

**COMMUNAUTÉ URBAINE  
MARSEILLE PROVENCE METROPOLE**

**REUNION D'EXAMEN CONJOINT  
DE LA MISE EN COMPATIBILITE  
DU POS DE MARSEILLE AVEC  
LE PROJET VIEUX PORT**

**\*\*\***

**PROJET DE SEMI-PIETONNISATION  
DU VIEUX PORT A MARSEILLE**

**\*\*\***

**PROCES VERBAL DE LA SÉANCE  
DU 21 SEPTEMBRE 2011**

# REUNION D'EXAMEN CONJOINT DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE MARSEILLE AVEC LE PROJET VIEUX PORT

Séance du 21 septembre 2011 à 14 heures 30.

Sous la coprésidence de

**Monsieur Patrick MAGRO**, vice président de Marseille Provence Métropole délégué a l'aménagement de l'espace communautaire valorisation des espaces communautaires périurbains, agriculture périurbaine, sylviculture et viticulture.

**Monsieur Claude VALLETTE**, conseiller municipal délégué à l'urbanisme

Etaient présents Mesdames, Messieurs :

Caroline VALTIERRA (CMA), Frédérique FIGUEROA (DDTM), Nicolas PHILIPPE-JANON (CG 13), Paulette RICHARD (CG13), Emilie PERRIER (DDTM), Adeline PADILLA (CCIMP), Martine INVERNON (Préfecture BDR), Marie-Pierre BARRE (Préfecture BDR), Thierry MARCHAL (Ville de Marseille), Jean-Marc DOUAY (Ville de Marseille), Delphine SEGONNE (CG13), Yves MORAIN ( Adjoint Municipal VDM), Anne –Clarisse REBEYROL (AGAM), Mélanie JORIO (MPM), Cyril BLANC (MPM), Magali CHENIER (MPM), Germain BONNARD (MPM), Joël VANNI (MPM), Christophe SOULLIER (MPM), Béatrice GUENEBEAUD (MPM), Anne GAROUX (Ville de Marseille), Jean-Marc BONINO (MPM), Pascal MARCHAND (MPM), Gabriel CHENOZ (Ville de Marseille)

Etaient Excusés :

Gille BOUILLON (STAP13), Delphine REULAND (STAP13), Jean VIARD (MPM)

*(La séance est ouverte à 14 heures 30.)*

**Monsieur MAGRO**.- En préalable, je vous informe que nous sommes un certain nombre à devoir quitter cette réunion à 16 heures, ce qui ne veut pas dire que la réunion devra s'arrêter. Je tenais à le préciser, mais nous n'avons pas pu faire autrement en termes d'articulation de réunion.

Nous avons une réunion aujourd'hui portant sur le fait de rendre un peu constructible un plan d'eau qui ne l'est pas aujourd'hui.

**Monsieur VALLETTE**.- Je voudrais juste dire quelques mots pour rappeler l'importance qu'a pour nous, Marseillais, le Vieux port, pour à la fois ceux qui s'occupent de l'urbanisme, de la qualité de la vie dans la ville, et pour ceux qui s'occupent de la mer et des bateaux. C'est vraiment le coeur du système marseillais, le coeur d'une métropole en marche, et il est donc extrêmement important de se pencher sur ce projet. Il s'agit d'un projet qui est remarquable, un projet qui est fait dans l'esprit et à l'image de ce que l'on veut offrir en 2013 aux gens qui viendront à Marseille, d'où la nécessité d'aller vite, d'être précis et de ne pas faire de bêtise.

Il s'agit là d'une modification mineure du PLU, mais je voudrais vous signaler que dans le document qui va vous être présenté, page 8 figurent les deux secteurs sur lesquels doivent porter la première tranche de travaux : je voudrais donc insister sur le fait qu'il est extrêmement important pour la mer, pour le fonctionnement du port, pour l'adhésion de tout le monde, que le périmètre sous le Fort Saint-Jean qui doit être un lieu d'accueil –et pour lequel on se bat depuis des années afin que cet espace puisse davantage accueillir un tourisme de haut niveau, un tourisme nautique, accueillir de grandes compétitions internationales– puisse enfin l'être effectivement.

Je pense que lorsque l'on aborde ainsi le projet dans son ensemble, on satisfait la multitude d'usagers de ce secteur, car cet endroit n'est pas qu'un lieu de théâtre, ce n'est pas simplement un décor, c'est autre chose : il y a une vie dans le Vieux port, des gens y vivent, voilà pourquoi il est impératif de faire cette modification du PLU.

**Monsieur MORAINÉ**.- Ce projet de semi-piétonnisation –pour ma part, je préfère dire « d'embellissement du Vieux port »– est un projet sur lequel on a beaucoup travaillé avec les services de la Communauté urbaine, notamment avec M. VANNI qui est présent, dans divers cadres institutionnels qui se sont succédé. On l'a fait dans une démarche consensuelle des élus de la majorité municipale et des élus en charge de la Communauté Urbaine, et ce projet a recueilli l'accord du Président de la Communauté urbaine et du Maire de Marseille.

C'est un projet qui est en deux tranches, avec une première partie qui doit être impérativement terminée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Nous avons encore eu d'ailleurs une réunion avec l'équipe de maîtrise d'œuvre au mois de juillet lors de laquelle on a rappelé de manière parfaitement claire qu'il convenait maintenant de ne pas nous raconter de « carabistouilles », d'avancer et d'être prêt en temps et en heure. Pour ce faire, il faut que nous fassions un certain nombre de démarches administratives, et celles que l'on vous soumet aujourd'hui sur la modification du PLU de Marseille est l'une d'entre elles.

Ce projet pour 2013, c'est la semi-piétonnisation du Vieux port, c'est la réduction de la place de la voiture, la création de la plus grande place d'Europe au cœur de Marseille, c'est la restructuration du plan d'eau avec un double objectif de rationalisation, mais aussi de maintien de ce qui fait la vie autour du Vieux port, puisque, qu'il s'agisse des Marseillais ou des touristes, ils ne viennent pas voir le port de Marseille comme on va voir celui de Menton ou de Cannes, cela n'a strictement rien à voir. Il faut donc maintenir la vie traditionnelle qui est celle existant autour du Vieux port.

C'est dans cet objectif-là qu'un certain nombre de projets ont été décidés, en particulier les estacades qui ont le double avantage de rationaliser l'espace tout en permettant le

maintien d'un certain nombre d'usages, ainsi que l'ombrière qui, quant à elle, est la signature du nouveau Vieux port ; c'est l'œuvre d'art qui vient marquer ce nouveau Vieux port 2013.

De ce fait, afin que nous parvenions à réaliser ces aménagements sur lesquels nous sommes tous d'accord –en tout cas, les décideurs le sont, il n'y a plus d'incertitude sur ce point-là– il faut modifier le PLU de Marseille, donc modifions-le !

**Monsieur MAGRO**.- Monsieur MARCHAND, pouvez-vous nous dire quelques mots sur les enjeux, s'il vous plaît ?

**Monsieur MARCHAND**.- On est là pour modifier le document du POS, qui actuellement n'autorise pas un projet de cette nature, au travers d'une démarche de mise en compatibilité. Cette démarche va être accomplie dans le cadre procédural classique avec une enquête publique commune à l'ensemble du dossier d'aménagement et l'ensemble des formalités qui y sont associées, et ainsi la déclaration de projet permettra en même temps cette modification du POS.

La séance d'aujourd'hui commence par une présentation du projet par la Direction des infrastructures, MM. Joël VANNI et Christophe SOULLIER, ensuite Jean-Marc BONINO présentera l'ensemble des points procéduraux de mise en compatibilité, puis il y aura un échange avec les Personnes Publiques Associées (PPA) réunies aujourd'hui pour cet examen conjoint permettant cette procédure.

**Monsieur MAGRO**.- Monsieur VANNI, nous vous écoutons.

*(Présentation à l'écran.)*

**Monsieur VANNI**.- Au préalable, je voudrais excuser nos partenaires maîtres d'œuvre de leur absence. Je voudrais rappeler que l'équipe de maîtrise d'œuvre, Michel DESVIGNE, Paysagiste, Norman FOSTER, Architecte associé avec le Cabinet TANGRAM Architectes, également le Cabinet INGEROP et Yann KERSALÉ pour la partie éclairage, a déjà eu l'occasion de faire plusieurs présentations, on l'excusera donc de ne pas être présente aujourd'hui.

Je voudrais également rappeler que le management d'un projet comme celui-ci est constitué d'un ensemble de procédures. Nous en avons une qui est assez importante, c'est la procédure devant la Commission des Sites à Paris juste après celle qui a eu lieu récemment en préfecture, la Commission des Sites locale, pour laquelle le projet a déjà fait l'objet d'un avis favorable à la quasi-unanimité hormis 3 abstentions, de mémoire. Je pense qu'il est important de rappeler que localement le projet a déjà recueilli un avis favorable.

Les échéances sont tendues, mais le planning aujourd'hui nous laisse entendre que l'échéance de décembre 2012 sera respectée. C'est le souhait de tous, c'est le nôtre également, et c'est notre objectif commun à tous.

Excusez-nous à nouveau de la présentation légère qui va être faite, mais je pense que vous aurez l'occasion d'assister à des présentations plus importantes, ce qui a d'ailleurs déjà été le cas.

**Monsieur SOULLIER**.- Comme cela a été rappelé, je ne ferai aujourd'hui qu'une présentation assez sommaire de l'opération en me limitant aux éléments de projet qui nécessitent une mise en compatibilité du POS, l'opération globale pourrait nécessiter une présentation beaucoup plus importante et beaucoup plus longue.

*(Présentation à l'écran.)*

**MISE EN COMPATIBILITE DU POS/PLU DE MARSEILLE**

## **LE PROJET DE SEMI-PIETONNISATION DU VIEUX PORT A MARSEILLE (page 4)**

### **\* Le projet :**

Il s'agit d'un projet d'intérêt général de premier plan qui a été formalisé par des commandes politiques avec deux délibérations de la Ville de Marseille et de MPM en février 2009, délibérations qui marquaient vraiment la volonté de reconfigurer l'hyper centre de Marseille et, à travers cela, une volonté très forte de requalifier le Vieux port en réduisant la place de la voiture autour des quais.

La première échéance qui nous intéresse est celle de 2013 (Marseille Provence 2013) qui conduit à des délais très courts, mais nous faisons tout pour respecter cet objectif important.

## ***UN PROJET D'INTERET GENERAL DE PREMIER PLAN***

### **LA PLUS GRANDE PLACE DE MARSEILLE SUR UN SITE EMBLEMATIQUE (pages 5 et 6)**

L'équipe de maîtrise d'œuvre, pilotée par Michel DESVIGNE, a proposé un projet pouvant s'articuler en deux grandes missions : une première phase consistant à minéraliser les quais, et une deuxième mission visant à trouver son pendant par une végétalisation très forte au niveau du Pharo, de la pointe ouest d'entrée du Lacydon, jusqu'aux Catalans. Il y a donc là une opposition marquée de la minéralité des quais et un espace beaucoup plus végétal.

Le fait de trouver un aménagement noble autour des quais a principalement pour objectif d'offrir un espace public de qualité, particulièrement pour les piétons et l'ensemble des modes de circulation doux, ce qui passe par une restriction très forte de la circulation automobile.

La requalification de cet espace public passe également par une reconfiguration du plan d'eau : l'enlèvement des barrières autour des quais va repousser les locaux associatifs sur des estacades, et donner ainsi tout l'espace terrestre aux Marseillais.

Ce projet d'intérêt général trouve sa teneur, d'une part, par une minéralisation des quais avec un aménagement en pierres très nobles et avec une oeuvre d'art qui est la grande ombrière qui sera aménagée sur le quai de la Fraternité et, d'autre part, par une reconfiguration complète du plan d'eau pour la tranche 2013 comprise entre la place aux Huilles et le quai d'Honneur de la Mairie.

## ***UN PROJET EN DEUX TEMPS (pages 7 et 8)***

Comme cela a déjà été évoqué, ce projet se décline en deux phases : une première qui est 2013 et une deuxième phase postérieure, à l'horizon de 2020, qui pourrait se décliner par l'aménagement de la chaîne des parcs, ainsi qu'une finalisation de l'aménagement des quais vers le Fort Saint-Jean au nord, le bassin de carénage et le Pharo au sud. Ensuite, lorsque des infrastructures importantes de contournement de la ville comme la rocade L2 seront mises en service, à ce moment-là il sera envisagé une réduction drastique de la circulation sur le quai de la Fraternité.

Quelques images de perspective vous sont présentées : celle de gauche constitue une vue depuis la Samaritaine vers le quai de la Fraternité, et la vue de droite est située du côté du quai du Vieux port avec une vision de l'aménagement du plan d'eau et des futures estacades.

## ***L'ECHEANCE MARSEILLE PROVENCE CAPITALE CULTURELLE 2013***

## LE PROJET D'AMENAGEMENT (pages 9 à 13)

### \* Les quais – Le plan d'eau – L'ombrière :

Cette diapositive illustre les zones où il y aura des travaux pour l'échéance de 2013 :

- une première zone qui porte sur des aménagements terrestres sur les trois quais, et également sur la place Gabriel Perry, des restrictions de circulation sur la Canebière, le plan d'eau qui va être fortement remanié, et le périmètre à l'ouest qui consiste en fait à décaler d'une cinquantaine de mètres un certain nombre de services de l'Etat afin de pouvoir aménager une panne qui nous servira de « tampon » pendant les travaux et, à terme, dans la reconfiguration de l'ensemble du plan d'eau.

Ce plan illustre en détail l'aménagement tel qu'il est envisagé, c'est-à-dire :

- une restriction forte de la circulation automobile autour des quais : cela veut dire que sur ce périmètre-là, les voitures ne circuleront que dans le sens sud-nord et sur une seule voie, et il y aura un sens de retour sur le quai de la Fraternité, donc le sens nord-sud, pour aller de République vers Balard. Tout autour sont prévues deux voies de bus en site propre pour répondre à une forte demande de désengorgement dans ce secteur, car je rappelle qu'à proximité se trouve la gare d'échanges qui constitue un nœud d'échanges important, et que tout ce secteur-là est et sera fortement emprunté par les transports en commun.

L'ombrière se situe face à la mer. Elle est positionnée à un emplacement assez stratégique qui est à la fois proche de la gare maritime et proche de la sortie du métro. Cette ombrière constitue l'œuvre d'art, le signal qui pourrait marquer l'année européenne de la culture sur ce territoire.

Le fait d'enlever les barrières conduit à aménager huit estacades qui sont des pontons situés le long du port. Ces pontons construits en dur, fondés sur pieux, accueilleront à la fois les locaux des sociétés nautiques, les « cabanes » des associations, ainsi qu'un espace de carénage et une grue pour maintenir l'activité de carénage.

Son emprise sera de 1.000 m<sup>2</sup>, sa structure légère sera métallique, en inox brossé, avec un profil en aile d'avion pour sa toiture qui est soutenue par huit poteaux métalliques de 40 cm de diamètre. Cet ouvrage entièrement transparent laissera libres la continuité piétonne et les différents usages qui pourraient être amenés à l'occuper ; il n'y a aucun élément bâti sous l'ombrière.

En ce qui concerne les éléments techniques avec les coupes et les emprises au sol, la vue de droite, page 11, montre la hauteur limite de 7,5 m envisagée ; cette hauteur respecte les prescriptions réglementaires. Aujourd'hui, la hauteur de l'ombrière se situerait à environ 6,5 m, 7 m, mais le calage de cette ombrière a été fait de façon à dégager les vues depuis la perspective afin de ne pas constituer un masque depuis la Canebière.

### \* Les estacades :

Les estacades sont également une conception de l'architecte FOSTER qui propose une construction très contemporaine en planches rectangulaires en bois naturel, donc non peint, d'aspect gris.

Les locaux des associations accueilleront un local « déchets », des sanitaires, un espace convivial comme ceux des sociétés en général. Ces estacades et les pannes actuelles seront fermées par des portes en bois qui sécuriseront leurs accès, et ce toujours dans le même design d'un aménagement en bois.

Il y a en tout huit estacades : six d'une surface de 200 m<sup>2</sup>, et deux autres d'une surface un peu plus importante, 250 et 300 m<sup>2</sup>, du fait d'un nombre de sociétaires plus important qui justifie le fait de disposer de surfaces plus vastes sur ces estacades.

Sur les vues en plan, on voit les locaux des associations, l'accès aux quais par une petite passerelle fermée par un portail, les grues qui seront toutes changées, et l'espace de carénage qui fera l'objet d'un traitement particulier avant le rejet dans le réseau : toutes les eaux de carénage seront prétraitées dans des cuves de décantation situées en dessous.

Voilà quelques éléments rapides de présentation de ce projet.

(M. MORAINÉ quitte la réunion à 15 heures 20.)

## **MISE EN COMPATIBILITE DU POS/PLU DE MARSEILLE**

### **LE PROJET DE SEMI-PIETONNISATION DU VIEUX PORT A MARSEILLE (pages 14 et 17)**

#### **\* Un projet d'intérêt général de premier plan :**

**Monsieur BONINO (DIR DUF /MPM).**- Je ne reviendrai pas sur l'intérêt général de ce projet, mais on peut quand même le résumer au travers des trois chapitres suivants :

- un espace public de première ampleur et un accès à la mer retrouvé,
- des aménagements contemporains en dialogue avec le patrimoine : une large ombrière, la rénovation de la gare maritime, etc.,
- un plan d'eau réorganisé pour conserver les usages des navigateurs professionnels et amateurs marseillais.

#### **\* Le projet de mise en compatibilité :**

C'est l'article L123-16 du code de l'urbanisme qui permet de mettre en œuvre cette procédure, c'est donc la déclaration d'utilité publique de ce projet qui vaut mise en compatibilité du document d'urbanisme.

#### **\* Objet de la mise en compatibilité :**

Je vous rappelle que le projet tel que présenté était incompatible en deux points avec les actuelles règles du document d'urbanisme opposables, par rapport à l'ombrière et par rapport à la construction des locaux techniques sur le plan d'eau.

## **LES PIECES DU PLU CONCERNEES : LE REGLEMENT (page 18 à 22)**

On propose de créer un sous-zonage NDp1 qui permet de réaliser les ouvrages qui ont été définis avec des modifications du règlement qui permettront d'instruire le dossier dans le cas de nouvelles règles opposables.

Ces articles du document d'urbanisme figurent dans le document en votre possession, je n'en ferai donc pas la lecture, mais je vous propose de voir directement les diapositives du Plan, page 20, présentant les actuels documents d'urbanisme : on voit bien que les deux séries d'ouvrage, l'ombrière et les huit estacades, ne peuvent pas être construites dans ce cadre-là. La proposition qui vous est faite (page 21), consiste à créer ce fameux sous-zonage NDp1 qui permet d'envisager les constructions présentées auparavant.

Je reste à votre disposition si vous souhaitez des précisions sur les documents d'urbanisme.

**Monsieur MAGRO.**- (*Hors micro, inaudible*).

**Monsieur BONINO**.- Les crues sont exsangues de cette notion de hauteur. Aujourd'hui, la proposition qui est faite est d'augmenter la hauteur afin de permettre la construction de l'ombrière et par ailleurs de la réduire sur les estacades de façon à s'assurer que le volume des estacades soit contrôlé.

**Monsieur MAGRO**.- A ce stade-là, il serait bien que l'on ait l'avis des personnes publiques associées.

**Monsieur BONINO**.- Je précise que le procès-verbal de cette réunion devra se conclure par la position des PPA, c'est-à-dire l'accord formel ou le non-accord que ce projet puisse s'orienter vers la procédure d'enquête publique, et ce procès-verbal sera joint au dossier d'enquête publique.

**Monsieur MAGRO**.- La discussion est ouverte.

**Madame FIGUEROA**.- Votre projet « Vieux port » a été soumis à une étude d'impact et a fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité environnementale au niveau de la DREAL.

La démarche de mise en compatibilité de votre POS avec le projet « Vieux port » devrait dans l'épure, si l'on s'en tient à l'article L300-6 du code de l'urbanisme, faire l'objet d'une évaluation environnementale. Etant conscient de la superposition des démarches entre celles de l'étude « impact » et celles relatives à la mise en compatibilité, la proposition qui est faite est de saisir formellement l'autorité environnementale au titre des Plans et Programmes, c'est-à-dire le Préfet de département –ce n'est pas la DREAL dans ce cas– car, en tant que maître d'ouvrage du projet, vous êtes la personne considérée comme étant en capacité d'exprimer si elle considère que son projet a un impact notable sur l'environnement et que, en l'occurrence en arguant du fait que vous avez déjà fait une étude d'impact et que l'avis de l'autorité environnementale rendu est positif, vous considérez que votre mise en compatibilité n'est pas soumise à évaluation environnementale. Je ne suis pas si je suis claire, c'est relativement complexe, mais c'est le mode d'action que l'on vous préconise, et on vous accompagnera dans la rédaction de la saisine.

**Madame PERRIER**.- En ce qui concerne le document qui nous a été transmis, nous avons deux observations à faire :

- d'abord, nous avons relevé une coquille dans la rédaction de l'article relatif au COS qui renvoie sur l'article 1, ce qui est autorisé, et s'agissant de son troisième point, « *il n'est pas réglementé pour les équipements publics répondant aux fonctions autorisées en RND 1.1 et RND 1.2, les constructions et installations autorisées en RND 5.3 réalisées en NDp (...)* » : il devrait être indiqué « NDp1 ». Le confier au premier article est erroné.

Ensuite, on a bien vu que les espaces constructibles se prévoient de façon graphique, c'est donc très précis, et on sait que lorsque l'on applique un PLU sans règlement, sans document graphique, l'épaisseur du trait a souvent une importance : avez-vous pris en compte le fait que, si la gare maritime était un peu plus large ou s'il y avait des modifications en ce sens-là, les espaces constructibles sur le plan d'eau seraient en capacité de répondre à ce genre de variations infimes mais réelles ? Y a-t-il une petite marge ?

**Monsieur SOULLIER**.- Au niveau des estacades, il y a une marge d'un mètre tout autour de l'épaisseur du trait, et pour l'ombrière c'est de l'ordre de deux mètres.

**Monsieur VALLETTE**.- Je voudrais insister sur ce que vous venez de dire, Madame PERRIER, parce que les choses peuvent effectivement changer dans le temps, c'est-à-dire qu'il ne faut pas que cela soit figé, car il pourra y avoir une réorganisation du système : il faut être certain d'avoir une marge de manœuvre pour ne pas être obligé de faire à nouveau une modification du PLU.

**Monsieur VANNI**.- On peut répondre assez facilement sur le plan d'eau : le NDp1, a priori, permet effectivement d'avoir les pannes, etc., mais il existe d'autres mesures pour les pannes qui sont celles du plan d'eau, c'est-à-dire la navigation, etc., qui induisent le fait qu'on soit limité par ailleurs.



En revanche, pour ce qui concerne les locaux sur le plan d'eau, il y a une volonté de ne pas aller au-delà d'une certaine surface, il y a donc l'épaisseur du trait qui permet d'être à l'aise sur l'emplacement, et en même temps c'est une façon de réguler l'espace des locaux.

Pour apporter plus de précisions, on n'est que sur la première partie du plan d'eau, la partie suivante fera l'objet d'un autre examen pour la poursuite vers d'autres clubs qui sont quant à eux plus importants. C'est une partie du Vieux port où un usage existe et ce qui est proposé y répond. Ce plan-là n'évoque pas la poursuite de la tranche 2020 pour laquelle un autre permis d'aménager devra être déposé. On s'est limité à la tranche 2013, parce que sinon en termes de procédure on sortait du cadre.

**Madame RICHARD**.- Le Conseil Général a été largement associé à ce projet et le finance, comme chacun le sait. Il y a eu des réunions suivies entre la Ville, la CUM et la Direction de la Vie locale, la consultation des services a eu lieu, et l'avis est favorable.

Un élément de précision technique concernant les estacades nous a cependant été demandé : par rapport aux hauteurs prévues des estacades, l'impact visuel de celles-là a-t-il été pris en compte ?

**Monsieur VANNI**.- Les architectes qui travaillent sur le sujet ont, bien entendu, étudié toutes les perspectives. Celles-ci ont été présentées à l'ABF, en Commission des Sites à Paris et en Commission des Sites Locale. Ce travail d'architecture au sens noble du terme a donc été mené, et ce dans le respect des proportions.

**Monsieur PHILIPPE-JANON**.- En remarque préalable, je vous indique que le réseau routier départemental n'est pas concerné, que mes observations concernent donc les répercussions potentielles sur le réseau au-delà du périmètre.

Vous l'avez souligné, la semi-piétonnisation du Vieux port a pour objectif ambitieux de réduire la circulation routière de 50 %, ce qui va entraîner un report de trafic qui apparaît page 192 du document qui nous a été transmis. Ce report de trafic va s'opérer sur un itinéraire que vous avez identifié et qui constitue des boulevards. On s'interroge donc sur un report au-delà de ce premier contournement, notamment sur la rocade du Jarret, et plus particulièrement sur la passerelle de Plombières, étant donné que lors de la mise en service de la L2 qui va absorber des flux de transit, cette rocade du Jarret pourrait être plus urbaine, donc requalifiée, et de ce fait avoir une capacité de voies réduite.

**Monsieur VANNI**.- Je ne pense pas que le fait d'évoquer les principes de trafic soit l'objet de la présente réunion, cependant on peut apporter quelques éléments de réponse.

Il y a une volonté sur ce projet qui est de rendre l'accessibilité au centre ville des véhicules privés plus difficile. Pour ce faire, il va donc y avoir deux types d'actions, notamment une action de report du trafic sur le centre ville vers d'autres axes, ce qui augmentera les flux notamment aux heures de pointe sur le tunnel du port, le cours Lieutaud et les boulevards en périphérie. Cependant, ces augmentations sont compatibles avec le réseau actuel. Dans la première phase où la L2 Est et la L2 Nord n'existent pas, c'est la traversée du centre ville en voiture qui doit être interrompu. Toutefois, on encourage véritablement les gens à aller vers le centre ville avec d'autres moyens de transport que ceux existant aujourd'hui.

**Monsieur PHILIPPE-JANON**.- On partage tout à fait cette idée, mais le report de trafic sur le premier contournement risque de se reporter sur d'autres voies plus lointaines.

Par ailleurs, j'ai une autre remarque à faire sur la forme : l'axe vers la Corderie, Préfecture, Lieutaud est nommé « boulevard urbain » sur la carte, et dans le texte, page 191, il est qualifié d' « axe de boulevard extérieur ». En fait, la rocade du Jarret est qualifiée de « boulevard extérieur » sur la carte page 192, d'où une possible confusion ; il faudrait clarifier ce point.

**Monsieur BONINO**.- Vous avez raison, on va le faire.

**Monsieur MAGRO**.- Y a-t-il d'autres remarques ?

**Madame PADILLA**.- Pour l'objet de la mise en compatibilité, la Chambre de Commerce n'a pas de remarque particulière à faire.

En revanche, plus globalement, sur l'ensemble de l'opération de semi-piétonnisation, il y a trois points sur lesquels on aimerait apporter quelques informations :

- en ce qui concerne le stationnement et le flux des cars touristiques, la question de la circulation des cars est à prendre en compte, il faudra donc sans doute travailler sur ce sujet-là en pensant à l'aménagement de points de « dépose-repose » sur les quais. Il faudra aussi travailler sur la circulation pour éviter que les cars passent dans le centre ville et traversent le Vieux port, avec peut-être la mise en place d'espaces de retournement : pour cela, il y a le Club de la Croisière qui pourra être un relai et un acteur à consulter.

- en ce qui concerne la logistique urbaine, la livraison des marchandises, la Chambre de Commerce reste à votre disposition pour travailler plus en détail sur la mise en place d'aires de livraison : on pourra assurer le relai avec les commerçants pour que l'offre en stationnements puisse vraiment répondre à leurs besoins.

- enfin, en ce qui concerne l'attractivité et la qualité des commerces, des actions pourront sans doute être menées pour monter en gamme la qualité des commerces sur le Vieux port : on peut imaginer la mise en place de chartes, il faudrait sans doute travailler sur les enseignes, etc.. Sur ce point-là aussi la Chambre de Commerce peut être votre partenaire et assurer le relai auprès des commerçants afin d'essayer de rendre plus attractive l'offre commerciale sur le Vieux port.

**Madame VALTIERRA**.- J'ai une question portant sur l'ombrière, et notamment les activités qui vont s'y exercer : j'ai vu dans le dossier qu'il était envisagé de maintenir le marché aux poissons, mais d'autres activités sont-elles déjà imaginées sur cet espace-là et, de ce fait, n'y aurait-il pas des aménagements particuliers à envisager qui doivent s'intégrer dès maintenant dans le règlement ?

**Monsieur VANNI**.- Il faut effectivement noter l'activité pour le marché aux poissons, mais l'activité de l'ombrière n'est pas exclusivement dédiée à ce marché, car les commerçants aiment bien être au soleil...

Deuxièmement, la zone n'est pas déterminée en activités, en revanche est prévue dans les aménagements l'amenée des réseaux afin de permettre l'utilisation de cette zone pour des manifestations. Ceci est vrai pour l'ombrière, mais également sur la totalité du quai de la Fraternité, et c'est vu avec les services de la Ville qui les gèrent.

**Madame VALTIERRA**.- Je rejoins Mme PADILLA sur les questions de livraisons et de stationnement, mais je voudrais attirer votre attention sur deux cas particuliers qui sont la circulation des taxis et celle des artisans du bâtiment (électriciens, plombiers, etc.) qui doivent intervenir au centre ville. Une circulation sera-t-elle possible ? Y aura-t-il des alternatives ?

**Monsieur VANNI**.- En ce qui concerne les taxis, le principe est assez simple, car les voies réservées aux bus seront utilisées par les taxis, ils auront donc un cheminement autour du Vieux port assez facilité. De plus, les emplacements de taxi existants actuellement sont maintenus. Le sujet relatif aux taxis a été clairement exprimé et la réponse a déjà été apportée, et tout a été envisagé pour faciliter leur organisation ainsi que celle des cars de tourisme d'ailleurs.

(S'adressant à M. CHENOZ) En ce qui concerne les aires de livraison, je crois qu'un travail a été fait ?

**Monsieur CHENOZ**.- Pour les aires de livraison, des arrêtés de circulation et de stationnement sont délivrés, il faut demander l'autorisation. Cependant, en ce qui concerne les artisans du bâtiment qui voudront stationner cinq minutes, ils n'auront pas le droit de le faire.

**Monsieur VALLETTE**.- Cela va poser un problème de fonctionnement, car il y a les infirmières, les médecins, etc..

**Monsieur CHENOZ**.- Non, parce qu'actuellement dans toute ville, si l'on veut s'arrêter pour plusieurs heures (déménagement, travaux, ...), il faut demander une autorisation qui est toujours accordée.

**Monsieur VALLETTE**.- D'où les emplacements réservés à des urgences ?

**Monsieur CHENOZ**.- Tout à fait.

**Monsieur MARCHAND**.- On peut quand même souligner que l'aménagement proposé ne dégrade pas la situation, loin de là.

Par ailleurs pour la partie qui nous intéresse aujourd'hui, c'est un espace qui ne pose pas de problèmes particuliers de ce point de vue-là, que ce soit pour les livraisons, le fonctionnement des services, ou que ce soit pour le fonctionnement des taxis qui n'est pas dégradé.

**Monsieur MAGRO**.- Y a-t-il d'autres questions ?...

**Monsieur VALLETTE**.- Le projet est tellement beau que tout le monde est d'accord !

**Monsieur MAGRO (s'adressant à M. MARCHAND)**.- Voulez-vous conclure ?

**Monsieur MARCHAND**.- Je voudrais vous remercier pour cette tonalité globalement très positive des personnes publiques associées à ce projet, je pense que cela traduit effectivement l'intérêt que tout le monde porte à une opération emblématique.

*(S'adressant à Mme FIGUEROA – DDTM)* Je reviens sur la position donnée par la DDTM, parce qu'elle a une importance procédurale toute particulière dans la mesure où nous sommes tous conscients que le calendrier ne souffre aucun écart de délai puisqu'actuellement on avait un planning tendu, mais il est resté tendu même s'il est accompli jour après jour.

Je retiens votre proposition qui, sous la forme que vous avez donnée, nous agréée, et je propose d'ailleurs de la faire figurer au procès-verbal de la réunion. J'ai compris que nous saisissions le Préfet de département en indiquant que la Collectivité, maître d'ouvrage, considérait qu'en l'absence d'impact qu'elle a elle-même pu évaluer au travers de l'étude d'impact qu'elle a effectuée et qui a d'ailleurs été confortée par l'avis favorable de l'autorité environnementale, nous considérons qu'il n'y avait pas de problème de procédure et de besoin de saisie de l'autorité environnementale à nouveau, et que vous alliez nous valider cela en retour. Ai-je bien compris ce point-là ?

**Madame FIGUEROA**.- Oui, c'est l'avis du Préfet qui compte.

**Monsieur MARCHAND**.- Je vous propose par ailleurs, dans la mesure où la DREAL n'a pas participé à cette réunion comme aux précédentes qui se tenaient en coordination des services de l'Etat sous la présidence du Secrétaire général de la préfecture, que nous consolidions cette position devant M. CELET. Je trouve la proposition judicieuse dans la mesure où elle nous permet aussi de traiter un point qui pourrait faire l'objet d'un contentieux éventuel, parce que l'on sait tous que ce sont des choses qui peuvent arriver dans la vie dans projet complexe.

**Monsieur MAGRO**.- Jean-Marc BONINO ?

**Monsieur BONINO (s'adressant à Mme FIGUEROA)**.- On peut conclure que globalement les PPA présentes sont favorables à la proposition de projet qui a été présentée aujourd'hui, et donc c'est dans cet état-là, correction faite des erreurs matérielles ou coquilles relevées, que le dossier sera soumis à enquête publique.

**Madame FIGUEROA**.- Tout à fait.

**Monsieur BONINO**.- Merci.

**Monsieur MAGRO**.- Merci. Nous avons terminé.

*(La séance est levée à 15 heures 40.)*