



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Appui au préfet PACA sur deux démarches de développement à Marseille

Compte-rendu sur la démarche Ville-port

Rapport n° 009989-01
établi par

Marc NOLHIER (coordonnateur)

Mai 2015



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Fiche qualité	
La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil.	
Rapport CGEDD n° 009989-01	Date du rapport : Mai 2015
Titre : Appui au préfet PACA sur deux démarches de développement à Marseille Compte-rendu sur la démarche Ville-port	
Commanditaire(s) : CGEDD	Date de la commande : 14/10/2014
Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Marc NOLHIER (coordonnateur)	
Coordonnateur(trice) :	
Superviseur(euse) : Jean-Paul OURLIAC	
Relecteur(trice) :	
Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 20	

Sommaire

Résumé	2
Liste hiérarchisée des recommandations	4
Recommandations de niveau 1.....	4
Recommandations de niveau 2.....	4
Introduction	6
Contexte.....	6
Mission du CGEDD.....	6
1. Écoute des partenaires de la Charte et analyse de leurs points de vue	8
1.1. Les huit partenaires réitèrent leur attachement à l'équilibre scellé par la charte.....	8
1.2. Les dirigeants souhaitent un pilotage renforcé et recentré sur des projets.....	9
1.3. Les dirigeants aspirent à une coopération plus constructive.....	12
1.4. Les dirigeants veulent simplifier l'organisation.....	14
2. Synthèse de la situation et recommandations	17
2.1. Relancer la Charte en la recentrant sur les enjeux d'intérêt commun.....	17
2.2. Simplifier l'organisation et piloter en mode projet.....	19
2.3. Les commandes proposées au COPIL du 13 février 2015.....	21
Annexes	26
1. Lettre de mission	27
2. Liste des personnes rencontrées	31
3. Organisation et production des six chantiers	33
4. Glossaire des sigles et acronymes	34
5. Carte Ville-port	35
6. Relevé de décision du COPIL Ville-port n°2 du 13 février 2015	37

Résumé

La Charte Ville-port a été signée en août 2013 par huit partenaires institutionnels :

- Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône
- Le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Le Président du Conseil général des Bouches-du-Rhône
- Le Maire de Marseille
- Le Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
- Le Président du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille
- Le Président de l'Établissement public d'Aménagement EuroMéditerranée
- Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence.

La Charte porte leurs visions convergentes de l'avenir du port dans la ville, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et de ses activités. Elle scelle leur accord sur un équilibre entre leurs aspirations urbaines, industrielles et touristiques. Elle instaure un processus de travail collectif. Six chantiers ont été lancés à l'automne 2014 pour décliner des objectifs en matière d'activités maritimes, d'aménagement, de logistique et de déplacements.

Compte tenu de l'essoufflement de la démarche et de certaines tensions entre co-signataires relatifs à des projets inscrits dans la charte, une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable a été sollicitée par le Préfet de Région. Cette mission a réalisé, sur décembre 2014 et janvier 2015, une écoute des parties prenantes. Il s'agissait de recueillir le point de vue des décideurs sur ce qu'ils pensaient de la démarche, ce qu'ils en attendaient et ce qu'ils préconisaient. Sur cette base, il était convenu de remettre au préfet un diagnostic et des recommandations.

Après une année de fonctionnement, la démarche Ville-port, témoigne d'un dialogue renouvelé entre les acteurs, mais déçoit les parties prenantes. La démarche s'est technicisée. Les dirigeants ne s'y retrouvent plus. Les huit partenaires réitèrent leur **attachement à l'équilibre scellé par la Charte**. Ils souhaitent une **organisation simplifiée**, un **pilotage de l'État renforcé** et **recentré sur des projets d'intérêt commun**. Ils aspirent également à une **coopération plus constructive**.

La partie 1 du présent compte-rendu de mission restitue cette écoute et analyse la situation.

La partie 2 formule des **recommandations pour redynamiser la démarche Ville-port**. Il s'agit notamment de :

- relancer la Charte en la **recentrant sur des enjeux d'intérêt communs**. Le maintien de l'équilibre scellé par la Charte est essentiel ;
- simplifier l'organisation en **divisant par deux le nombre des chantiers** et en les consacrant au nécessaire partage des informations ;
- **renforcer l'implication de l'État dans le pilotage de la Charte** (tenir des COPIL réguliers et fréquents et aussi consacrer des moyens pour assurer le rôle de garant) ;
- **piloter en mode projet**. Le COPIL doit passer des commandes d'étude ou de projets en désignant des responsables parmi les directeurs des huit institutions puis s'assurer de leur avancement et de l'information de tous (garant).

La mission d'appui a contribué à préparer un comité de pilotage pour relancer la démarche. Ce dernier s'est tenu le 13 février 2015. Elle a recommandé des décisions spécifiques sur les trois projets d'intérêt commun examinés lors de ce COPIL.

Liste hiérarchisée des recommandations

Pages

Recommandations de niveau 1

Recommandation au préfet : relancer la démarche en réunissant un second comité de pilotage Ville-port. Le fil rouge de la démarche sera le maintien d'un équilibre entre les enjeux urbains, industriels et touristiques. 18

Recommandation au préfet : recentrer la démarche sur le pilotage de projets d'intérêt communs en examinant en COPIL n°2 l'avancement du terminal de transport combiné de Mourepiane, de l'étude « Grande Joliette » et le transfert des terminaux Corse et Maghreb). 18

Recommandation au préfet : regrouper les six chantiers en trois. 3. Remplacer l'actuel chantier 1 par un chantier « économie », dont la composition et la feuille de route seront décidées en COPIL de juin. Regrouper les chantiers 2 et 6 en un seul intitulé « transports et infrastructures » piloté par la DREAL comme les deux précédents. 20
Regrouper les chantiers 3, 4 et 5 en un seul intitulé « aménagements » copiloté par la Ville et MPM.

Recommandation au préfet : confier aux chantiers la mission d'assurer l'information des 8 partenaires : partage des données, des résultats d'étude et de l'avancement des projets. Le pilote du chantier est le garant de cette information réciproque. Il réunit son chantier 3 fois par an au minimum, établit ses compte-rendus et veille à ce que les documents soient remis aux participants si possible avant la réunion. 20

Recommandation au préfet : recentrer la démarche sur l'avancement des projets en distinguant deux niveaux de pilotage. Pilotage de la démarche en COPIL Ville-port. Pilotage des projets par un directeur désigné en COPIL. Ce chef de projet informera le ou les chantiers compétents au moins deux fois par an. 20

Recommandation au GPMM : adresser les documents relatifs à chacun des points de l'ordre du jour 15 jours avant les Conseils de surveillance et réunir informellement les représentants des collectivités et leurs collaborateurs dans la semaine qui le précède. 21

Recommandation au préfet : présenter en COPIL la synthèse de l'écoute et faire adopter les recommandations 1 à 5 de la mission CGEDD 21

Recommandations de niveau 2

Recommandation au COPIL : prendre en compte l'avancement du projet de terminal de transport combiné de Mourepiane et vérifier que les conditions de lancement de ses études opérationnelles sont bien en voie d'être réunies. 22

Recommandation au COPIL : désigner le DG de l'EPAEM comme chef de projet de la phase 2 de l'étude Grande Joliette et demander pour juin prochain : 9.1) à l'EPAEM, un plan de cofinancement avec GPMM/Ville/État et un cahier des charges coproduit de la phase 2 ; 9.2) au GPMM, des scénarios d'activités nautiques qui serviront d'entrant à la phase 2 ; 9.3) une proposition partagée d'information des élus et du public sur l'étude Grande Joliette. 24

Recommandation au COPIL : demander au GPMM d'étudier pour le COPIL de juin 2015, le transfert des terminaux Corse et Maghreb de façon à rentrer dans une enveloppe d'une cinquantaine de M€ incluant les travaux de la porte 4 et aux collectivités d'envisager le cofinancement de ce projet. 24

Recommandation au COPIL : demander à la DREAL de présenter au COPIL de juin 2015, une analyse des avantages et inconvénients de différents scénarios : 11.1) de schémas des voiries structurantes post L2 au Nord de Marseille ; 11.2) d'amélioration de la porte 4 compatibles avec le regroupement des terminaux internationaux au Cap Janet. 24

Recommandation au COPIL : passer commande pour juin prochain, aux directeurs de l'économie des 8 partenaires d'une proposition 12.1) de recomposition d'un chantier « économie » de la démarche Ville-port ; 12.2) de commandes d'études ou projets sur les enjeux de l'économie industrielle dont un sur le foncier logistique et un sur l'innovation numérique liée aux activités portuaires. 25

Introduction

Contexte

L'agglomération marseillaise se transforme rapidement du fait de grands projets d'aménagement ou de transports : évolution des bassins Est du Grand Port Maritime, extension de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, construction de la rocade L2, développement des transports urbains en site propre, régénération du réseau ferroviaire et études d'une gare souterraine à Marseille Saint-Charles.

Les éléments de ces projets ne sont pas spontanément cohérents. Ils se sont déjà opposés dans le passé au point de créer des blocages. Une vision commune doit dès lors être construite par les parties prenantes.

C'est pourquoi les huit signataires de la charte ville-port ont décidé d'agir ensemble pour le développement conjugué de la ville et du port de Marseille. Partant, ils portent la même vision de l'avenir du port dans la ville, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et de ses activités. La démarche vise à promouvoir l'attractivité du territoire, l'efficacité économique, la qualité urbaine, la construction d'un paysage littoral ouvert et accessible et la lisibilité des dessertes.

Signée en août 2013, la charte ville-port a vocation à favoriser le développement territorial de synergies entre la ville et le port. Elle instaure un processus de travail collectif entre l'État, les collectivités territoriales, deux établissements publics de l'État et la chambre de commerce et d'industrie. Six chantiers ont été lancés pour décliner ses objectifs en matière d'activités maritimes, d'aménagement, de logistique et de déplacements.

A l'été 2014, après une année de fonctionnement, la démarche ville-port, témoignait d'un dialogue renouvelé entre les acteurs, mais s'avérait fragile du fait de l'implication très inégale des partenaires et de la multiplicité des enjeux en présence.

C'est pourquoi, le préfet de la région Provence Alpes Côtes d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône a demandé l'intervention du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour l'aider à dynamiser et animer cette démarche.

Mission du CGEDD

Le préfet de région a demandé, le 5 septembre 2014, à la ministre de l'écologie et au secrétaire d'État aux transports un appui pour animer deux démarches de développement de l'agglomération de Marseille : Ville-Port et la restructuration des axes délestés par la L2. La directrice de cabinet du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a répercuté cette demande sur le vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui m'a désigné le 14 octobre 2014.

Une « note de cadrage » a été produite le 14 novembre pour expliciter les enjeux, la méthode et le calendrier de la mission. Pour la démarche Ville-port, ces enjeux consistent à :

- (re)mettre en perspective les objectifs convergents des huit signataires de la charte d'août 2013 de façon à pouvoir mobiliser leurs services dans un travail collectif à court, moyen et long termes ;
- identifier en parallèle les freins au rapprochement et, soit les lever par l'intermédiation, soit proposer des voies et moyens de les surmonter.

La méthode prévoyait une écoute des parties prenantes sur décembre 2014 et janvier 2015. Il s'agissait de recueillir le point de vue des décideurs sur ce qu'ils pensaient de la démarche Ville-port, ce qu'ils en attendaient, ce qu'ils préconisaient en termes de rythme, de méthode ou d'objectifs. Sur la base de ces entretiens, il était convenu de remettre au préfet un diagnostic et des préconisations.

La partie 1 du présent compte-rendu de mission restitue et analyse cette écoute. La partie 2 complète l'analyse et formule des recommandations pour dynamiser la démarche Ville-port. Nombre de ces recommandations concernent la préparation d'un comité de pilotage qui symbolise la relance de la démarche. Ce dernier s'est tenu le 13 février 2015.

1. Écoute des partenaires de la Charte et analyse de leurs points de vue

Ce qui suit est la synthèse de huit entretiens avec successivement Christine Cabau (Directrice générale du grand port maritime de Marseille - GPMM), François Jalinot (Directeur général de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée - EPAEM), Roland Blum, Dominique Vlasto et Gérard Chenoz (adjoints au maire de Marseille), Bernard Morel (Président de l'EPAEM et représentant du Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur), Monique Agier (Directrice générale des services du département des Bouches-du-Rhône - CG), Richard Didier (directeur de cabinet du Président de la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole - MPM), Jacques Pfister et Marc Reverchon (Président et membre de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence – CCIMP) et Jean-Marc Forneri (Président du Conseil de surveillance du GPMM).

Ces décideurs ont été rencontrés en décembre 2014 et janvier 2015, en tête-à-tête ou accompagnés de collaborateurs, à leur convenance.

1.1. Les huit partenaires réitèrent leur attachement à l'équilibre scellé par la charte

Tous les décideurs renouvellent leur attachement aux **objectifs** de la charte :

- « La Ville est d'accord avec les orientations de la charte »
- « La démarche de la charte est positive, vertueuse. Je la partage. J'ai la volonté de faire participer les acteurs du territoire aux affaires du port »
- « La charte a été un grand progrès, car elle traitait de sujets concrets »
- « C'est une chance pour la ville d'avoir un port de cette importance »
- « La charte est un excellent cadre »

Leurs descriptions des **enjeux** sont diverses mais convergentes :

- « L'équilibre doit être le suivant :
- le territoire est derrière le port pour qu'il se développe dans ses dimensions industrielles et commerciales ;
- en réciproque, le port accepte les enjeux urbains sur le secteur Sud »
- « La charte scelle une répartition intelligente des activités sur les bassins Est :
- au Sud, ouverture de la mer au public, grande plaisance, de vrais beaux bateaux ;
- au centre, le port industriel et commercial avec la réparation navale, les RoPax, les RoRo ;
- au Nord, la plaisance »
- « Un projet équilibré entre la construction immobilière et le développement industriel. Les deux doivent aller de pair »

« L'intérêt de la charte, c'est l'équilibre des deux développements. L'enjeu de la charte, c'est le maintien de cet équilibre »

« Il faut accepter le postulat d'un port industriel et commercial »

« Sur la partie Sud, de la tour CMA-CGM au MUCEM, le port c'est la ville »

Certains se situent dans l'histoire :

« Il faut se souvenir que la charte résulte d'une volonté du port de répondre aux syndicats ouvriers en partageant l'espace du littoral Nord de Marseille en trois parties dont la centrale dédiée à l'industrie »

« Il s'agissait de sortir par le haut des combats stériles entre marina et industrie »

« La signature de la charte a été longue et difficile. Il a été difficile de trouver l'équilibre entre l'urbain et l'industriel. Si le port repart sur des positions dures. Il s'attire en retour, des positions dures des élus »

« Si les Marseillais ne voient pas de changement sur les terre-pleins J avant 2020, la démarche Ville-port est décrédibilisée »

« Le port peut accepter que la ville rentre au Sud, mais il faut que la ville donne des terrains pour l'arrière port logistique »

« Que peut faire la ville pour le port ? Que peut faire le port pour la ville ? »

1.2. Les dirigeants souhaitent un pilotage renforcé et recentré sur des projets

L'essoufflement de la démarche est unanimement ressenti :

« La dynamique de la démarche est ralentie »

« La démarche Ville-port est enlisée »

« Ville-port, c'est une usine à gaz »

« Les chantiers, la charte, c'est un mécanisme lourd »

Les tensions entre Ville et port étaient fortes à la fin de 2014 :

« Il existe de profonds décalages politiques, économiques et sociaux sur ces enjeux »

« Tout s'est arrêté sine die pour se concentrer sur le projet stratégique du GPMM »

« Le port revient à son ancien modèle. En retour, les élus s'expriment dans les médias »

« Aujourd'hui, la majorité des investissements du port se fait pour les croisières et peu pour les marchandises. Ça énerve les syndicats »

« Le calendrier dérape. On inscrit l'étude du transfert du Maghreb dans ce CPER et on s'installe dans une perspective de transfert entre 2020 et 2025 »

« Est-on bien sûr d'arriver à commercialiser tous ces bureaux ? Et ceux que l'on projette ? Comment penser que l'on va mettre des yachts de luxe de plus de 50 m à proximité de la Belle-de-Mai, quartier le plus pauvre d'Europe. C'est impossible »

Plusieurs partenaires ont une explication qui ouvre une piste de solution :

« (A son arrivée en début 2014,) la nouvelle direction du port s'est donnée comme mission le redressement des trafics portuaires. Ils ont d'ailleurs raison compte tenu de l'équation financière du GPMM »

« La nouvelle direction du port est centrée sur le redressement de son compte d'exploitation, ce qui est compréhensible compte tenu de sa situation économique. Mais cela ne suffit pas. La charte est la manière de faire fonctionner les bassins Est. Il faut la remettre au centre des préoccupations du nouveau Conseil de Surveillance d'autant qu'il a été fortement renouvelé »

« La situation financière du port était catastrophique. Désormais, la direction a pris ses marques »

« La situation économique du GPMM n'est pas florissante, pour autant il faut que les élus de la Ville avancent dans la durée de leur mandat. Quel sujet mettre sur la table ? »

« Il n'y a qu'un problème de calendrier »

Le rôle de l'État garant de l'équilibre est reconnu. Une plus forte implication est par contre souhaitée :

« Les élus ne sont pas assez impliqués. Il n'y a pas assez de retours. C'est trop technocratique »

« Il n'y a pas eu de COPIL depuis un an. C'est normal qu'il n'y ait pas d'impulsions »

« Il faut plus de COPIL, une reprise en main du préfet »

« Il n'y a eu qu'un seul COPIL, c'est insuffisant »

« Il faut que l'Etat reprenne la main »

Plusieurs dirigeants demandent une relance de la démarche, centrée sur des projets mobilisant des financements privés compte tenu de la baisse des investissements publics :

« Il faut simplifier »

« La charte est d'un vague absolu »

« Désormais, il faut zoomer sur chaque projet »

« La ville souhaite que toutes les études soient complétées et activées »

« Il faut un mode de fonctionnement plus réactif, tourné vers la réduction des coûts et des calendriers des projets »

« Les projets clefs sont le transfert des terminaux Corse et Maghreb et le terminal de transport combiné de Mourepiane »

« La solution d'empiler les calendriers n'est pas acceptable. Il faut organiser le travail en temps masqué sur l'ensemble du linéaire »

« La Ville demande à passer en mode projet en mettant le secteur privé à la table avec des engagements dans 6 mois ou 1 an »

« Il faut signer des contrats à deux pour que la Ville puisse avancer »

« Ces contrats permettraient à la Ville d'engager des DSP avec des opérateurs privés »

« Sur l'aménagement des terre-pleins J, il serait possible de mener une procédure en temps masqué avec les travaux portuaires, laquelle intégrerait des ventes de terrains qui pourraient financer ces projets dont le plan de financement est si difficile à boucler »

« Le bon exemple, c'est Mourepiane. Il existe un contrat signé avec un opérateur privé et le projet avance »

Certains souhaitent faire avancer les projets urbains au Sud :

« La restructuration de la façade maritime ne peut s'arrêter. C'est par ailleurs un facteur d'attractivité essentiel pour Euroméditerranée »

« L'aménagement de l'interface Ville-port, lancé avec le MUCEM, les terrasses du port et qui devait se poursuivre avec l'aménagement du J1 et des terre-pleins jointifs ne peut être renvoyé au-delà de 2020 alors que l'accord, le rapport Cousquer, mentionnait 2017 »

« On ne peut pas laisser trop longtemps traîner l'aménagement de l'esplanade devant la Major et le Mucem »

« Ce que veut la Ville, c'est contractualiser avec le port par séquences, par projet. Il y a urgence de l'Estaque au Fort Saint-Jean mais encore plus du Silo au Fort Saint-Jean »

« La Ville demande à être associée à la suite des études, à participer au cahier des charges des J en 2015. Il faut élargir le cahier des charges à tous les J vides (J0, J1, J2 et J3) »

D'autres militent pour des projets industriels et logistiques :

« Il faut du foncier pour l'économie. Il faut des anneaux pour le tourisme »

« Des entreprises, qui désirent s'implanter avec un accès à la mer, viennent voir la Ville. Il faut engager le processus maintenant et non dans 6 ans. Au port, personne ne peut jouer ce rôle d'aménageur. Il faut laisser la Ville le faire. Elle a besoin d'un engagement juridique pour pouvoir mobiliser des engagements financiers du privé »

« La rédaction sur la logistique a été âprement négociée « création... cinquantaine d'hectares, de zones logistiques et de stockage de containers, hors domaine portuaire,... » Il est plus rapide et facile de construire un immeuble que de développer une filière industrielle. Mais, les projets industriels, qui sont certes peu créateurs d'emplois directs, génèrent des emplois indirects. Le commerce suit. C'est pourquoi, il faut faire très attention à l'équilibre du calendrier. »

« Le sujet c'est le plan d'urbanisme. Puis, c'est sur l'affectation de la parcelle que se concrétise la volonté de la politique : on fait du foncier économique, ou on renonce »

« MPM entend développer une politique de développement économique via le foncier. La volonté est de maintenir des industries dans Marseille. De nombreuses entreprises qui veulent s'implanter abandonnent, car il n'y a pas de foncier disponible. Il faut plutôt reconvertir les zones existantes qu'en développer de nouvelles. Deux pôles sont visés : la vallée de l'Huveaune avec 800 ha de friches économiques et la zone arrière-portuaire des bassins Est »

« La façade des bassins Est, c'est 400 ha en front de mer. C'est le fantasme absolu pour les promoteurs. Il faut avoir la vision contraire : « le port doit rester dans la ville »

« Qu'est-ce qui est prévu aujourd'hui pour réaliser des zones d'activité ? Pour accueillir des start-up informatiques sur les services annexes aux métiers de la mer ? Il faut créer des incubateurs, un cluster autour des activités maritimes classiques et leurs créneaux porteurs (croisières, containers...) en immédiat arrière-port »

« Sur la filière réparation navale, il faut que les développements à Marseille se fassent en complémentarité avec ce que les pouvoirs publics financent à La Ciotat »

« Il faut avoir plus d'ambition, rechercher des financements exceptionnels. Être à la hauteur de la métropole. Viser le plan Juncker »

1.3. Les dirigeants aspirent à une coopération plus constructive

Chacun doit être à sa place mais la méthode « collective » et « collaborative », qui sous-tend la mise en œuvre de la charte est rappelée :

« J'attends de la démarche un dialogue plus constructif. Cela obligera le port à avoir la plus grande adhésion (à ses projets) »

« Le face-à-face n'est pas toujours la situation rêvée »

« Comment s'entendre sur le calendrier ? »

« Le port doit être le boss. Mais pour que ça avance, il doit parler avec les autres. Il faut décliner les projets, être vigilant et partager »

« Le J1 n'est pas à vendre. Le port veut à la fois développer ses trafics et bénéficier des revenus fonciers de son domaine »

L'importance de l'échange et de la compréhension mutuelle est soulignée :

« La démarche doit s'incarner soit à travers un lieu où il n'y a pas de verbatim, où l'on s'explique comme dans le conseil de gouvernance d'Euromed, soit à travers une personne »

« La charte Ville-port a généré plein de groupes de travail mais les fondamentaux de la bonne gouvernance ne sont pas réunis »

« Il faut que les « shareholders » se parlent pour que les choses se déroulent en transparence et selon leurs volontés . Il faut se voir pour parler des projets »

La culture de l'affrontement et le manque de transparence sont regrettés par toutes les parties :

« On nous ballade dans des réunions où il ne se passe rien »

« On a l'impression que le port est ressenti comme un boulet »

« Le port doit vraiment s'améliorer en matière de concertation »

« Aujourd'hui, le choc des cultures est tel que cela ne marche pas »

« Je prends contact avec la Ville qui veut acheter le J1. Je vérifie avec l'Agence des Participations de l'Etat, que ce dernier ne veut pas vendre. Je dissuade la Ville d'envoyer une lettre au port. Peine perdue, la Ville envoie sa lettre et fait connaître son contenu dans les médias »

« On n'est pas associé aux décisions. Le comportement du port nous démontre que nous sommes quantité négligeable »

Plusieurs demandent des contre-expertises sur les coûts du port :

« Il faut demander des comptes, avoir des contre-expertises pour challenger les coûts des projets »

« Les ingénieurs du port ne cherchent pas à « minimiser les insatisfactions mais à maximiser les satisfactions »

« Les coûts annoncés pour le total du transfert des terminaux Corse et Maghreb (130 M€) sont incompréhensibles. Il faut travailler sur les dépenses comme sur les recettes :

- Sur les dépenses, où est le « costcontrol » ? Il faudrait challenger les coûts du port. Les enveloppes annoncées semblent beaucoup trop élevées. Cela ralentit le calendrier de réalisation. Les équipes manquent d'objectivité en la matière. Il faut pouvoir faire plus vite et moins cher ;*
- Sur les financements, pourquoi exclure la rente foncière qu'apporteraient les constructions immobilières ou l'apport des armateurs ? C'est à ces derniers qu'il revient de financer les gares maritimes (et pas au port) »*

« Certains des investisseurs qui répondu à l'appel à concurrence J1 sont prêts à apporter des financements au port, sans d'ailleurs parler de Casino, mais avec des projets qui correspondent à la vocation maritime du port »

La complémentarité des métiers des deux établissements publics est rappelée :

« L'EPAEM peut faire profiter le GPMM de son savoir-faire en matière d'aménagement. Le port réussira l'aménagement de son foncier et l'EPAEM renforcera l'attractivité de ses aménagements. Chacun y trouvera son compte »

« Le plan de financement n'est pas complet. Il n'intègre pas les recettes (cession ou location) du foncier réaménagé. Ce retour est le b.a.-ba du métier d'aménageur »

« Aménageur urbain, ça ne s'improvise pas. Le port ne sait pas faire, n'a pas les compétences pour »

La tentation du repli sur soi est néanmoins très présente :

« L'exploitation portuaire passe en premier »

« La logique du port : on fait d'abord l'industriel, l'urbain viendra ensuite »

« Des gens externes au port expliquent à ceux du port comment faire. Cela fait donneur de leçons »

« Ce qui apparaît premier pour eux, c'est le projet stratégique, voté par le Conseil de surveillance. La charte est secondaire »

« Le projet stratégique du GPMM, fixe les limites et les possibles en termes d'investissement. Si ça ne va pas assez vite, on en discute et il faudra mobiliser plus d'argent »

« Le port fait une régression « chez moi, c'est chez moi » et fait passer après les enjeux de l'interface ville-port »

« L'engagement d'une transparence avec l'appel à concurrence J1 a créé des attentes. L'arrêt du processus crée en retour des frustrations. On retombe alors dans les anciennes postures de conflit »

Plusieurs expressions demandent une évolution des pratiques du port :

« Il faut que les projets du port soient conduits comme dans les autres modes avec COPIL et COTECH »

« Lorsque le port demande un cofinancement de projet, on exige en réciproque des conditions de suivi : un COTECH et un COPIL »

« L'ancienne formule du Conseil d'Administration du port permettait aux élus de siéger avec leurs collaborateurs. Les dossiers étaient diffusés avant les séances. On était dans le système qui prévaut aujourd'hui à l'EPAEM avec des séances de travail préparatoires : les services examinent les dossiers, font des notes avant la réunion. Les élus prennent alors position en séance correctement éclairés. Aujourd'hui, on n'est plus dans ces bonnes conditions de travail. Les élus ne peuvent se faire accompagner au Conseil, les dossiers sont rarement disponibles plus de quelques jours avant, sont souvent remis en séance. Les élus, ainsi mis en danger, se plaignent. On ne peut donc pas travailler correctement avec le port. On est dans des réunions institutionnelles où dominent les postures »

1.4. Les dirigeants veulent simplifier l'organisation

Les expressions des décideurs relatives aux six chantiers sont globalement négatives :

« Pas convaincant »

« Je n'entends jamais parler des chantiers »

« Beaucoup trop de monde mobilisé dans la démarche »

« Les chantiers occupent beaucoup de fonctionnaires mais ça n'avance pas »

« Jamais entendu parlé ni des six chantiers ville-port, ni de leurs productions »

La composition des chantiers est critiquée :

« Il y a beaucoup d'experts. Chacun dans son domaine. Le résultat, c'est que cela ne fonctionne pas »

« Pourquoi le port est le rapporteur de tous les chantiers ? C'est bien normal que la démarche se délite »

« Le gap entre les décideurs et les techniciens qui participent aux chantiers est trop important »

« Les pilotes des chantiers n'ont pas de consignes, les services ne peuvent dès lors pas s'élever au-dessus de leurs limites »

« Les collaborateurs ne se sentent pas libres de proposer des solutions non validées préalablement »

Par chantier, les expressions convergent :

- Chantier 1 (développement des trafics et de l'hinterland). Insatisfaisant car jugé non compétent par défaut d'expertise et parce que d'autres enceintes prennent d'ores et déjà en charge une part des enjeux (Via Marseille Fos et Club des croisières notamment) :
 - « *Les pilotes des chantiers ne sont pas forcément les mieux placés pour parler de leur sujet* »
 - « *Les pilotes des chantiers ont un problème de représentativité* »
 - « *C'est au port et à la profession d'en traiter* »
- Chantier 2 (réorganisation des bassins Est). Il n'arrive pas à réduire les coûts des projets du port :
 - « *Il faut vraiment expertiser les propositions du port* »
 - « *Il existe des solutions techniques pour raccourcir le calendrier* »
 - « *Les études actuelles du port sont de gentils enfumages. On parle de 2030-2035 sur des secteurs d'intérêt majeur de la Ville* »
 - « *Sur le transfert Corse et Maghreb, le devis à 130 M€ paraît surestimé* »
- Chantier 3 (secteur Sud). Satisfaisant en janvier 2015 après une période d'insatisfaction de plusieurs mois :
 - « *Le plus avancé. Le schéma est très clair. Il peut être retravaillé* »
 - « *Sur l'étude Grande Joliette, la Ville n'a pas accès à l'étude. Il n'y a pas de débat. C'est anormal. Les élus ne sont pas consultés* »
 - « *Il a été bloqué par le port* »
- Chantiers 4 et 5 (secteurs Centre et Nord). Insatisfaisant :
 - « *Pas de nouvelles* »
 - « *Il n'y rien à dire. Ce n'est pas mûr* »
- Chantier 6 (transports, accès et logistique). Satisfaisant même si l'absence d'informations sur les comptages VL et PL des portes du port, attendus depuis un an, handicape la bonne marche des études et réflexions :
 - « *Ça avance* »
 - « *Avance un peu* »
 - « *Fonctionne bien et s'est réuni à plusieurs reprises* »
 - « *Le point dur, c'est l'aménagement de la porte 4 où il y a plusieurs intervenants (Etat, CG, MPM, port)* »

Plusieurs expressions sur la nécessité de bannir les doublons et de se rapprocher des groupes de travail du Conseil de développement du GPMM :

« Il y a trop de chantiers »

« L'organisation en six chantiers est un « foutoir ». On n'entend pas parler de leur production et il y a de nombreuses autres enceintes sur les mêmes sujets »

« Les mêmes travaux se font également avec les mêmes dans d'autres enceintes. On perd du temps. Tout cela n'est guère productif »

« Six chantiers c'est trop. Il faut rechercher des économies de moyens avec les groupes de travail du Conseil de développement »

« L'avantage du Conseil de développement, c'est qu'il y a une présentation du travail des groupes devant le Conseil. L'inconvénient, c'est qu'il est très large »

« Pour le chantier 1, c'est le travail du Conseil de développement »

2. Synthèse de la situation et recommandations

Les lignes qui suivent confrontent l'expression des décideurs à d'autres observations ou données factuelles, puis présentent des recommandations pour dynamiser la démarche.

L'organisation d'un COPIL à la mi-février a été suggérée pour marquer la relance de la Charte. En participant à la préparation de ce COPIL et aux nombreuses réunions préalables, la mission CGEDD a assuré son rôle d'animation et d'intermédiation.

2.1. Relancer la Charte en la recentrant sur les enjeux d'intérêt commun

Les partenaires de la charte réitèrent clairement leur attachement aux **objectifs** de la Charte que résument bien ses articles 2 et 3 :

« Agir ensemble pour le développement conjugué de la Ville et du Port de Marseille »

« ... l'avenir du port dans la ville et de développement de leurs synergies, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et de ses activités »

Ils partagent l'enjeu d'**équilibre** entre le développement de l'immobilier, des activités industrielles et logistiques, de la plaisance et du tourisme que synthétise l'article 1 de la charte *« Trois séquences du port sont identifiées par leurs vocations respectives et les enjeux associés, qu'ils concernent le port ou les quartiers environnants »* :

au Sud, le « rayonnement portuaire et urbain »

au Centre, le « port industriel »

au Nord, la « plaisance et le tourisme »

Au dernier trimestre 2014, l'essoufflement des six chantiers mis en place par le premier COPIL (octobre 2013) décrédibilisait la démarche et l'avancement des projets semblait altérer l'équilibre de la Charte.

Trois projets industriels étaient en effet en cours de lancement ou de réalisation :

- le **terminal de transport combiné de Mourepiane**, emblématique de la Charte Ville-port puisqu'en reprenant les activités du terminal du Canet, il libéra une emprise où s'établira le futur parc des Aygaldes d'Euromed II ;
- la **réhabilitation de la forme 10** pour la réparation des navires de grande dimension et l'**élargissement de la passe Nord** pour les grands navires de croisière.

Les études urbaines semblaient pour leur part ralentir puisque la phase 1 de l'étude urbaine « Grande Joliette » dépassait largement ses délais contractuels et qu'une pause était constatée sur les deux appels à concurrence relatifs à l'aménagement du hangar J1.

Ce déséquilibre a suscité de fortes tensions dont les médias locaux se sont fait l'écho en fin 2014. Quelques semaines après, la volonté de sortir par le haut du débat et l'échéance du COPIL ville-port de février 2015, ont permis de rapprocher les points de vue. Ces tensions ont eu pour effet d'accentuer l'attente des partenaires d'une implication forte de l'État en termes d'animation de la charte et de garant des équilibres.

D'une manière générale, les partenaires regrettent l'essoufflement de la démarche. Les renouvellements de la direction du port, de la Ville et de la Communauté urbaine en début 2014 expliquent pour partie le ralentissement. Il est en particulier compréhensible que la nouvelle direction du port ait provisoirement privilégié la mise au point du projet stratégique 2014-2018 de l'établissement. Cette prise de contact étant maintenant réalisée, l'équipe de direction du port s'est appropriée positivement la démarche.

1. Recommandation au préfet : relancer la démarche en réunissant un second comité de pilotage Ville-port. Le fil rouge de la démarche sera le maintien d'un équilibre entre les enjeux urbains, industriels et touristiques.

Parmi ces activités liées à l'économie portuaire, la logistique et particulièrement **le stockage et la réparation des containers** nécessitent d'importants espaces. Ces activités industrielles ne dégagent pas de revenus susceptibles de lutter avec ceux de la promotion immobilière, surtout si elles sont proches du littoral. La situation est encore plus déséquilibrée si le terrain a vue sur mer, ce qui est le cas dans le périmètre Ville-port.

La dynamique du renouvellement urbain éloignera donc inéluctablement ces activités industrielles des bassins Est. Or, si ces activités logistiques, viennent à trop s'éloigner, la productivité portuaire s'effondrera, le port de marchandise déperira et l'emploi déclinera inéluctablement. Ces enjeux sont donc, pour la ville et pour le port, d'intérêt commun.

La Charte a prévu une intervention forte en la matière : plans d'action différenciés par filière avec interventions sur la formation professionnelle, soutien à la structuration des filières et à l'innovation ainsi que mise en place d'une politique en matière de foncier économique et singulièrement de foncier logistique. Cette dernière politique présente des volets planification, requalification des friches industrielles, transports, intervention foncière. Interrogés par la mission, de nombreux dirigeants se sont inquiétés de la prise en charge de ces enjeux.

Le chantier 6 a lancé une étude intéressante sur le foncier et la logistique portuaire mais les autres thèmes, traités par le chantier 1, sont pour l'essentiel restés en friche.

2. Recommandation au préfet : recentrer la démarche sur le pilotage de projets d'intérêt communs en examinant en COPIL n°2 l'avancement du terminal de transport combiné de Mourepiane, de l'étude « Grande Joliette » et le transfert des terminaux Corse et Maghreb).

2.2. Simplifier l'organisation et piloter en mode projet

L'organisation en six chantiers est jugée trop compliquée. Certains d'entre eux sont par ailleurs doublonnés par d'autres structures. Sur l'aménagement des terre-pleins J, on compte par exemple trois structures :

- chantier 3 de Ville-Port qui examine notamment l'étude Grande Joliette ;
- « commission consultative J1 » créée par le CS GPMM du 19 avril 2013 pour réunir les partenaires de la charte afin de formuler un avis aux différents stades de la procédure des deux appels à concurrence J1 ;
- groupe de travail n°1 « Schéma de développement des bassins Est et concertation continue de ces bassins » du Conseil de Développement du GPMM.

Les dirigeants, qui n'ont pas connaissance des productions des chantiers, considèrent que l'organisation mise en place ne s'est pas révélée efficace. Ils souhaitent sa simplification.

A l'inverse, pour leurs participants, les chantiers, qui par définition rassemblent les huit partenaires, ont constitué une source essentielle, parfois unique, d'information sur les études et les réflexions de leurs partenaires. Ils ont élevé leur niveau de compétence en quelques mois. Ils ont de plus tissé un réseau et des liens de confiance réciproques. Ces acquis sont très positifs, même si les chantiers se sont révélés inappropriés à la conduite des projets.

Plusieurs circonstances concourent à cette mésintelligence :

- les commandes aux chantiers (feuille de route), souvent directement décalquées de la Charte, ne correspondaient pas nécessairement à l'attente des dirigeants ;
- les participants des chantiers sont le plus souvent séparés par 3 niveaux hiérarchiques des dirigeants ;
- les directeurs, intermédiaires naturels entre participants et dirigeants, ont été peu impliqués dans les chantiers. Les arbitrages techniques ont d'ailleurs été réalisés hors des chantiers dans des rencontres à leur niveau ou par les dirigeants eux-mêmes ;
- les participants des chantiers y participent le plus souvent pour prendre des informations et défendre une position. Leurs responsables se rencontrant rarement, les arbitrages ne se font pas, les positions évoluent peu et les blocages ne sont pas levés.

En définitive autant les chantiers sont des lieux efficaces de partage d'information, de compréhension réciproque, autant, ils ne peuvent être des lieux efficaces de conduite de projets.

Le pilotage d'un projet réclame un chef de projet (qui relève de son maître d'ouvrage) et une organisation ad hoc : le chef de projet fait partager l'évolution et les grands choix techniques à un groupe restreint de décideurs techniques (COTECH, constitué des directeurs des cofinanceurs le plus souvent) et rapporte devant un COPIL (les dirigeants des membres du COTECH) qui prend les arbitrages politiques.

Enfin, si les dirigeants sont attachés à la méthode « collective » et « collaborative » de la Charte, les pratiques de travail entre les huit partenaires ne sont pas toujours à la

hauteur de cet idéal. La culture de l'affrontement, le manque de transparence sont en particulier regrettés par nombre de dirigeants rencontrés par la mission. Ces pratiques sont jugées contre-productives. Brutales ou opaques, elles altèrent la confiance, rendent plus difficiles la compréhension mutuelle et le rapprochement autour de solutions partagées.

Il semble facile de progresser en matière de transparence. Les éléments présentés en réunion doivent par exemple être adressés aux participants quelques jours avant. A défaut, ils doivent sauf exception, être remis en séance. Les questions doivent recevoir des réponses en séance ou à la réunion suivante. Le respect de la parole donnée est bien entendu essentiel. Il faut dire ce que l'on va faire et faire ce que l'on a dit et non oublier d'envoyer après la réunion les documents promis, ou augmenter sans explication les coûts d'un projet entre deux réunions.

3. Recommandation au préfet : regrouper les six chantiers en trois. 3. Remplacer l'actuel chantier 1 par un chantier « économie », dont la composition et la feuille de route seront décidées en COPIL de juin. Regrouper les chantiers 2 et 6 en un seul intitulé « transports et infrastructures » piloté par la DREAL comme les deux précédents. Regrouper les chantiers 3, 4 et 5 en un seul intitulé « aménagements » copiloté par la Ville et MPM.

4. Recommandation au préfet : confier aux chantiers la mission d'assurer l'information des 8 partenaires : partage des données, des résultats d'étude et de l'avancement des projets. Le pilote du chantier est le garant de cette information réciproque. Il réunit son chantier 3 fois par an au minimum, établit ses compte-rendus et veille à ce que les documents soient remis aux participants si possible avant la réunion.

La démarche ne peut prospérer si ses huit décideurs ne sont pas régulièrement réunis pour échanger sur son avancement et s'assurer qu'elle progresse selon leur volonté et dans le respect des équilibres convenus. A défaut, les blocages ne sont pas dénoués, les arbitrages ne sont pas rendus et les projets s'enlisent.

Il convient donc de réunir régulièrement le COPIL. Comme vu précédemment, il convient également de le centrer sur l'avancement des projets. Une « réunion des DGS Ville-port », qui correspond pour l'essentiel à l'actuel COTECH Ville-port, pourrait s'intercaler entre des COPIL si le rythme de ces derniers venait à trop s'espacer. Ces réunions pourraient utilement se dérouler sans verbatim de façon à libérer les échanges et faciliter les rapprochements.

5. Recommandation au préfet : recentrer la démarche sur l'avancement des projets en distinguant deux niveaux de pilotage. Pilotage de la démarche en COPIL Ville-port. Pilotage des projets par un directeur désigné en COPIL. Ce chef de projet informera le ou les chantiers compétents au moins deux fois par an.

L'amélioration de la préparation des séances du Conseil de surveillance du port a été demandée par certains responsables de collectivités locales rencontrés par la mission. Ceci recouvre une demande de documents sur chacun des points de l'ordre du jour plus d'une semaine à l'avance ainsi qu'un besoin d'échanges sur ces documents. Ces

demandes sont d'autant plus compréhensibles et légitimes que les membres du Conseil ne peuvent se faire représenter par un suppléant. Elles font d'ailleurs échos aux demandes analogues autrefois formulées par les représentants locaux de l'État.

Depuis quelques mois, le préfet organise une réunion de préparation avant chaque Conseil de surveillance avec la direction du GPMM et les représentants locaux de l'État. Une réunion est organisée en parallèle en centrale. Un jumelage par visio serait d'ailleurs utile en interne État. Mais, rien de tel n'existe encore pour les autres membres du conseil de surveillance.

Si on raisonne par analogie, une « réunion des DGS » est aujourd'hui convoquée, à l'initiative du secrétaire général de la préfecture, avant chaque Conseil d'Administration de l'EPAEM. Elle pourrait être réunie de même avant chaque Conseil de Surveillance du GPMM.

6. Recommandation au GPMM : adresser les documents relatifs à chacun des points de l'ordre du jour 15 jours avant les Conseils de surveillance et réunir informellement les représentants des collectivités et leurs collaborateurs dans la semaine qui le précède.

2.3. Les commandes proposées au COPIL du 13 février 2015

Le COPIL de relance de la démarche pourra faire le point sur :

- le présent rapport d'écoute et ses principales recommandations :
 - les partenaires réitèrent leur accord scellé sur l'équilibre entre leurs aspirations. L'enjeu de la démarche c'est le maintien de cet équilibre ;
 - les chantiers peuvent être simplifiés (division par deux) et recentrer sur le nécessaire partage des informations entre les huit partenaires ;
 - pour fonctionner en mode projet, le COPIL passera des commandes aux directeurs des huit partenaires. A charge pour eux de mettre en place les conditions d'un bon fonctionnement du projet dont ils seront chargés (informations régulières + COTECH et COPIL si cofinancement).
- l'avancement du projet de terminal de transport combiné de Mourepiane ;
- l'étude « Grande Joliette » ;
- le transfert des terminaux Corse et Maghreb ;

et devrait passer des commandes sur des enjeux d'intérêt communs tels qu'évoqués plus haut.

7. Recommandation au préfet : présenter en COPIL la synthèse de l'écoute et faire adopter les recommandations 1 à 5 de la mission CGEDD

Sur le **projet de terminal de transport combiné de Mourepiane**, il est nécessaire d'éclaircir les perspectives sur la mise en place du futur terminal et la fermeture de l'ancien en s'appuyant sur la publication d'un communiqué de presse sur la vente par RFF à l'EPAEM de l'emprise du Canet. Le représentant de la société de projet MTTC pourra présenter l'avancement des études et le calendrier du projet de Mourepiane en indiquant que la première phase des études techniques est achevée ; que le projet

s'établit dans des conditions économiques tendues pour les opérateurs-exploitants ; qu'il nécessite donc un phasage avec une première tranche à 36,2 M€ HT à laquelle viendront s'ajouter 18,6 M€ HT de travaux du GPMM. Il ne semble pas pertinent d'aborder en COPIL le souhait de MTTC de voir versée la totalité des subventions dès la phase 1. Ce point pourra être débattu en COPIL du projet et à défaut en CS du GPMM. La DG du port interviendra sur la partie de projet réalisé sous maîtrise d'ouvrage GPMM et la DREAL sur la convention cadre de cofinancement.

8. Recommandation au COPIL : prendre en compte l'avancement du projet de terminal de transport combiné de Mourepiane et vérifier que les conditions de lancement de ses études opérationnelles sont bien en voie d'être réunies.

L'étude urbaine « Grande Joliette » traite de l'ouverture de la ville sur la mer dans le secteur Sud, site emblématique à haute valeur patrimoniale.

Pour éviter tant que faire se peut sur ce dossier sensible, de se retrouver en situation délicate comme sur la privatisation des autoroutes en France ou celle de la Poste au Royaume-Uni, il convient de mettre en œuvre une démarche transparente pour se prémunir d'éventuelles critiques de « braderie ». Pour ce faire, il convient d'éclairer le plus clairement possible la situation du site à terme pour que, le jeu de la concurrence aidant, le meilleur prix émerge en toute connaissance de cause. Le « juste prix » dépendra en effet de l'idée que l'on se fera de l'aménagement final des terre-pleins J.

Lancée conjointement par le GPMM et l'EPAEM, du J4 à Saint-Cassien, l'étude est entièrement située sur les terrains du port et pour l'essentiel dans le périmètre d'Euromed 1. L'EPAEM dispose de compétences en matière d'aménagement urbain dont le port, expert en aménagement portuaire, ne dispose pas. Des retombées sont par ailleurs escomptées des deux côtés :

- renforcement de l'attractivité d'Euromed 1 si l'aménagement se situe à la hauteur des enjeux ;
- augmentation de la productivité portuaire par regroupement en deux pôles cohérents et création d'activités nautiques nouvelles sur les quais libérés.

Lancée, alors que la charte Ville-port était en signature, l'étude « Grande Joliette » a démarré en décembre 2013. Le marché prévoit une phase 1 (diagnostic et orientations d'aménagement d'Arenc au J4 pour 4 mois hors validation et 120 k€ environ) et une phase 2 (approfondissement sur le « Cœur Joliette » du Sud des terrasses du port au Boulevard des Dames pour 3 mois hors validation et 120 k€ environ).

La phase 1 a fait l'objet de présentations partielles dans différentes enceintes mais sans remise de documents. **La présentation en COPIL constituera donc une première.** La version définitive de l'étude n'a d'ailleurs été validée par ses deux commanditaires que très récemment (13 janvier) à l'issue de 8 mois de flottement résultant notamment du changement de direction du GPMM. La présentation suit enfin de quelques semaines la polémique dans les journaux locaux sur l'aménagement du J1.

Le COPIL sera pour les élus l'occasion de prendre connaissance de la phase 1 de l'étude "Grande Joliette", co-pilotée par l'EPAEM et le GPMM. Cette étude :

- concerne les terrains du GPMM localisés entre Saint Cassien et le J4 (le périmètre a en effet été élargi en cours d'étude). Ces derniers sont situés pour l'essentiel dans le périmètre d'Euroméditerranée 1 (1,1 million de m² de planchers neufs) ;
- propose des orientations d'aménagement sur cette façade maritime de 2,5 km et vérifie la constructibilité de 200 000 m² de plancher avancée par le rapport Cousquer et susceptible d'apporter au GPMM une charge foncière ou des redevances annuelles ;
- propose 2 variantes de localisation des gares maritimes « piétons » et 3 scénarios de constructibilité (emprises au sol, hauteurs constructives, silhouette urbaine) pour 130, 170 et 230 000 m².

Les orientations de cette étude pourraient ainsi :

- être validées pour ce qui concerne l'ouverture maximale vers la mer du secteur Major-J4, les ouvertures visuelles des places de la Joliette et de la Méditerranée, le parcours en balcon qui relie ces deux places via les terrasses du port et la préservation de la halle Eiffel du J0 ;
- avoir vocation à être reprises comme "orientation d'aménagement" du PLUI de MPM à la fin 2015. Ces orientations seront ainsi, à l'instar du reste du PLUI, soumises à concertation publique puis à enquête d'utilité publique avant fin 2019 ;
- faire l'objet d'une information des organes délibérant de la Ville et de la Communauté urbaine, des parlementaires, des parties prenantes des partenaires de la charte et du public de façon à ce que l'objectif ci-dessus (fin 2015) soit tenu et que la phase 2 puisse être lancée par un COPIL Ville-port de mi 2015 ;
- dans cette perspective d'une information du public, être insérées dans leur périphérie avec une précision équivalente côté port et côté ville ;

Il convient de noter que ces orientations ne sont pas toutes compatibles avec les dispositions du PLU en vigueur de Marseille et ne peuvent, pour des raisons de calendrier, être intégrées dans ses deux procédures de modification en cours. L'engagement avant 2019 d'une opération qui ne serait pas compatible avec le PLU devrait alors passer par une déclaration de projet qualifié d'intérêt général.

Le COPIL constitue donc l'occasion de clore les polémiques et d'organiser l'analyse de la phase 1 et sa suite de façon à ce que :

- le débat se déroule dans de bonnes conditions, à la hauteur des enjeux, avec les élus correctement éclairés et dans un temps maîtrisé ;
- les 2 établissements publics continuent à conjuguer leurs compétences complémentaires dans la conduite de l'étude (respectivement aménagement urbain et portuaire). Leur collaboration sur ce territoire est une ardente obligation ;
- les études préalables aux mises en concurrence des investisseurs soient menées dans les règles de l'art en éclairant chaque cas particulier d'une vision générale (en amont la mise au point du cadre d'ensemble, urbanistique et nautique et en aval les cahiers des charges des appels à projets) ;
- les consensus (utiles à la suite) soient crantés dès ce COPIL ;

- des commandes soient passées sur le secteur Sud pour être présentés à un COPIL Ville-port de mi 2015.

9. Recommandation au COPIL : désigner le DG de l'EPAEM comme chef de projet de la phase 2 de l'étude Grande Joliette et demander pour juin prochain : 9.1) à l'EPAEM, un plan de cofinancement avec GPMM/Ville/État et un cahier des charges coproduit de la phase 2 ; 9.2) au GPMM, des scénarios d'activités nautiques qui serviront d'entrant à la phase 2 ; 9.3) une proposition partagée d'information des élus et du public sur l'étude Grande Joliette.

L'estimation actuelle du **transfert des terminaux Corse et Maghreb** (130 M€) dépasse largement l'enveloppe de 40 à 50 M€ qui pourrait être inscrite au CPER 2015-2020. Il serait pour autant regrettable de devoir retarder de plusieurs années la dynamique de restructuration de la façade maritime lancée avec la rénovation du fort Saint-Jean, la réalisation du MUCEM, du musée Regard de Provence et de la Villa Méditerranée.

Le projet doit donc être revu à la baisse. Deux méthodes sont envisageables : soit le port révise le projet et en informe a posteriori les partenaires, soit le port associe les partenaires à l'étude. C'est ce que ces derniers préféreraient.

Les pratiques de conception des projets du port ont jusqu'à présent été insuffisamment ouvertes aux partenaires de la Charte et en particulier aux cofinanceurs. Les éléments constitutifs des projets et partant leurs coûts sont dès lors difficilement appropriés.

Si le port acceptait cette association, il favoriserait d'autant l'appropriation. Cette concertation technique continue est devenue le quotidien des maîtres d'ouvrages routier et ferrés. Elle donne lieu à d'âpres mais salutaires discussions en COTECH et COPIL et constitue ainsi le gage du maintien des cofinancements par-delà les aléas des projets.

Sur ce projet de transfert, la direction du port préfère gérer en interne l'étude. Il n'est donc pas possible de mettre en place un dispositif pour « challenger » les coûts comme le souhaitent la CCIMP et l'UMF. La direction du port accepte en contrepartie de se voir indiquer un objectif à atteindre de l'ordre d'une « cinquantaine de M€ ».

10.Recommandation au COPIL : demander au GPMM d'étudier pour le COPIL de juin 2015, le transfert des terminaux Corse et Maghreb de façon à rentrer dans une enveloppe d'une cinquantaine de M€ incluant les travaux de la porte 4 et aux collectivités d'envisager le cofinancement de ce projet.

Les enjeux de desserte de la ville et du port entre l'A 7 et la mer sont étroitement liés. Le bon choix des portes est donc le fruit d'un échange entre ce qui se projette à l'intérieur du port et à l'extérieur.

11.Recommandation au COPIL : demander à la DREAL de présenter au COPIL de juin 2015, une analyse des avantages et inconvénients de différents scénarios : 11.1) de schémas des voiries structurantes post L2 au Nord de Marseille ; 11.2) d'amélioration de la porte 4 compatibles avec le regroupement des terminaux internationaux au Cap Janet.

Comme évoqué plus haut, la composition du chantier 1 doit être revue et des commandes passées dans le domaine de l'économie industrielle.

12.Recommandation au COPIL : passer commande pour juin prochain, aux directeurs de l'économie des 8 partenaires d'une proposition 12.1) de recomposition d'un chantier « économie » de la démarche Ville-port ; 12.2) de commandes d'études ou projets sur les enjeux de l'économie industrielle dont un sur le foncier logistique et un sur l'innovation numérique liée aux activités portuaires.

Marc NOLHIER



Ingénieur général des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

→ J. TOMASI
CGEDD n° 009989-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le - 3 OCT. 2014

06 OCT. 2014

La directrice du cabinet du secrétaire d'Etat
chargé des Transports, de la Mer et de la
Pêche

à

Monsieur le Président
2ème section
Conseil général de l'environnement
et du développement durable

Objet : Grands projets d'aménagement ou de transports sur
l'agglomération de Marseille

Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a été saisi par Michel CADOT, Préfet de la région Provence-Alpes-Cote d'Azur en vue d'une intervention du CGEDD sur Marseille. Il souhaite que ce travail puisse se faire en prenant en compte les 2 démarches du projet ville port et la restructuration des grands axes délestés par la L2.

Vous voudrez bien me faire savoir quel membre du CGEDD vous souhaitez désigner pour animer et faciliter les réflexions de ces deux démarches dans le cadre du processus de travail collectif de restructuration de l'agglomération de Marseille.


Veronique HAMAYON

PJ :
Copie à :

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Marseille, le 5 SEP. 2014

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

à

Madame la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Monsieur le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

OBJET : demande d'intervention du CGEDD sur Marseille

L'agglomération marseillaise se transforme rapidement du fait de grands projets d'aménagement ou de transports : évolution des bassins Est du Grand Port Maritime, extension de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, construction de la rocade L2, développement des transports urbains en site propre, régénération du réseau ferroviaire et construction de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles.

Les objectifs de ces projets ne sont pas spontanément convergents. Ils se sont déjà opposés au point de créer des blocages durables. Une vision commune doit dès lors être construite et partagée entre de nombreux acteurs. Les deux prochaines années seront cruciales à cet égard, puisqu'elles verront se dessiner des orientations structurantes pour l'avenir notamment en termes d'aménagement, de développement économique et de mobilité.

Deux démarches ont un rôle déterminant dans cette perspective et nécessitent une convergence des volontés : le projet ville-port et la restructuration des grands axes délestés par la L2.

Les huit signataires de la charte ville-port veulent agir ensemble pour le développement conjugué de la ville et du port de Marseille. Ils portent la même vision de l'avenir du port dans la ville, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et de ses activités. La démarche vise à promouvoir l'attractivité du territoire, l'efficacité économique, la qualité urbaine, la construction d'un paysage littoral ouvert et accessible et la lisibilité des dessertes.

Signée en août 2013, la charte a vocation à favoriser le développement territorial de synergies entre la ville et le port. Elle instaure un processus de travail collectif entre l'État, les collectivités territoriales, deux établissements publics de l'État et la chambre de commerce et d'industrie. Six chantiers ont été lancés pour décliner ses objectifs en matière d'activités maritimes, d'aménagement, de logistique et de déplacements.

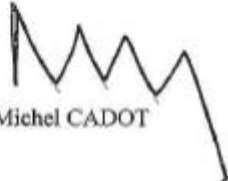
La restructuration des grands axes délestés par la L2 est par ailleurs susceptible de peser fortement sur l'attractivité du territoire de ville-port. La mise en service en 2017 de cette rocade urbaine de 10 km rend évidemment possible une nette amélioration de la qualité de vie en ville. Mais, elle peut également contribuer, en rapprochant l'Est et le Sud de l'agglomération des bassins Est et d'Euroméditerranée, à relier plus efficacement deux composantes stratégiques de l'agglomération marseillaise, aujourd'hui mal connectées.

La réflexion sur ce futur schéma des axes structurants combine requalification des voiries délestées pour améliorer l'environnement urbain (bruit, pollution de l'air et insécurité routière) et amélioration de la connexion Est Ouest pour améliorer l'attractivité économique.

Après une année de fonctionnement, la démarche ville-port, qui témoigne d'un dialogue renouvelé entre les acteurs, reste fragile du fait de l'implication très inégale des partenaires et de la multiplicité des enjeux en présence. La réflexion sur la restructuration des axes délestés par la L2, engagée en mi 2014 par un groupe de travail restreint doit désormais s'ouvrir à d'autres partenaires et s'accélérer pour que des actions pertinentes soient effectives à l'horizon 2017.

C'est pourquoi, je souhaite dynamiser ces deux démarches en confiant à un chargé de mission le soin de les animer. Je souhaite bénéficier pour ce faire de l'intervention d'un membre en exercice du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) que vous voudrez bien désigner.

Dès votre décision prise, j'installerai par lettre de mission la personnalité que le Vice-Président du CGEDD désignera. Cette lettre, adressée aux responsables élus et aux directeurs des services opérationnels (DDTM, DREAL, DIRMED, EPAEM, GPMM) insistera sur ses fonctions de médiation et de facilitateur. Le chargé de mission sera invité à rapporter devant les structures de gouvernance de la démarche ville-port et de la L2.



Michel CADOT



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'environnement
et du développement durable

Le vice-président

Paris, le 14 OCT. 2014

Note

à l'attention de

Monsieur Marc NOLHIER,
ingénieur général des ponts, des eaux
et des forêts

Référence CGEDD n° 009989-01

Par lettre du 3 octobre 2014, la directrice du cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission d'appui auprès du préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) pour animer deux démarches de développement de l'agglomération de Marseille.

Je vous confie cette mission, dont le superviseur est le président de la 2ème section. Elle est enregistrée sous le n° 009989-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport aux fins de transmission à la directrice du cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.


Patrice Parisé

Copies : M. le président et Mme la secrétaire de la 2ème section
M. le coordonnateur de la MIGT - Méditerranée

2. Liste des personnes rencontrées

Les personnes listées ci-dessous ont été entretenues en face à face au cours de la mission et non simplement croisés dans une réunion.

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Agier	Monique	Conseil général des Bouches du Rhône – Directrice générale des services
Blum	Roland	Ville de Marseille – Adjoint au Maire
Bosc	Jérôme	DREAL PACA – Chef d’unité
Cabau-Woehrel	Christine	GPMM - Directrice générale
Cadot	Michel	Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d’Azur, préfet des Bouches du Rhône
Castel	Serge	DDTM des Bouches du Rhône – Directeur adjoint
Challande	Phillipe	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole - Chargé de mission
Chenoz	Gérard	Ville de Marseille – Adjoint au Maire
Dessaignes	Bruno	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d’Azur – - Directeur des transports et des grands équipements
D’Albertas	Latil	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – Directeur du pôle économie et attractivité
Didier	Anne-France	DREAL PACA - Directrice
Didier	Richard	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – Directeur de cabinet du Président
Domnin	Rauscher	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole - Directeur général adjoint développement urbain Ville de Marseille – Délégué général urbanisme, aménagement et habitat
Douadi	Christine	Ville de Marseille – Directrice des projets économiques
Forneri	Jean-Marc	GPMM - Président du Conseil de surveillance
Grosjean	Fabien	Ville de Marseille – Direction des projets économiques
Jalinot	François	EPAEM - Directeur général
Jorrot	François-Xavier	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d’Azur – - Direction des transports et des grands équipements

Nom	Prénom	Organisme
Laugier	Louis	Préfecture des Bouches du Rhône - Secrétaire général
Legrigeois	Eric	DREAL PACA – Directeur adjoint
Maujean	Sébastien	DREAL PACA – Chargé de mission
Moinier	Magali	DREAL PACA – Chargée de mission
Morel	Bernard	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Vice-Président - Président de l'EPAEM
Pfister	Jacques	Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence - Président
Reverchon	Marc	Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence – Membre du bureau
Saint-Pierre	Stéphane	Nicaya Conseil - Consultant
Taillandier	Franck	Conseil général des Bouches du Rhône – Directeur général adjoint de l'économie et du développement
Terrier	Jean-Claude	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – Directeur de cabinet du Président
Vlasto	Dominique	Ville de Marseille – Adjointe au Maire

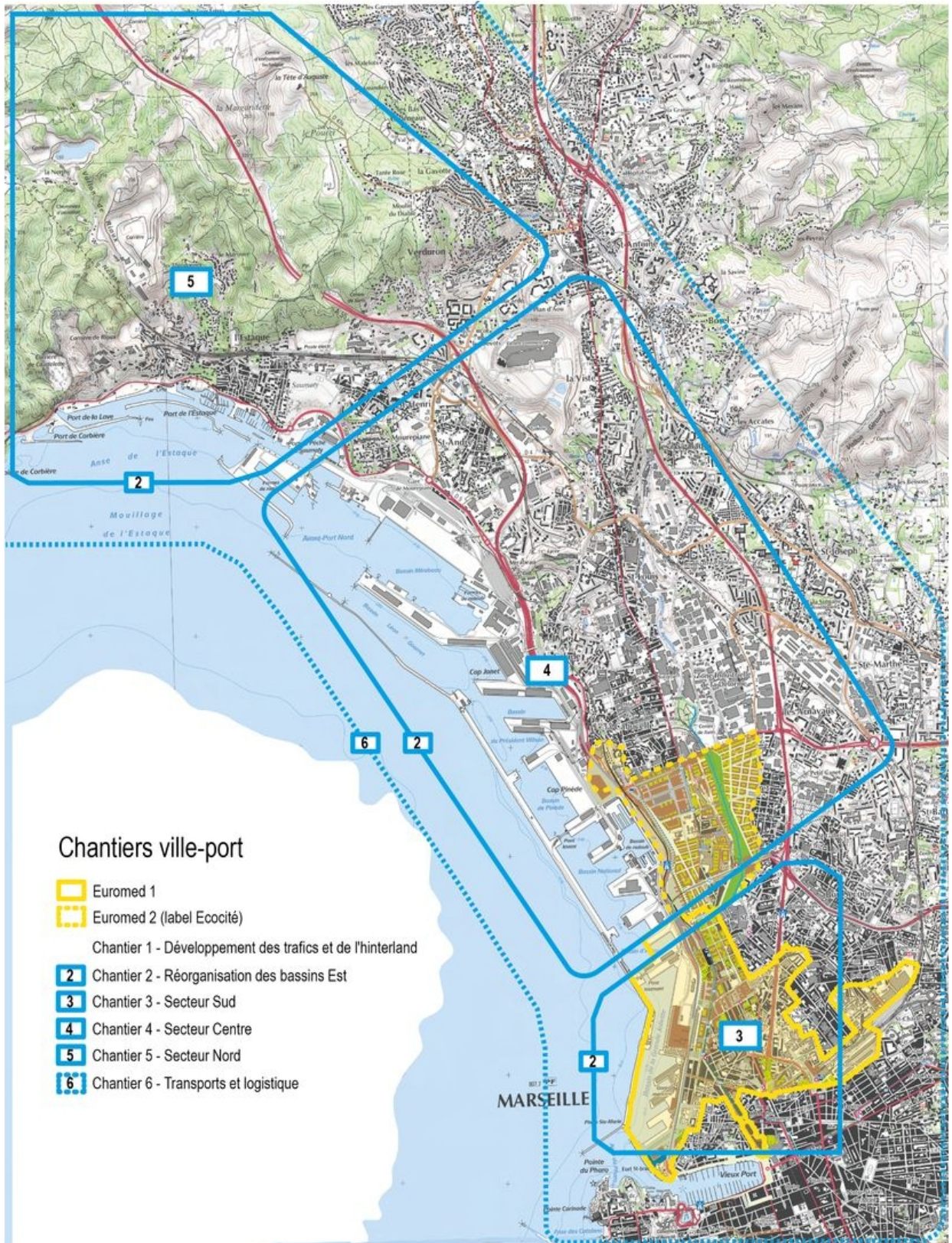
3. Organisation et production des six chantiers

Intitulé du chantier	Pilote (<u>responsable</u> , <i>cheville ouvrière</i>)	Séances	Pièces transmises	
1/ Développement des trafics, de l'arrière-port	CR (<u>M.Dessaigne</u> , Mme Buis, <u>M.Jorot</u>)	28/01/14	Diaporama, CR	
		14/03/14	Diaporama, CR	
		18/04/14	Diaporama, tableau d'analyse « filières », CR	
		13/06/14	Diaporama, CR	
		02/02/15	Diaporama	
2/ Réorganisation des bassins Est	DREAL (<u>M. Unterner</u> , Mme <u>Moinier</u>)	09/01/14	Diaporama, CR	
		14/02/14	Diaporama, tableau de bord « projets », CR	
		28/05/14	Diaporama, CR	
		24/06/14	Diaporama, CR	
		25/09/14	Diaporama, CR	
		18/11/14	Diaporama, CR	
3/ Synergies ville-port au centre-ville	EPAEM (<u>M. Jalinot</u> , <u>M. Geiling</u>)	23/05/14	-	
		30/02/15	Etude KCAP	
4/ Synergies ville-port de la section centrale	CUMPM (<u>M. Bonino</u> , Mme Jorio)	séances commune	14/01/14	-
5/ Synergies ville-port à l'Estaque	VDM (Mme <u>Douady</u> , <u>M. Grosjean</u>)		22/07/14	Diaporama, étude AGAM, CR
6/ Amélioration des dessertes du port, de la façade littorale Nord de la ville	DREAL (<u>M. Unterner</u> , Mme <u>Reffet</u>)	21/01/14	Diaporama, CR	
		20/02/14	Diaporama, CR	
		28/03/14	Diaporama, tableau recensement « projets », CR	
		14/05/14	Diaporama, CR	
		18/06/14	Diaporama, CR	

4. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
CCIMP	Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence
CG	Conseil général
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
COFIL	Comité de pilotage
COTECH	Comité technique
CS	Conseil de surveillance du GPMM
DGS	Directeur général des services
DREAL	Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSP	Délégation de service public
EPAEM	Établissement public d'aménagement Euroméditerranée
Euromed II	Extension du périmètre d'intervention d'Euroméditerranée
GPMM	Grand port maritime de Marseille
J0	Hangar et terre-plein j0
MTTC	Marseille terminal transport combiné
PLUI	Plan local d'urbanisme intercommunal
UMF	Union maritime et fluviale

5. Carte Ville-port



6. Relevé de décision du COPIL Ville-port n°2 du 13 février 2015



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Relevé de décision du comité de pilotage ville-port n°2 réuni en préfecture le 13 février 2015, à 9h

Présents

Voir la liste détaillée en annexe 1.

Gouvernance de la charte

La relance de la démarche selon une méthode renouvelée implique :

- deux COPIL par an, d'où le prochain COPIL à réunir en juin, puis le suivant en janvier 2016 ;
- des réunions DGS (ex-COTECH) autant que de besoin ;
- un examen régulier des projets d'intérêt commun au sein du COPIL ;
- une obligation d'échange entre tous les partenaires au sein de chantiers redéfinis ;
- une obligation de rendre compte de ces échanges.

Il est institué un fonctionnement en mode projet pour avancer plus efficacement sur les sujets d'intérêt commun. Chaque projet est confié à un chef de projet qui, devant le COPIL, a la responsabilité d'organiser les rencontres et les travaux nécessaires, en veillant à l'association étroite des co-financeurs, ainsi qu'à la bonne information des 8 partenaires dans le cadre des chantiers redéfinis.

Marc Nolhier adressera aux membres du COPIL une proposition détaillée portant simplification des chantiers, en vue de l'annexer au relevé de décision.

Projets d'intérêt commun

1/ Terminal de transport combiné de Mourepiane

Chef de projet : Mme Cabau-Woerhel, GPMM.

Le processus de vente par RFF à l'EPAEM du Canet coïncidera avec l'ouverture du terminal de Mourepiane prévue fin 2017. En vue d'une présentation au COPIL de juin, les trois calendriers à articuler seront consolidés par la DREAL grâce aux apports de leurs promoteurs respectifs :

- l'EPAEM, en lien avec la direction régionale de SNCF Réseau et la direction immobilière de la SNCF, fournira le calendrier de la cession du foncier de la gare du Canet et de sa libération ;
- MTTC fournira le calendrier du projet de Mourepiane, d'ici jusqu'à sa mise en service à l'horizon fin 2017 ;
- le GPMM fournira le calendrier des aménagements connexes nécessaires au fonctionnement du terminal, d'ici jusqu'à sa mise en service.

Le phasage en deux tranches du projet de terminal ne peut être validé tel quel, la part d'investissement privé ne suivant pas le surcroît d'investissement public prévu en phase 1, alors qu'il n'y a aujourd'hui aucune assurance ni engagement concernant la réalisation d'une phase 2 et sa prise en charge totale par des investisseurs privés.

Afin de clarifier et d'optimiser le financement du projet, le préfet demande à la DREAL de monter rapidement une réunion avec l'ensemble des co-financeurs publics, les actionnaires de la société MTTC ainsi que les futurs opérateurs et exploitants du terminal.

Pour que les travaux débutent en décembre, il faut que les délibérations des collectivités relatives au financement du projet soient prises avant la mi-mai et, partant, que la convention-cadre soit validée par les co-financeurs d'ici au prochain COPIL.

2/ Etude Grande Joliette

Chef de projet : M. François Jalinot, EPAEM.

La Ville de Marseille donne son accord pour co-financer la phase 2 de l'étude et participer ainsi à son pilotage.

L'Etat co-financera également cette phase 2 et participera à son pilotage.

Les co-financeurs (EPAEM, GPMM, ville de Marseille, Etat) prépareront le cahier des charges de la phase 2, en vue d'une validation par le COPIL de juin.

Pour les bassins concernés, le GPMM fournira un ou des scénarios d'activités nautiques à intégrer au cahier des charges.

La phase 2 pourra ainsi être lancée après le COPIL, en associant tous les partenaires de la charte.

Les résultats de la phase 1 ont vocation à nourrir le projet de PLUI de MPM.

C'est pourquoi les co-financeurs devront proposer des modalités d'information et de consultation des élus, en vue d'aboutir à des orientations partagées d'ici fin 2016.

3/ Réorganisation des terminaux Maghreb et Corse

Chef de projet : Mme Cabau-Woerhel, GPMM.

Le GPMM donnera une estimation de l'ensemble des coûts d'ici un mois et fera une proposition de priorisation (possibilité de prioriser les aménagements terrestres d'Arenc et de Cap Janet).

Il est en effet nécessaire de définir et de stabiliser les engagements financiers de chacun avant la finalisation du CPER.

Sur cette base, la préfecture organisera une réunion des co-financeurs pressentis (CG 13, ville de Marseille, CU MPM) pour arrêter leur engagement et définir les choix et priorités qui en résultent.

En parallèle, la DREAL conduira les études nécessaires concernant :

- l'aménagement de la porte 4 (et voiries d'accès proches) avec le GPMM ;
- le schéma de desserte post L2 pour Marseille Nord.

Ces deux études feront l'objet d'une présentation au COPIL de juin.

A handwritten signature in black ink, consisting of three stylized, overlapping loops, positioned above a single horizontal stroke that extends to the right.

Annexe 1 - Liste des invités et des présents au COPIL ville-port n°2

Membres du COPIL	Liste des invités	Liste des présents	
		Siégeants	Accompagnants
le préfet de Région (président du COPIL)	M. Michel Cadot	M. Michel Cadot M. Louis Laugier	
le maire de Marseille	M. Jean-Claude Gaudin	M. Roland Blum M. Gérald Chenoz Mme Dominique Vlasto	M. Domnin Rauscher M. Fabien Grosjean
le président de Marseille-Provence- Métropole	M. Guy Tessier	M. Michel Dary	M. Domnin Rauscher M. Philippe Challande
le président du conseil de surveillance du Port et le représentant de son exécutif	M. Jean-Marc Forneri Mme Christine Cabau- Woehrel	Mme Christine Cabau- Woehrel	Mme Régine Vinson
le président de l'EPAEM et le représentant de son exécutif	M. Bernard Morel M. François Jalinot	M. Bernard Morel M. François Jalinot	M. Franck Geiling
le président du conseil général des Bouches- du-Rhône	M. Jean-Noël Guérini	M. Loïc Gachon	M. Christian Béridot
le président du conseil régional PACA	M. Michel Vauzelle	M. Bernard Morel	M. Bruno Dessaignes M. François-Xavier Jorrot
le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence	M. Jacques Pfister	M. Jacques Reverchon	

Services de l'Etat	Liste des invités	Liste des présents	
		Représentants	Accompagnants
MIM AMP	M. Laurent Théry	M. Frédéric Dagnet	
CGEDD	M. Marc Nolhier	M. Marc Nolhier	
DREAL	Mme Anne-France Didier	M. Eric Legrigois	M. Jérôme Bosc Mme Magali Moinier
DDTM 13	M. Servanton	M. Serge Castel	

Intervenants	Liste des invités	Liste des présents
Société MTTC	M. Gérard Lemonnier	M. Pierre Figueras

Annexe 2 - Propositions du CGEDD portant simplification des chantiers ville-port

Annexe 3 - Support des présentations faites au COPIL ville-port n°2

Annexe 4 - Projet de communiqué de presse concernant le déménagement du Canet

Chantiers de la charte ville-port proposition de simplification

Les décideurs, partenaires de la charte, rencontrés en décembre/janvier dans le cadre de la mission d'appui confiée au CGEDD, jugent l'organisation actuelle en six chantiers trop compliquée. Ils souhaitent leur simplification et ne les considèrent pas tous de façon égale.

Pour leurs participants, les chantiers ont constitué une source essentielle, parfois unique, d'information sur les études et les réflexions de leurs partenaires. Ils ont élevé leur niveau de compétence en quelques mois.

En synthèse, autant les chantiers s'avèrent des lieux efficaces de partage d'information, de compréhension réciproque, autant ils ne peuvent être efficaces en matière de conduite de projets.

Il est proposé de réduire de 6 à 3 le nombre de chantiers de la façon suivante :

- un nouveau chantier 1 "**économie portuaire et territoriale**" à la place du chantier existant n°1 "reconquête commerciale des trafics du port et renforcement de l'hinterland" ;
- un nouveau chantier 2 "**infrastructures portuaires et dessertes terrestres**" regroupant les chantiers existants :
 - n°2 "adaptation des bassins de Marseille aux nouveaux navires de grande taille et aux activités industrielles et logistiques, et réallocation des sites par blocs d'exploitation cohérents" ;
 - n°6 "assurer le bon fonctionnement du port et du territoire métropolitain aux diverses échelles : infrastructures, accès, raccordements ferrés, schémas viaires selon nature de flux et signalisations, zones d'activités d'appui logistique et de production" ;
- un nouveau chantier 3 "**aménagement urbain et synergies Ville-port**" regroupant les actuels chantiers n°3, 4 et 5, respectivement "développer les synergies Ville-port au centre-ville", "... au niveau de la section centrale" et "... à l'Estaque".

Les chantiers réunissent des techniciens des huit partenaires de la charte dans le but d'assurer le partage d'information et afin d'être force de proposition sur les thématiques définies ci-avant. Aussi sont-ils régulièrement informés de l'avancement des projets « d'intérêt commun » par les chefs de projet identifiés en COPIL.

Les chantiers se réunissent trois fois par an au minimum. Leur pilote est garant de la bonne information des huit partenaires.

Chantier 1

Le pilotage de l'actuel chantier 1 est assuré par le conseil régional et son copilotage par la CCIMP. L'intérêt de conserver un chantier centré sur les enjeux économiques n'est guère contesté mais la composition et la feuille de route de l'actuel chantier méritent d'être refondées.

Marc Nolhier réunira les directeurs ou responsables de l'économie des institutions concernés afin de redéfinir la feuille de route et la composition de ce chantier. Le ou les pilotes pourront émerger à l'occasion. Le fruit de cette concertation sera proposé au COPIL ville-port de juin 2015.

Chantier 2

L'actuel chantier 2 est piloté par la DREAL et copiloté par CCIMP. L'actuel chantier 6 est piloté par la DREAL et copiloté par CG, CR et MPM.

Il est proposé de conserver la DREAL comme pilote du nouveau chantier 2. Soit les 4 copilotes sont reconduits, soit la notion de copilotage est abandonnée comme mesure de simplification. Cette seconde solution est préconisée.

Chantier 3

L'actuel chantier 3 est piloté par l'EPAEM et copiloté par MPM et la Ville. L'actuel chantier 4 est piloté par la Ville et copiloté par MPM. L'actuel chantier 5 est piloté par MPM et copiloté par la Ville.

Il est proposé de confier le pilotage du nouveau chantier à la Ville et de ne pas nommer de copilote pour les mêmes raisons de simplification que celles évoquées précédemment.

