgences historiques...

Urgences littéraires...

Urgences musicales...

Urgences théâtrales...

Urgences cinématographiques...

Urgences audiovisuelles...

Urgences numériques...

Urgences spatiales...

Urgences temporelles...

Urgences météorologiques...

Urgences géologiques...

Urgences astronomiques...

Urgences océanographiques...

Urgences climatologiques...

Urgences écologiques...

Urgences botaniques...

Urgences zoologiques...

Urgences entomologiques...

Urgences ornithologiques...

Urgences paléontologiques...

Urgences archéologiques...

Urgences anthropologiques...

ANNONCES OFFICIELLES

MAIRIE DE MARSEILLE

MAISON R&C

BIJOUX, MONTRES & ARGENTERIE

contact@maisonrhc.com

www.maisonrhc.com

04 91 09 53 01

MAISON R&C

AVIS DE CONCERTATION

PREALABLE DU PUBLIC

MAIRIE DE MARSEILLE

LECLERE

ACHETEURS PUBLICS, OPTEZ POUR

www.la-provence-marchespublics.com

MAISON R&C

BIJOUX, MONTRES & ARGENTERIE

contact@maisonrhc.com

www.maisonrhc.com

04 91 09 53 01

MAISON R&C

10

COPIE DES MAILS REÇUS

CIQ La La Calade Bernabo Madrague Ville - Réponse à la concertation sur le p...

steledelyon@aol.com 19 octobre 2018 17:17
À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr> Masquer les détails
Cc: jany.palacin@wanadoo.fr, jany.palacin@orange.fr
CIQ La La Calade Bernabo Madrague Ville - Réponse à la concertation sur le projet du Cap Janet

1 pièce jointe, 5,7 Mo Enregistrer Coup d'œil

Bonjour,

nous vous prions de prendre connaissance de la réponse du CIQ La Calade Bernabo Madrague Ville à la concertation du projet de restructuration du Terminal international de passagers du Cap Janet.

Nous nous tenons à votre disposition si vous avez besoin de précisions sur ce document ou si vous souhaitez nous transmettre les informations demandées.

Cordialement,
Estelle CELIN
PO Denis PALACIN, président du CIQ La Calade Bernabo Madrague Ville

 [PROJET GPM...docx \(5,7 Mo\)](#)

courrier cap janet concertation.

fedeciq16marseille@laposte.net 18 octobre 2018 17:39
À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr> Masquer les détails
Cc: SEC CONFEDERATION CIQ <contact@confederationciq.fr>
courrier cap janet concertation.

1 pièce jointe, 360 Ko Enregistrer Coup d'œil

à l'attention de "Concertation Cap Janet",
Madame, Messieurs,
Vous trouverez ci joint mon courrier rédigé suite aux différents moments de concertation que vous avez organisés. Vous en souhaitant bonne réception.
Sincères salutations Marie Blanche Chamoulaud.

 [lettre Fédé c...pdf \(360 Ko\)](#)

Commentaires sur le projet du Cap Janet

Jean-Jacques GUIPERT <jean-jacques.guiport@wanadoo.fr> 18 octobre 2018 21:15
À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr> Masquer les détails
Répondre à : Jean-Jacques GUIPERT <jean-jacques.guiport@wanadoo.fr>
Commentaires sur le projet du Cap Janet

1 pièce jointe, 2,5 Mo Enregistrer Coup d'œil

Bonjour,

Vous trouverez en pièce-jointe un ensemble de commentaires et interrogations sur votre projet de restructuration du terminal Ferries du Cap Janet émanant du CA de la Fédération des CIQ du 2^{ème} arrondissement.

Malgré la qualité de vos documents (déclaration d'intention, descriptif du projet) certaines zones d'ombre subsistent.

Nul doute que le document qui sera soumis à Enquête Publique début 2019 sera plus précis et à même de rassurer les riverains sur certains des points soulevés.

Bien cordialement à vous,
Jean-Jacques Guibert
Président Fédération des CIQ du 2^{ème} arr.

 [consultation...pdf \(2,5 Mo\)](#)

Reçu au Contrôle de légalité le 11 mars 2019

Participation CAP AU NORD – Concertation Cap Janet

CAP AU NORD <caponor.assoc@wanadoo.fr> 18 octobre 2018 23:44
 À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr> Masquer les détails
 Cc: MOINIER Magali - DREAL PACA/STIM
 Participation CAP AU NORD - Concertation Cap Janet

1 pièce jointe, 508 Ko Enregistrer Coup d'œil

Madame, Monsieur

Veillez trouver en attache, la contribution de l'association CAP AU NORD à la phase de concertation, relative au « PROJET DE RESTRUCTURATION DU TERMINAL INTERNATIONAL A PASSAGERS DU CAP JANET GPM ».

Restant à votre disposition pour tout complément.
 Bien cordialement,

Wilfrid Robion
 Président de CAP AU NORD

[Participation...df \(508 Ko\)](#)

PROJET DE RESTRUCTURATION DU TERMINAL INTERNATIONAL À PASSAGERS D...

RD <ollivier.raoulduval@free.fr> 28 septembre 2018 17:58
 À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr>
 PROJET DE RESTRUCTURATION DU TERMINAL INTERNATIONAL À PASSAGERS DU CAP JANET

Bonjour,

Deux remarques :

1) Bravo, le projet paraît très bien. Mais un élément me surprend énormément :

2) l'accès piéton / transport en commun est des plus faibles.

Dans la configuration actuelle, on pouvait aller facilement en métro/tram aux terminaux pour le Maghreb. Dans le projet il est écrit page 21 : "La desserte en bus dans le sens nord-sud offre une desserte au quart d'heure et un arrêt à l'entrée du terminal. L'accès depuis l'arrêt de bus dans le sens sud-nord (Marseille/Estaque) est moins confortable avec une quarantaine de marches pour monter sur le pont franchissant l'autoroute et un trajet de l'ordre de 400 mètres. "

Donc pas de tram ou de métro prévus et il est même indiqué que cela est moins confortable. Les passagers venant actuellement en transport en commun ne vont-ils pas reporter leur déplacement en voiture (via famille ou amis) ? Ou leur acheminement vers le nouveau terminal sera compliqué et rallongé.

Cet aspect est très dommage.

Est-il prévu une amélioration de la desserte en transport en commun ?

Cordialement,
 Olivier Raoul-Duval

Amenagement des accès

Pierre Vignes <ciq.sainthenri@gmail.com> 16 octobre 2018 16:08
 À : Concertation Cap Janet <concertation.capjanet@marseille-port.fr> Masquer les détails
 MARIE CHAMOULAUD <marie-blanche.chamoulaud@laposte.net>
 Amenagement des accès

Bonjour Madame Monsieur

Après consultation des aménagements d'accès pour l'embarquement au Cap Janet et réflexions ,les passerelles ou autoponts (très onéreux) prévus par le port nous pensons qu'il possible de faire beaucoup +simple et surtout beaucoup moins couteux ces ouvrages étant financés par les deniers publics.

-Pour les véhicules venant du A55 sortie Saint Henri et du A51 sortie Saint Antoine empruntant les Bds Henri Barnier puis André Roussin arrivent au rond point avec le chemin du littoral ,il suffit de créer une ouverture à ce niveau et de les faire circuler sur LA VOIE ROYALE les contrôler et les garer en attendant leurs embarquements .De ce fait pas de véhicules sur les voies de circulation déjà suffisamment encombrées

-De meme pour ceux qui arrivent du A51 sortie le Canet et ceux qui viennent depuis l'Est par la L2 qui empruntent le Bd Capitaine Gèze puis l'Avenue du Cap Pinède en aménagent simplement un rond point et rentreraient par la porte des bassins puis sur la VOIE ROYALE pour l'accès les controles et le stationnement d'attente et libèreraient la rue du Cargo Rhin Fidelity.

Incontestablement le cout de ces travaux se verrait revu nettement à la baisse

Nous tenons aussi absolument à l'électrification de chacun des postes d' amarrages afin de ne avoir de pollutions supplémentaires.

Dans l'espoir que vous prendrez en compte nos remarques veuillez agréer madame monsieur nos sincères salutations

Le CIQ de Saint Henri
 Pierre Vignes
 Président

Reçu au Contrôle de légalité le 11 mars 2019



concentration.cajonet@marseille-port.fr

Métropole d'Aix Marseille Provence
58 boulevard Charles Livon
13007 Marseille
04 91 99 99 00
www.marseille-provence.fr

Port de Marseille Fos
23 place de la Joliette . CS 81965
13226 Marseille cedex 02
04 91 39 40 00
www.marseille-port.fr