

**PROJET DE RESTRUCTURATION DU TERMINAL
INTERNATIONAL A PASSAGERS DU CAP JANET
GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE**



DECLARATION D'INTENTION
AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-18 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT

SOMMAIRE

1. CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES.....	3
1.1. Contexte général	3
1.2. Cadre réglementaire.....	5
2. MOTIVATIONS ET RAISONS D’ETRE DU PROJET	6
2.1. Raisons du projet.....	6
2.2. Description du projet.....	7
2.2.1. Aménagement du terminal international	7
2.2.2. Création des accès routiers du terminal	9
2.2.3. Phasage des travaux.....	10
3. PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET.....	11
4. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D’ETRE AFFECTE PAR LE PROJET.....	11
5. APERCU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L’ENVIRONNEMENT	11
6. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES	12
6.1 Choix du site du terminal	12
6.2 Alternatives nautiques étudiées.....	13
6.3 Alternatives étudiées pour l’accès routier	14
6.4 Opérations envisagées pour favoriser l’insertion du projet dans son environnement	14
7. MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC.....	15
7.1 Concertation déjà réalisée	15
7.2 Proposition de concertation.....	15
8. PETITIONNAIRES.....	16
ANNEXES.....	17
Annexe n°1 : Synoptique de fonctionnement du terminal (VL).....	17
Annexe n°2 : Synoptique de fonctionnement du terminal (piétons).....	17
Annexe n°3 : Plan des principes d’aménagement des voiries d’accès.....	17

1. CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES

1.1. Contexte général

Le Grand Port Maritime de Marseille envisage de restructurer le terminal international à passagers du Cap Janet afin d'éviter la dispersion du trafic Maghreb, aujourd'hui opéré en partie sur ce terminal et sur le bassin de la Joliette, au Sud du port.

Le regroupement de l'activité sur un site unique situé au Cap Janet, permettra de :

- S'affranchir des opérations de transfert des piétons et des bagages, actuellement pris en charge au niveau de la gare maritime de la Major au Sud du port, sous contraintes de sûreté renforcée ;
- Se positionner à l'écart des congestions urbaines de la ville de Marseille tout en restant proche de l'hyper centre ;
- Eviter l'encombrement des voies dans le secteur de la Joliette lors des périodes d'embarquement intenses
- Être capable d'accueillir des unités de plus de 200 m de long, ce qui est impossible dans les bassins Sud.
- Améliorer le processus direct et les prestations d'accueil des passagers ;

Statistiquement, 85% des usagers embarquent avec leur véhicule et les 15% restant se font accompagner ou arrivent par une navette ou par taxis : l'accès routier est donc fondamental pour le projet.

Les partenaires de la charte Ville-Port, Etat, Région, Département, Métropole et Grand Port Maritime ont retenu le principe d'un accès par une nouvelle porte dédiée située entre les portes 3 et 4 actuelles, raccordée au réseau public routier via la RD5. La maîtrise d'ouvrage de cette composante du projet est portée par la Métropole d'Aix-Marseille Provence, cosignataire de la présente Déclaration d'Intention.

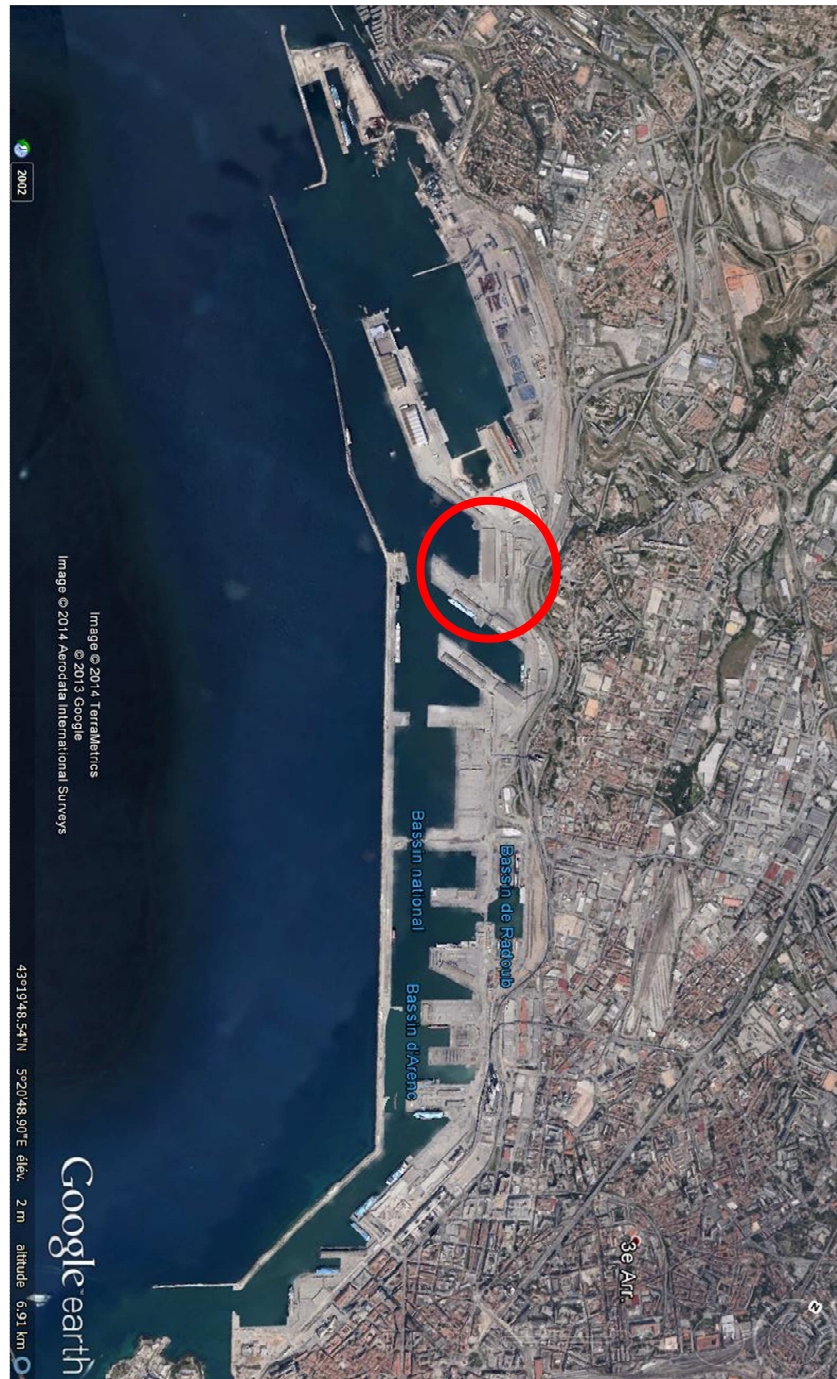


Figure 1 : Plan de situation du projet



Figure 2 : Vue aérienne du terminal existant du Cap Janet et localisation des zones projet

1.2. Cadre réglementaire

Le projet visant à réaménager le terre-plein du terminal sur une surface de l'ordre de 20 hectares et à créer une nouvelle gare maritime d'environ 2000m² nécessitant un permis de construire, est soumis au processus de l'Évaluation Environnementale au titre de la rubrique 39° de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Selon les termes de l'article L.122-1 du même Code, les travaux d'aménagement routier portés par la Métropole Aix-Marseille Provence seront intégrés à l'Évaluation Environnementale du projet. De part ce processus, une Etude d'Impact unique et une Enquête Publique conjointe aux deux maîtres d'ouvrage seront réalisées.

Par ailleurs, le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes, fixe les nouvelles modalités d'information du public. Les projets dont le montant de financement public excède 10M€ doivent faire l'objet d'une Déclaration d'Intention par le maître d'ouvrage, dont les modalités sont fixées aux articles L.121-18 et suivants du Code de l'Environnement. Le projet entre dans le champ d'application de ce décret.

2. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

2.1. Raisons du projet

Le projet présenté a pour objectif de regrouper 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 ; Le but étant 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.

Le projet fait partie intégrante de la Charte Ville-Port.



Figure 3 : Répartition actuelle du trafic passager Corse et Maghreb dans les Bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille

Le projet permettra de traiter un trafic Maghreb à minima de 500 000 passagers et 200 000 VL par an, avec des opportunités de croissance et d'accueillir comme aujourd'hui au maximum 4 navires par jour durant la période de pointe estivale. Il permet de combiner plus efficacement le trafic des passagers avec le chargement de remorques (ROPAX), principalement hors saison.

Le site du Cap Janet a été retenu pour trois raisons majeures :

- Il possède les infrastructures nautiques adaptées pour les navires de plus de 200 mètres ce qui n'est pas le cas dans les bassins de la Joliette au Sud ;
- Il est directement accessible par la route et notamment depuis l'A55 ;
- Il échappe aux congestions d'entrée de la ville tout en restant proche de l'hyper-centre.

La conception s'est basée sur la réutilisation de l'existant (infrastructures, bâtiments, réseaux, espaces de stockage,...) et sur l'optimisation des surfaces à construire ; la surface bâtie sera destinée aux seuls dispositifs de contrôle limitant de fait les incidences sur l'environnement. Les zones d'attente et de confort se situeront dans des espaces protégés en extérieur.

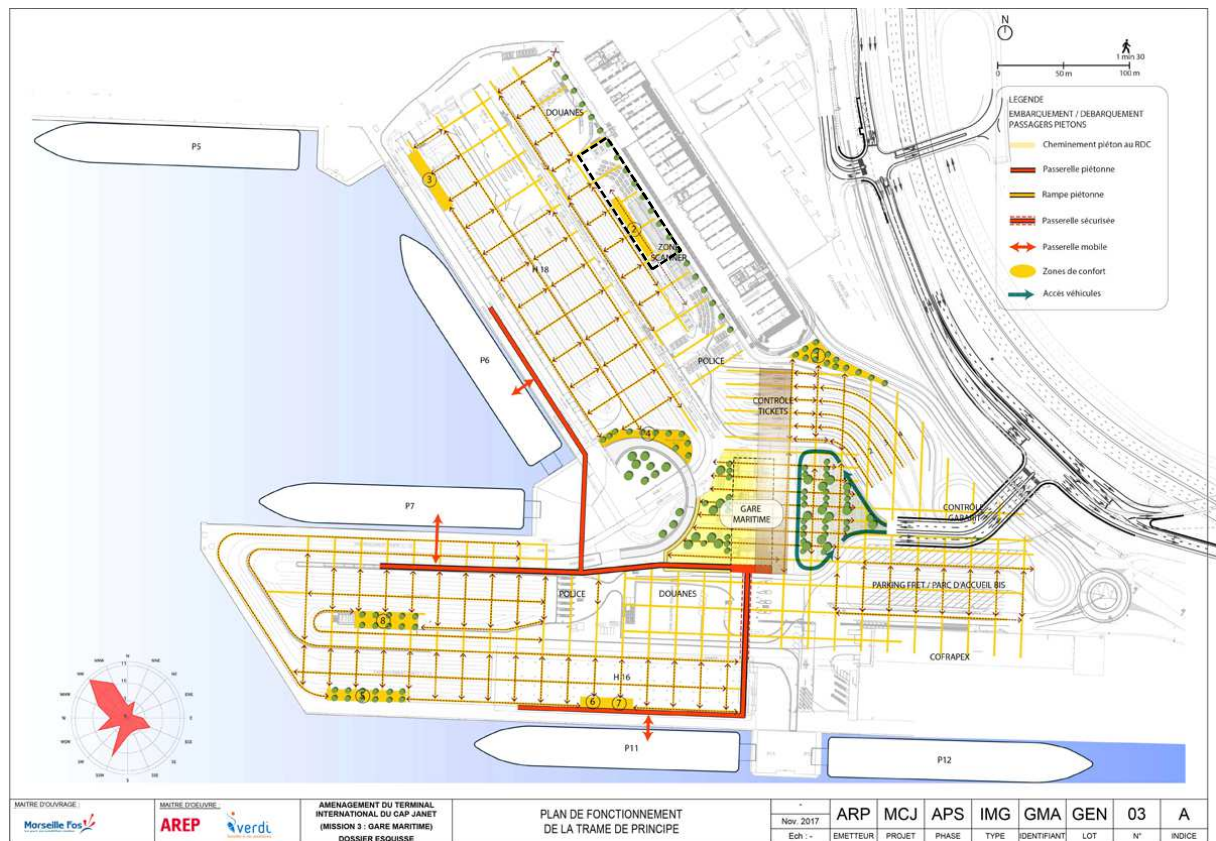


Figure 4 : Plans de masse de l'opération d'aménagement du terminal du Cap Janet

La gare et les passerelles piétonnes

La nouvelle gare maritime à implanter sur ce terminal se distinguera des autres gares créées par le Grand Port Maritime de Marseille par l'importance donnée aux espaces extérieurs. La plus grande partie des espaces d'attente aussi bien en amont des contrôles qu'en aval se feront en extérieur. Cela représentera près des deux tiers de la gare qui sera composée d'un parvis extérieur de 1500m² côté ville équipées de zones d'attente couvertes, d'un bâtiment d'inspections frontalières d'environ 1800 m² et de « gardens » côté mer couverts en partie de plus de 1300 m². Ce parti pris visant un coût de maintenance acceptable répond à la fréquentation limitée de la gare (400 escales par an, 80 000 passagers piétons attendus) et à la forte pointe de trafic sur la période estivale (50% du trafic sur 2 mois et 700 passagers embarquant les jours de pointe). Ce parti valorise le climat sec de Marseille pour créer des zones de terrasses ombragées avec tout le confort d'espaces d'attente en plein air, tout en tenant compte des spécificités aérauliques et thermiques du site.

Ce bâtiment se veut performant du point de vue environnemental. Des pistes de pose de panneaux solaires et de systèmes de production de chaud et de froid à haute performance énergétique sont d'ores et déjà envisagées.

Cette gare est raccordée à 3 des 4 postes à quais par des passerelles piétonnes. Celles-ci seront suffisamment larges pour permettre le croisement des passagers chargés et des chariots des bagagistes. Le cheminement de l'ordre de 250 mètres comprend des rampes de faible pente adaptées aux personnes à mobilité réduite et aux passagers avec des bagages lourds. Le 4ème poste à quai est relié par navette.

Les circuits d'embarquement des véhicules

Pour les circuits véhicules, l'accent a été mis sur la capacité des parcs. Ainsi le parc fret peut être transformé en saison estivale en parc d'accueil pour les véhicules passagers permettant d'accroître la capacité du terminal. Les circuits d'embarquement totalisent 3300 places ce qui permet d'absorber des pointes estivales de 2500 véhicules embarquant par jour. Les circuits de débarquement ne comptent que 1000 places car les temps de débarquement sont beaucoup plus courts : de l'ordre de 1 à 2 heures contre 3 à 5 heures pour l'embarquement.

Une attention particulière a été portée au confort des passagers compte tenu du temps important d'attente. Le nombre de sanitaires est porté à 150 cabines sur l'ensemble du terminal. Des auvents, des bancs, des jeux d'enfants, des brumisateurs, des moniteurs diffusant films et informations seront disposés sur les différentes zones de confort. Quelques espaces verts seront créés dans cet espace très minéral et les bâtiments et les espaces seront mis en valeur par une architecture cohérente sur l'ensemble du terminal.

La sûreté des passagers est une préoccupation majeure pour le projet de terminal. Le port envisage de contrôler les véhicules par scanner. Ces contrôles impliqueront la sortie des passagers et des conducteurs de tous les véhicules contrôlés. Ces personnes seront-elles-mêmes contrôlées en parallèle de leur véhicule dans un hangar. Ce bâtiment devrait constituer un hangar d'environ 1600 m² sur 6 mètres de haut.

2.2.2. Création des accès routiers du terminal

Afin de permettre un accès dédié au terminal international depuis la voirie publique (A55/RD5), une nouvelle porte sera créée environ 300 m au Sud de l'actuelle porte 4. L'aménagement projeté consiste à réaliser un nouveau carrefour, géré par feux tricolores, qui desservira l'entrée et la sortie du port via un ouvrage d'art qui « enjambe » la voie ferrée et la voie royale existantes.

Le projet comprend également une reprise de l'accès à la Porte 4 avec une gestion du carrefour par feux tricolores également et l'élargissement de l'ouvrage existant qui franchit la voie ferrée au niveau de la Porte 4 pour améliorer la giration des poids-lourds et le fonctionnement du carrefour.

Enfin pour permettre aux passagers qui débarqueront dans le nouveau terminal international de récupérer l'A55 en direction de Martigues ou Aix-en-Provence, une liaison sud-nord entre les deux carrefours sera aménagée.

L'ensemble des voies seront équipés de trottoirs pour les piétons et un arrêt de bus est envisagé au niveau de la nouvelle porte en plus de l'arrêt « navette » prévu sur le parvis de la gare de façon à favoriser la desserte en transport en commun.

Tous ces aménagements seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole d'Aix-Marseille Provence en lien direct avec le Grand Port Maritime de Marseille.

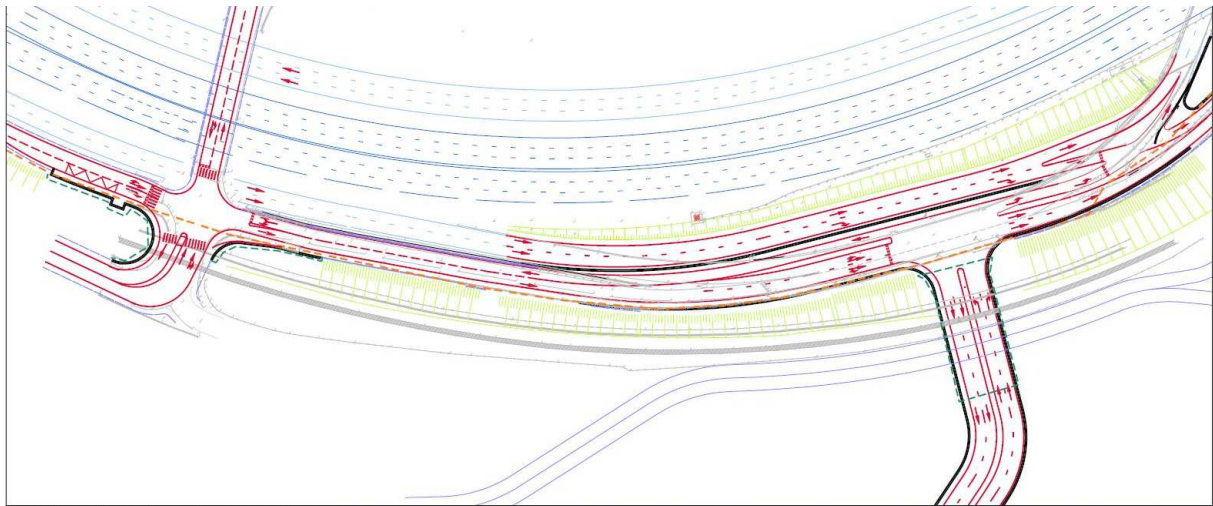


Figure 5 : Plan d'aménagement des voiries pour la desserte viaire au terminal Cap Janet

2.2.3. Phasage des travaux

Certains travaux totalement autoportant vis-à-vis du projet et ne nécessitant aucune autorisation administrative particulière ont d'ores et déjà été engagés dans le cadre du processus continu d'amélioration du terminal : travaux de démolition de bâtiments, construction du pont de croisement, construction d'une longrine sur le poste 7 pour pouvoir déplacer les passerelles existantes au sud sur le terminal du Cap Janet.

Les opérations projetées devant être conduites conjointement avec l'exploitation du terminal actuel, le plan de phasage de l'opération vise à concentrer les travaux en dehors des périodes de pleine activité du terminal (1er Juillet – 1er Septembre).

Phase 1 : Construction de la gare et aménagement des circuits (de 2019 à mi 2020)

Les travaux à réaliser durant cette phase consisteront principalement à créer la nouvelle gare maritime, les différentes zones de confort réparties sur l'ensemble du terminal, et les passerelles piétonnes fixes pour l'accès aux postes à quai n° 6/7 et 11. Ces travaux sont conditionnés à Autorisation Préfectorale et pourront démarrer dès son obtention.

Phase 2 : Aménagement du parvis et de l'accès routier après mise en service de la gare (de mi 2020 à 2021)

Les travaux à réaliser durant cette dernière phase consisteront principalement à la réalisation du parvis et du parking minute de la nouvelle gare maritime en lieu et place des magasins 1 à 4 existants à démolir, ainsi que la création des voies d'accès y compris du parc d'accueil des VL.

En parallèle : Aménagement des accès routiers (de 2019 à fin 2020)

Les travaux des accès routiers seront réalisés en parallèle : ils démarreront en 2019 pour un achèvement des travaux fin 2020.

3. PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

La réorganisation des terminaux à passagers est un projet phare de la charte Ville-Port, co-signée par le Grand Port Maritime de Marseille, les collectivités (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille Provence, Ville de Marseille), la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence et Euroméditerranée. Le financement de ce projet est contractualisé dans le Contrat de plan Etat/ Région.

Ce programme de restructuration des terminaux s'inscrit également dans le cadre du projet stratégique 2014/2018 du GPMM approuvé le 28/11/2014 et ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale (plans et programme) en date du 25/02/2015.

L'objectif général est de réaménager ces terminaux selon des modes d'exploitation plus efficaces, plus compacts, offrant un meilleur niveau de service pour les passagers tout en optimisant la capacité sur les surfaces disponibles pour pouvoir accueillir les pointes de trafic dans les meilleurs conditions.

4. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le projet se situe dans les bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille, à l'interface de la ville de Marseille. Les impacts du projet n'affectent pas d'autres communes.

5. APERCU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Compte-tenu de sa localisation et de son dimensionnement, les incidences potentielles du projet sur l'environnement concernent principalement la qualité de l'air et les nuisances sonores. Le projet n'impliquant pas d'augmentation du trafic, les externalités ne devraient pas être accrues mais des modifications locales peuvent résulter du déplacement des flux portuaires au sein des bassins Est.

Pour qualifier et quantifier les impacts potentiels du projet sur l'environnement, le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole Aix-Marseille Provence réaliseront les études spécifiques ci-dessous qui viendront compléter l'Etude d'Impact du projet :

- Une étude Air-santé prenant en compte l'augmentation du trafic routier et maritime aux abords du Cap Janet (site et proches quartiers urbains), mais également la diminution de la fréquentation au niveau du bassin de la Joliette, et cela dans le cadre d'un scénario évolutif projeté à minima jusqu'en 2035. Les campagnes de mesures de la qualité de l'air et les modélisations associées seront réalisées par Air PACA, association agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air de la Région.
- Une étude de Bruit prenant en compte, à partir de la définition du bruit de fond acoustique actuel du terminal en activité mesuré in situ, et par report dans un modèle numérique, le bruit généré par l'ensemble des trafics routiers et maritimes, et cela dans le cadre d'un scénario évolutif projeté également à minima jusqu'en 2035. L'impact de la diminution de la fréquentation au niveau du bassin de la Joliette sera également évalué.

- Une étude de circulation basée sur des tests de simulation dynamique de trafic permettant de définir les conditions de fonctionnement des infrastructures routières de desserte du terminal et des voies connexes, et de dimensionner proportionnellement les ouvrages.
- Une étude climat permettant de dresser à l'échelle du projet une évaluation des émissions de gaz à effet de serre, à partir de l'établissement du Bilan Carbone[®] du projet.
- Une évaluation socio-économique du projet.

Par ailleurs concernant les impacts potentiels sur la biodiversité, une campagne d'inventaires écologiques (faune/flore/habitat) réalisée au début de l'été 2017 n'a révélé aucun enjeu faunistique ou floristique dans la zone d'emprise du projet. Les habitats rencontrés correspondent à des bandes de quelques mètres de large intercalées entre les infrastructures et sont composés d'espèces ubiquistes banales sans aucun enjeu de conservation.

6. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

6.1 Choix du site du terminal

La solution qui a été retenue s'inscrit dans une démarche engagée à l'issue de la réforme portuaire de 2008 et la mise en place en 2011 d'une Commission spéciale dédiée à l'évolution des bassins Est du Port de Marseille, dite « Commission Cousquer ».

Cette commission a identifié la nécessité d'adapter les terminaux historiques aux enjeux économiques et stratégiques portuaires de demain, mais aussi de concilier ce développement industriel avec le développement métropolitain soumis lui aussi à de forts enjeux. Elle a démontré que les terminaux portuaires qui s'étendent sur une bande littorale de plus de 10 kilomètres, ont été divisés au fil du temps en trois séquences sur lesquelles la géographie, le rapport avec la ville et la configuration des infrastructures ont induit des vocations bien marquées que le port se devait d'accompagner pour en assurer la pérennité :

- Au Sud, le port passagers au contact du centre-ville et du pôle d'affaire est un vecteur de rayonnement et d'attractivité réciproque des activités urbaines et portuaires ;
- Au centre, le port industriel, tourné vers la Méditerranée et générant de l'activité, crée le lien commercial et logistique avec les grandes villes méditerranéennes ;
- Au Nord, les espaces dédiés à la plaisance et au tourisme offrent à Marseille un cadre de vie privilégié, le potentiel d'être le premier port de plaisance de Méditerranée et une destination touristique attractive.

Cette approche a été consolidée par une analyse de la valeur réalisée en 2014 avec l'ensemble des parties prenantes, 8 ateliers d'une demi-journée ont été organisés sur une période d'un mois. La démarche de concertation qui a caractérisé cette étape a permis de définir des principes d'aménagement consensuels répondants aux besoins fonctionnels tant des exploitants que de l'autorité portuaire.

Cette répartition des activités par zone permet d'offrir des espaces plus fonctionnels au centre du port et de diriger les flux principaux de passagers et de marchandises vers les zones centrales les mieux desservies par l'A55. L'aménagement du terminal international au niveau de l'espace central du Cap Janet trouve donc pleinement sa cohérence et constitue l'une des étapes majeures de cet accompagnement.

6.2 Alternatives nautiques étudiées

Deux autres alternatives au déplacement du trafic passagers Maghreb sur le Cap Janet ont été étudiées :

A) La consolidation des 2 terminaux, Corse et Maghreb, au Sud dans le secteur de la Joliette comme par le passé,

B) L'accueil des navires inférieurs à 200 mètres au Sud sur les bassins de la Joliette et des navires supérieurs à 200 mètres sur le Cap Janet comme actuellement.

A) Le développement des 2 terminaux, Corse et Maghreb, au Sud

Ce scénario impose de modifier sensiblement les bassins pour permettre aux navires de plus de 200 mètres d'accoster par tout temps dans des bassins qui aujourd'hui s'avèrent trop étroits pour que de tels navires puissent y faire demi-tour par fort mistral.

La solution d'ouvrir ou de repousser la digue du large a été examinée mais écartée car les travaux s'avèreraient pharaoniques avec un coût trop lourd pour le port et les pouvoirs publics et des impacts environnementaux importants pour un gain de sécurité incertain du fait de la configuration de l'entrée.

La solution d'élargir la passe d'Arenc en supprimant le pont tournant d'Arenc a été également examinée qui permettrait aux navires de traverser le port sans faire demi-tour. Néanmoins, le nombre de quais susceptibles d'accueillir des navires longs serait limité et ne permettrait pas d'accueillir à long terme 5 navires pour la Corse et 4 navires pour le Maghreb.

Il apparaît dès lors que les bassins de la Joliette créés au XIX^{ème} siècle pour des navires de moins de 100 mètres ne peuvent physiquement plus accueillir les 9 navires nécessaires à relier la Corse et le Maghreb à partir du moment où ceux-ci dépassent 200 mètres.

B) L'accueil des navires inférieurs à 200 mètres au Sud et des navires supérieurs à 200 mètres sur le Cap Janet

Il s'agit en fait de la configuration mise en place depuis la mise en service du Tanit mesurant 212 mètres en 2012 et le port, les compagnies, les passagers et la ville en mesurent bien les inconvénients.

- Manque de lisibilité pour les passagers et inefficacité d'exploitation liés à la division des terminaux passagers, Corse et International, sur deux sites séparés de 3 kilomètres.
- Inconfort pour les passagers piétons qui sont accueillis à la Major puis transportés jusqu'au Cap Janet.
- Perte d'efficacité pour les contrôles sûreté notamment zone Shengen.

- Flux de circulations concentrés en période de pointe en centre-ville dans un environnement dédiés aux piétons à la sortie du MUCEM ;

Ces inconvénients ne peuvent pas être réduits dans cette configuration. C'est pourquoi cette alternative n'a pas été retenue et que le déplacement des flux passagers Maghreb sur le site du Cap Janet a été décidé.

6.3 Alternatives étudiées pour l'accès routier

Différentes solutions ont également été étudiées pour l'accès au terminal passager Cap Janet, notamment maintenir les accès par les portes existantes : accès par la porte 3 et sortie par la porte 4 comme actuellement, ou en inversant ces sens de circulations.

La création d'une porte supplémentaire répond aux objectifs suivant :

- Séparer les flux passagers des flux poids lourds à l'intérieur du port pour des raisons de sûreté et de sécurité ;
- Limiter les impacts sur la voie RD5 aux abords du Cap Janet lors des embarquements en pointe ;
- Ne pas réduire la capacité de la porte 4 qui est la porte principale pour les marchandises, le personnel travaillant sur le port et les croisiéristes.
- Etre très lisible pour les passagers

Les solutions d'accès par la porte 3 et de sortie par la porte 4 ne répondent clairement pas à ces objectifs. Elles induisent une forte mixité avec le trafic poids-lourds desservant CEMEX et les terminaux portuaires. Les flux passagers doivent de plus traverser un passage à niveau. Le port souhaite supprimer ce passage à niveau pour limiter les risques. La dénivellation de ce croisement est très compliquée du fait de la géométrie contrainte aux abords du rond-point. Enfin l'accès vers la porte 3 n'est pas bien lisible depuis l'autoroute.

Ces raisons ont poussé les collectivités au premier rang desquels l'Etat, la Région, le Conseil Départemental et la Métropole à favoriser la création d'une nouvelle porte dédiée à ce terminal.

6.4 Opérations envisagées pour favoriser l'insertion du projet dans son environnement

Le port étudie, par ailleurs, une série d'opérations pour accompagner ces aménagements et réduire son empreinte écologique :

- Le branchement des navires à quais ; Il s'agit de permettre aux navires de brancher leur groupes sur le réseau électrique terrestre de façon à limiter leurs émissions locales pendant la durée de leurs escales.
- L'intégration de surfaces de panneaux photovoltaïques dans le projet ;
- Le raccordement du système de chaud et de froid de la gare aux boucles de chaleur du GPMM exploitant la stabilité thermique de l'eau de mer pour réduire leur impact environnemental.

- La mise en place de spécifications thermiques, architecturales et paysagères des bâtiments à construire.

7. MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

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 prennent 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 concertation permettra de faire remonter les enjeux de ce projet portés par les riverains et les parties prenantes de façon à les intégrer en amont dans la conception du projet.

7.1 Concertation déjà réalisée

De nombreuses actions ont déjà été portées par le port auprès des professionnels concernés.

Les études de programmation du terminal ont intégré des séances d'analyse de la valeur soit 8 ateliers auxquels ont pris part les compagnies ENTM, SNCM, CTN, les représentants de l'UMF. Les programmes ont été remis pour relecture et approbation aux compagnies.

Le projet a fait l'objet d'échanges au sein du Conseil de Développement du GPMM. Il a été présenté et validé par le Conseil de Surveillance du 11 mars 2016 donc aux représentants de l'Etat, de la Région, du Département, de la Ville de Marseille, des représentants du personnel du port et des personnes qualifiées.

Le projet fait l'objet de l'ordre du jour de 6 réunions du groupes de travail de la Charte Ville-Port et des 3 derniers Comité de Pilotage de la Charte réunissant sous la présidence du Préfet toutes les collectivités concernées ainsi que la CCI, Euroméditerranée et le GPMM.

Les services de l'Etat chargés du contrôle aux frontières, services des douanes, de la PAF sont largement associés à ce projet dont les premières phases ont été validées par le Comité Local de Sûreté Portuaire.

7.2 Proposition de concertation

La concertation avec les partenaires institutionnels se poursuit avec la consultation prochaine des institutions citées ci-dessus : comité de pilotage de la charte Ville-Port, présentation au Conseil de Développement, concertation spécifique avec les compagnies et les services de l'Etat chargés du contrôle aux frontières.

Pour la concertation préalable ciblée sur les riverains et leurs représentants le GPMM et la Métropole envisagent les dispositions suivantes :

- Durée de la concertation : 1 mois
- Lieux de la concertation : Mairies de secteur des II-III et XV-XVI èmes arrondissements de la ville de Marseille

- Information du Public :
- Présentation aux élus locaux concernés (Députés, Sénateurs, Maires des 11ème et XVème arrondissement, Elus de la Ville, élus de la Métropole)
- Présentation et échanges avec CIQ concernés
- Présentation et échanges avec les associations qui se sont déjà exprimées sur les projets portuaires des bassins Est et sur le plan de déplacement urbain.
- Présentation à la presse
- Présentation aux clients et agents du port via les réseaux sociaux et les supports de communication internes et externes et les réunions d'encadrement.
- Site internet de présentation du projet accessible depuis le site du GPM et de la Métropole.

A l'issue de ces échanges des comptes rendus seront établis et transmis pour validation sur la base d'un cadre commun qui permettra de retranscrire les enjeux et les préoccupations vis à vis du projet pour chacune des personnes rencontrées.

Ces échanges ciblés seront complétés par une concertation ouverte à tout public notamment via les sites internet du port et de la Métropole.

- 1 visite de site ouverte au public avec présentation du projet et échanges.
- Registre d'observations du public et dossier de présentation du projet : 1 registre et 1 dossier mis à disposition du public dans les deux mairies de secteur, et sur les sites internet des deux maîtres d'ouvrage :
 - www.marseille-port.fr
 - www.marseille-provence.fr
- Dates de début et de fin de la concertation : elles seront communiquées par voie de presse, sur les sites internet du Grand Port Maritime de Marseille et de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, et par voie d'affichage dans les mairies de secteur des II-III et XV-XVIèmes arrondissements de la ville de Marseille
- Bilan de la concertation : il sera publié conformément à l'article R.121-21 du Code de l'Environnement sur les sites internet des deux maîtres d'ouvrage.

8. PETITIONNAIRES

Marseille, le 28 MARS 2018

La Présidente du Directoire du GPM,



Christine CABAU WOEHREL

Le Président de la Métropole Aix Marseille Provence,



Jean-Claude GAUDIN

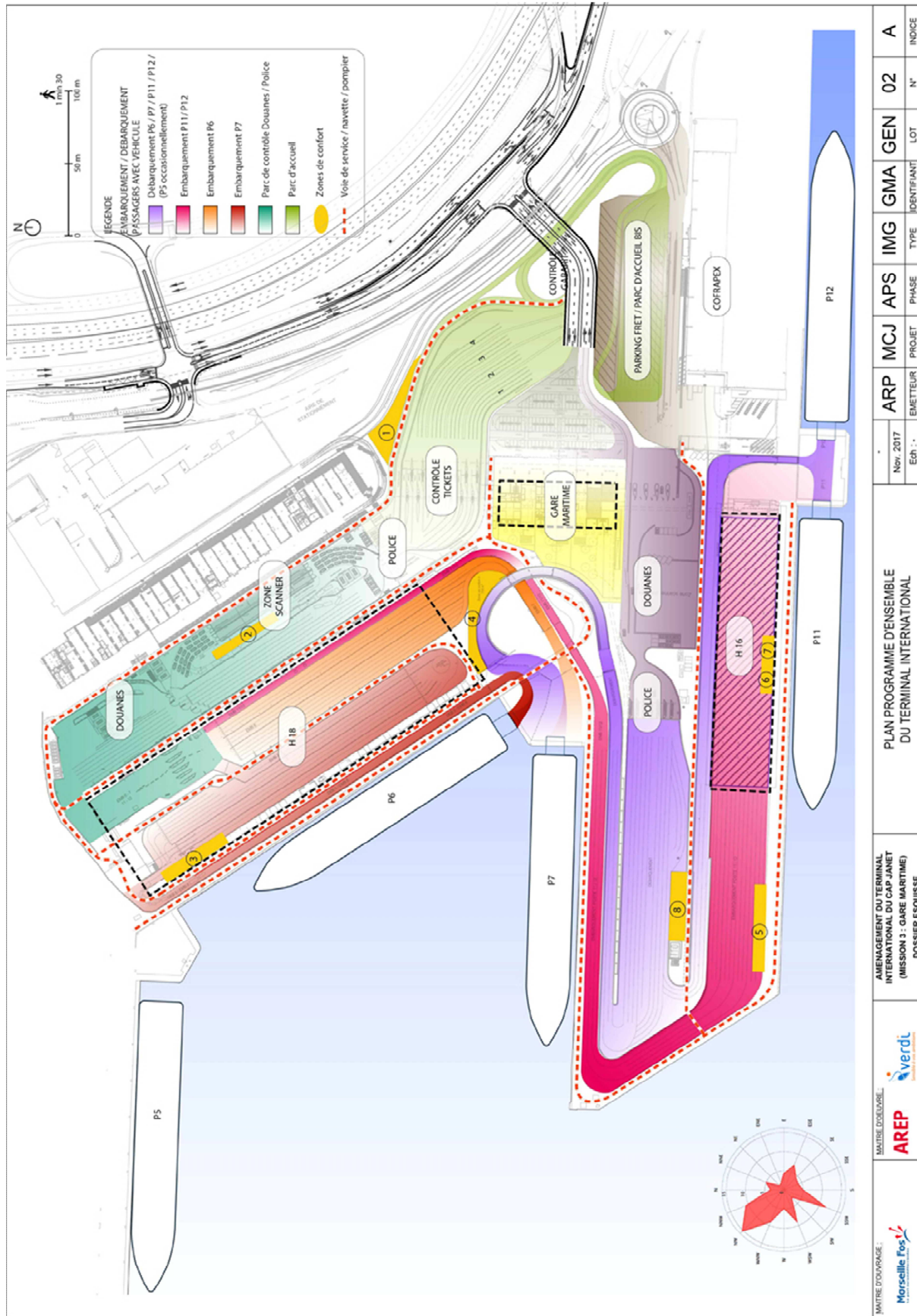
ANNEXES

Annexe n°1 : Synoptique de fonctionnement du terminal (VL)

Annexe n°2 : Synoptique de fonctionnement du terminal (piétons)

Annexe n°3 : Plan des principes d'aménagement des voiries d'accès

Annexe n°1 : Synoptique de fonctionnement du terminal (VL)



Annexe n°2 : Synoptique de fonctionnement du terminal (piétons)



Annexe n°3 : Plan d'aménagement des voiries d'accès

