

DIALOGUE VILLE-PORT

Thématiques « Report modal ferroviaire »
Atelier n°1 : connaissance partagée

25 septembre 2019

Consignes de sécurité

- **En cas d'incendie :**

- Se regrouper dans le calme à l'extérieur des locaux au niveau du terrain de football
- Les animateurs donnent l'alerte auprès du poste de secours à l'accueil
- Attendre les secours

- **En cas d'arrêt cardiaque d'un des participants :** des défibrillateurs sont à disposition dans les locaux

- **En cas d'attaque terroriste :**

- Se confiner sans bruit et éteindre les téléphones portables
- Se protéger
- S'enfuir

PLAN SÛRETÉ

- 1 Accueil
- 2 Amphithéâtre
- B4 Bureaux 701 à 708
- B7 Bureaux 711 à 718
- B5 Bureaux 801 à 806
- B6 Bureaux 811 à 815
- B2 Bureaux 1005 à 1010
- B3 Bureaux 1501 à 1503
- 3 Centre de ressources
- B1 Direction
- 4 Entrée principale
- 5 Gymnase
- H Hébergement
- B4 Inscriptions-Secrétariat
- 6 Mur d'escalade
- 7 Pendule de Foucault
Rue intérieure couverte + 2 mezzanines
- 8 Restaurants
- 9 Entrée/Sortie
- 2a Salle Niolon
- 2b Salle Sormiou
- 2c Salle Sugiton
- F2 Salles 501 à 505
- F4 Salles 511 à 513
- F1 Salles 601 à 605
- F3 Salles 611 à 613
- F6 Salles 901 à 903
- Toilettes

Commission communale de sécurité
 Dossier T.8514
 PV N° 2017/17 357
 du 01 09 2017
 avis favorable

3 défibrillateurs cardiaques :
 amphithéâtre (2), restaurant (8), gymnase (5)

Point de rassemblement alerte incendie : terrain de football
 Référent évacuation incendie : devant le pendule de Foucault (7)

Bouches incendie

Référent évacuation incendie
 au pendule de Foucault



PROGRAMME ET RÈGLES DE TRAVAIL

Intervenants

■ Animation / facilitation

- Adeline PRATLONG
- Elise RIBARDIÈRE
- Alfred DERAGNE
- Stéphane SAINT-PIERRE



■ Intervenants

- Aurélien LECINA – Préfecture BdR
- Géraldine PLANQUE - GPMM
- Magali MOINIER – DREAL PACA

Programme de l'atelier n°1

HEURE	DÉROULÉ
17h30 - 17h40	Accueil et introduction
17h40 - 18h	Partage d'un état des lieux concernant la thématique
18h - 19h	Travail en sous-groupes
19h - 19h15	Synthèse collective
19h15 – 19h30	Clôture de l'atelier n°1 et suites

Charte de vie de groupe

- Règles de base :

**Tout le monde a raison ...
... Partiellement !!!**

- Pas de jugement
- Confidentialité
- Écoute
- Bienveillance
- Travailler de façon décontractée
- 100 % de participation pour cet atelier



Autres besoins de votre part ?



INTRODUCTION

Rappel de la démarche

- **10 septembre 2018** : annonce d'un dialogue continu Ville-Port par la SG des Bouches du Rhône
- **21 janvier 2019** : présentation des principes et des modalités de mise en œuvre du dialogue Ville-Port aux élus locaux
- **24 janvier 2019** : validation du comité de pilotage de la Charte Ville-Port d'engager le dialogue Ville-Port
- **3 juin 2019** : installation du comité de suivi
- **Été 2019** : validation du programme de travail en COPIL Ville-Port
- **Septembre 2019** : engagement de la première série d'ateliers sur 3 premières thématiques

Rappel de la démarche

Objectifs

Favoriser les échanges constructifs, positifs et pérennes entre les riverains, les entreprises, les partenaires institutionnels et associatifs

- Prendre en compte les attentes des riverains
- Développer des relations de « bon voisinage » entre les activités portuaires, urbaines et les quartiers limitrophes
- Faciliter l'émergence et la mise en œuvre des projets portuaires, maritimes et urbains partagés

1^{ère} série d'ateliers thématiques : sept. – nov. 2019

Comité de Suivi du 3 juin 2019

Questionnaire aux participants : identification de thématiques prioritaires



Juillet / août – équipe projet
Préparation des premiers ateliers



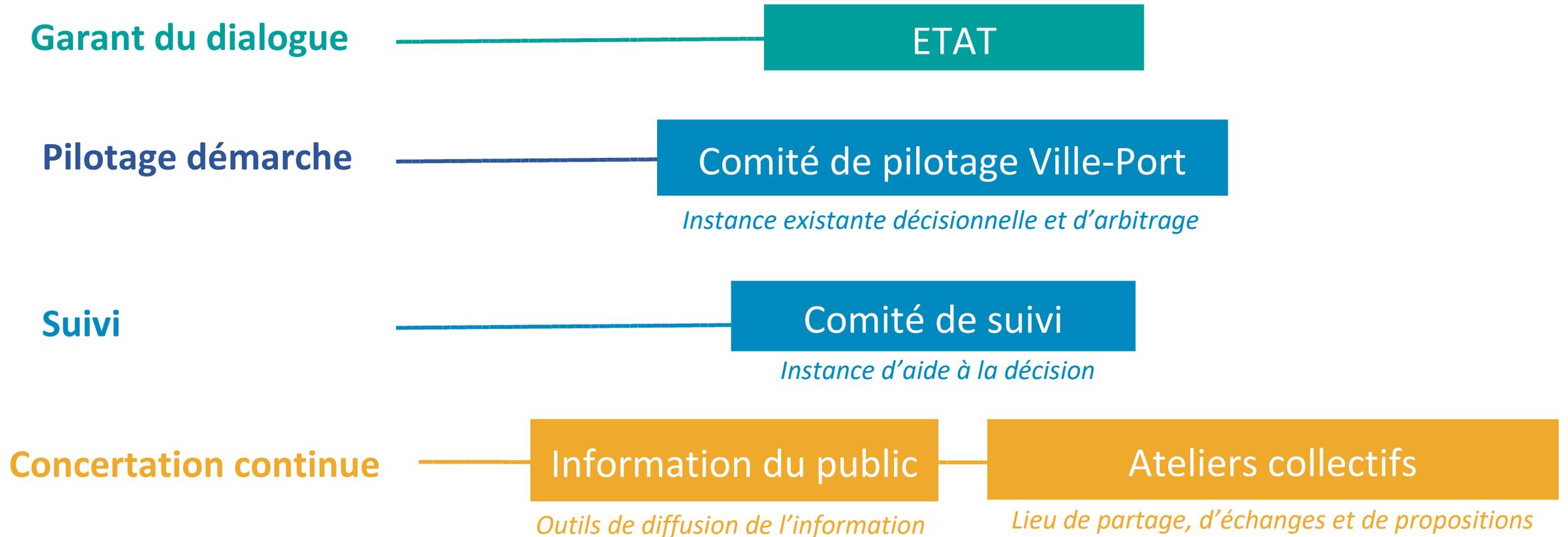
Sept. / nov. - ateliers

Engagement de la démarche avec une 1^{ère} série de 3 ateliers thématiques



Organisation du dialogue Ville-Port

Instances de gouvernance et de concertation



Calendrier prévisionnel

Etape	Période
Validation de la démarche par les partenaires en COTEC puis en COPIL Ville-Port	Eté 2019
9 ateliers sur 3 premiers thèmes : <ul style="list-style-type: none">• « Cadre de vie – santé publique »• « Foncier et accès à la mer »• « Projets de report modal ferroviaire »	Sept. à nov. 2019
Synthèse de la contribution des ateliers COTECH et COPIL Charte Ville-Port	Déc. 2019 Janv. 2020
Analyse et expertise des contributions des ateliers	1 ^{er} trimestre 2020
Présentation et partage des propositions – Comité de suivi Arbitrage et validation des propositions – COTECH / COPIL	2 ^{ème} trimestre 2020 <i>(post élections municipales)</i>

Processus de travail participatif

Un cheminement collectif en 3 temps sur chaque thématique

*Sept.
2019*

Ateliers de travail n°1 : état des lieux partagés

*Oct.
2019*

Ateliers de travail n°2 : tendances, projets et définition d'orientations

*Nov.
2019*

Ateliers de travail n°3 : déclinaison d'actions

Thématique « Report modal ferroviaire »

OBJECTIFS DE L'ATELIER N°1

- Partager un état des lieux sur la thématique
- Evaluer collectivement la situation du territoire en matière de gestion des flux PL, VL, ferroviaires : fonctionnements / dysfonctionnements



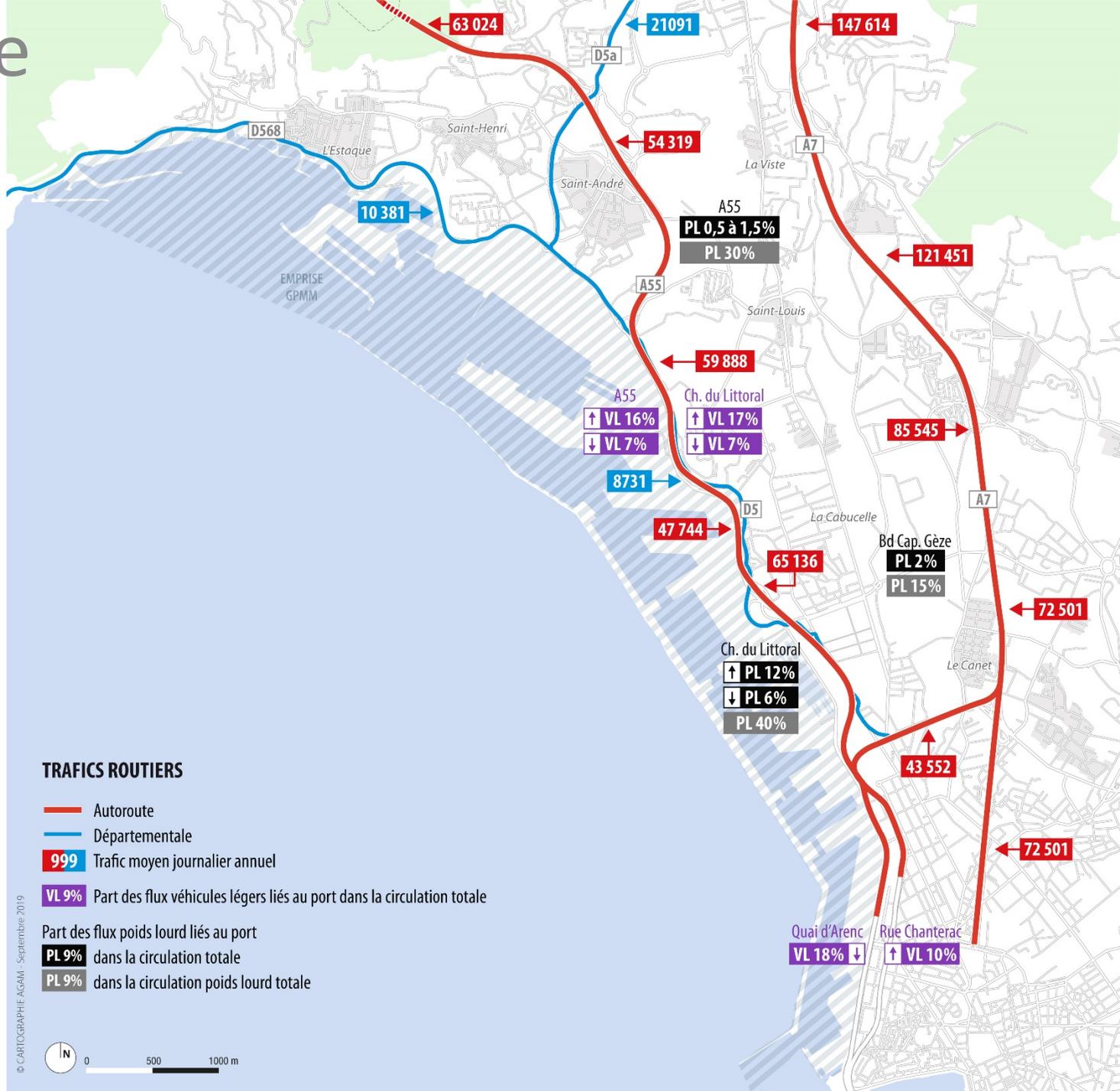
Quelques éléments d'état des lieux

Atelier « Projets de report modal ferroviaires »

Report modal ferroviaire

Les trafics des bassins de Marseille

- 7 M tonnes de marchandises
- 3 M de passagers
- 2 200 poids-lourds / jour
- 5,3 % du flux PL dans Marseille, qui s'établit aux environs de 41270 PL / jour
- 6 trains / jour
- 50 % des trains totaux de fret sur les voies littorales
- 4 000 VL / jour pour les salariés du et dans le port et les mouvements de service
- 3 600 VL / jour pour les flux passagers
- Pas de données disponibles sur la répartition modale



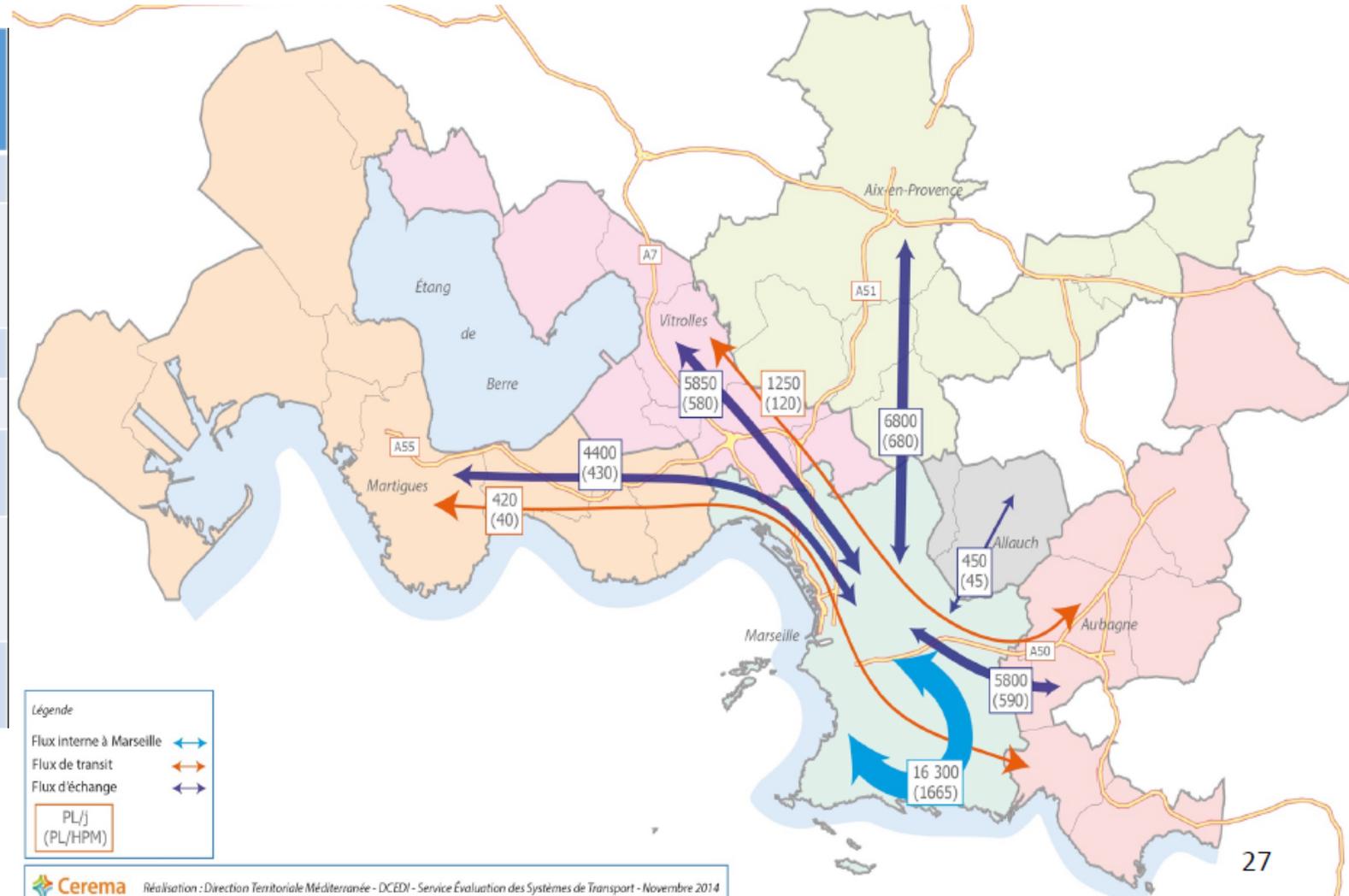
Report modal ferroviaire

Les trafics PL dans Marseille

- Une part minime des flux PL du port (5,3%, soit 2200 PL) dans les flux PL à Marseille.
- Un secteur nord A7-A55 également très concerné par les flux d'échanges (10250 PL jour), auxquels s'ajoutent une forte part d'échanges internes entre le nord de Marseille et le centre de Marseille, notamment de commerce de gros (Min, etc...) à commerce de détail.

	Nombre de PL / Jour
Flux d'échanges PL Marseille	23300
Flux internes	16300
Flux de transit	1670
Total flux de PL dans Marseille	41270
Bassins est GPM	2200
Part bassin est GPM	5,3%

Flux PL en échange avec Marseille et transitant par Marseille



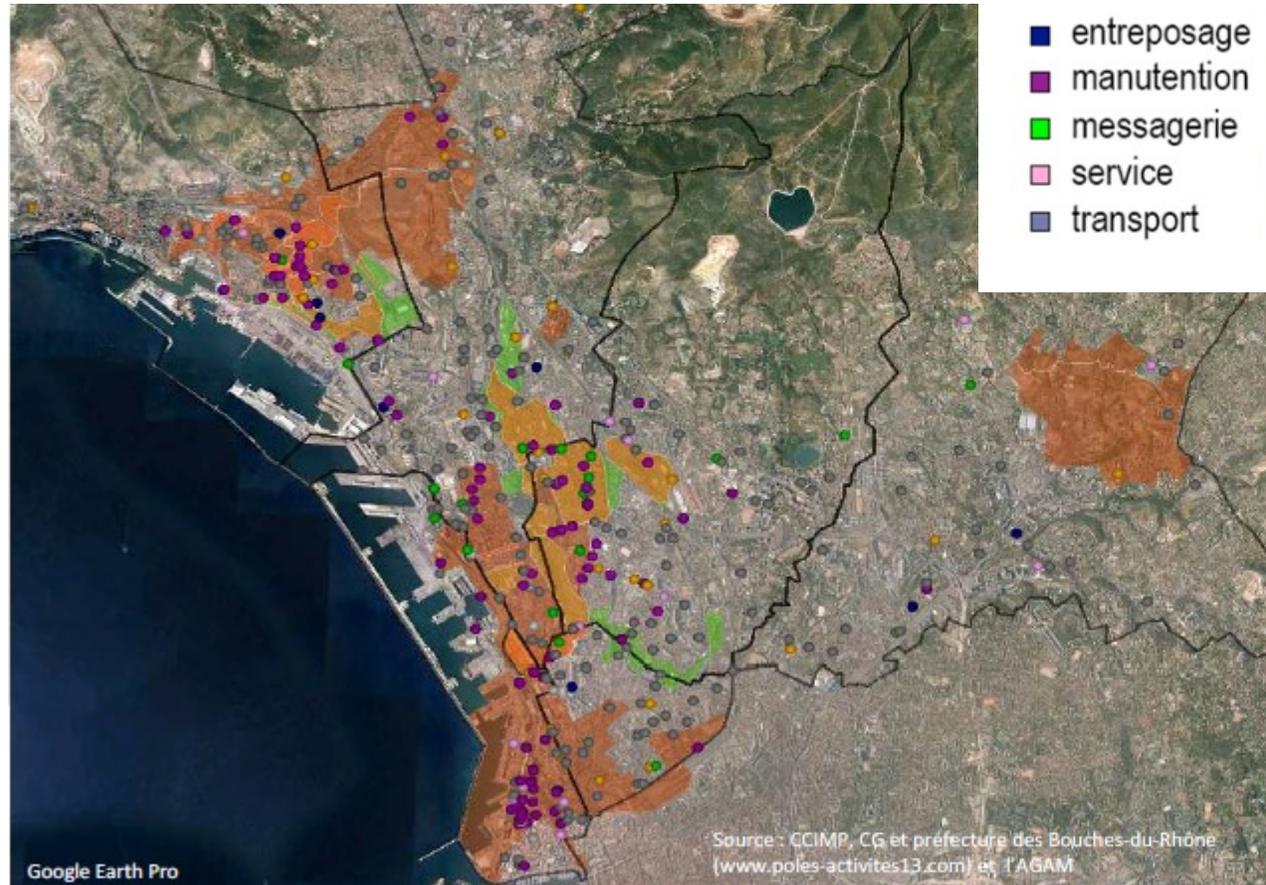
Report modal ferroviaire

Les trafics de marchandises des bassins de Marseille

Trafics marchandises liés au port :

- 50 % des flux vers et depuis Marseille et l'est de l'Etang de Berre
- 500 PL /jour vers et depuis la façade maritime nord de Marseille
- 600 PL / jour vers et depuis l'est de l'étang de Berre
- Flux potentiels transférables sur le fer (15 % des flux)
- 150 PL / jour vers et depuis les bassins Ouest (navette ferroviaire inter -bassin)
- 160 PL / jour vers et depuis des destinations où (service ferroviaire longue distance)
- Principaux itinéraires empruntés par les flux
- liés au port dans Marseille :
- A55, Chemin du Littoral, Capitaine Gèze

Activités logistiques dans la façade maritime nord de Marseille, qui ont un lien avec l'activité portuaire



Report modal ferroviaire

Les flux PL dans Marseille

Parmi ces flux d'échanges PL A7-A55 (slide précédent), **+ de 35%** (soit 3600 PL jour) **sont captés et fixés par le territoire Nord**, qui constitue **un territoire privilégié par la logistique d'entrepôtage (*)**, **le commerce de gros et l'industrie dans Marseille**. 51% des mouvements à Marseille ont pour origine le commerce de gros, les transports et entrepôts et l'industrie, très présents dans le secteur nord (sources: enquête TMV). + d'un camion sur 2 (56%) parmi ces flux d'échanges n'est pas en relation directe avec le GPMM.

Le 14^{ème} et 15^{ème} concentrent **plus de la moitié de la surface d'entrepôts et d'ateliers d'usines de Marseille**.
Le 14, 15 et 16^{ème} arrondissements concentrent **+ de 40 % des emplois du commerce de gros** et 31% des établissements.

Le territoire nord joue également un rôle important pour les flux internes à Marseille (environ 810 PL à l'heure de pointe du matin, 400 à l'heure de pointe du soir), notamment pour les flux de redistribution entre le commerce de gros et le commerce de détail présent dans tout Marseille. Les flux internes d'origine portuaire n'excèdent pas 500 PL jour.

Parmi les 72400 mouvements quotidiens (livraisons / enlèvements) que Marseille enregistre, + de 60% sont réalisés par des moins de 3,5 t, et sont concentrés dans l'hyper-centre (forte densité commerciale): 26% des mouvements sont liés au commerce de détail à Marseille. A l'inverse dans le territoire Nord, **plus de 40% des mouvements sont réalisés par des camions porteurs ou articulés**.

() le territoire ou l'emploi logistique est le plus dense est le 2^{ème} arrondissement, mais il s'agit surtout de tertiaire logistique: armateurs, transitaires, etc...*

Report modal ferroviaire

Les flux PL dans Marseille

Le commerce de gros génère 23% des mouvements quotidiens: Un établissement de commerce de gros génère en effet environ 21,67 mouvements par semaine, soit beaucoup plus qu'une alimentation générale (9,53 mouvements par semaine), mais moins qu'une pharmacie (31,76)...

Le commerce de gros et le commerce de détail constituent **le secteur où le transport est le moins organisé**: En effet, généralement le réceptionnaire est livré par l'expéditeur (60% des mouvements). Le chargeur est donc aussi la plupart du temps transporteur (cf compte propre). Cette pratique ne permet pas d'optimiser la logistique urbaine. Le taux de remplissage des véhicules est ainsi plus difficile à augmenter que via des tournées de livraisons opérées par les professionnels du transport dans le cadre d'un transport pour compte d'autrui. **Ce secteur est un secteur prioritaire d'intervention pour une réduction globale du nombre de mouvements dans la ville.**

Report modal ferroviaire

Les enjeux prioritaires

- Lutter contre le changement climatique
- Répondre au défi sanitaire de la qualité de l'air
- Limiter la congestion routière : avoir moins de camions et de voitures sur les routes

Trains de marchandises:

*Transport combiné – traction électrique
1 train complet de 750 ml = 55 camions
6 fois de moins de CO2 / km*

Train conventionnel

1 train de 400 ml = 65 camions

Trains de voyageurs , TER , train de banlieue :

20 fois de moins de CO2 pour un même trajet en voiture

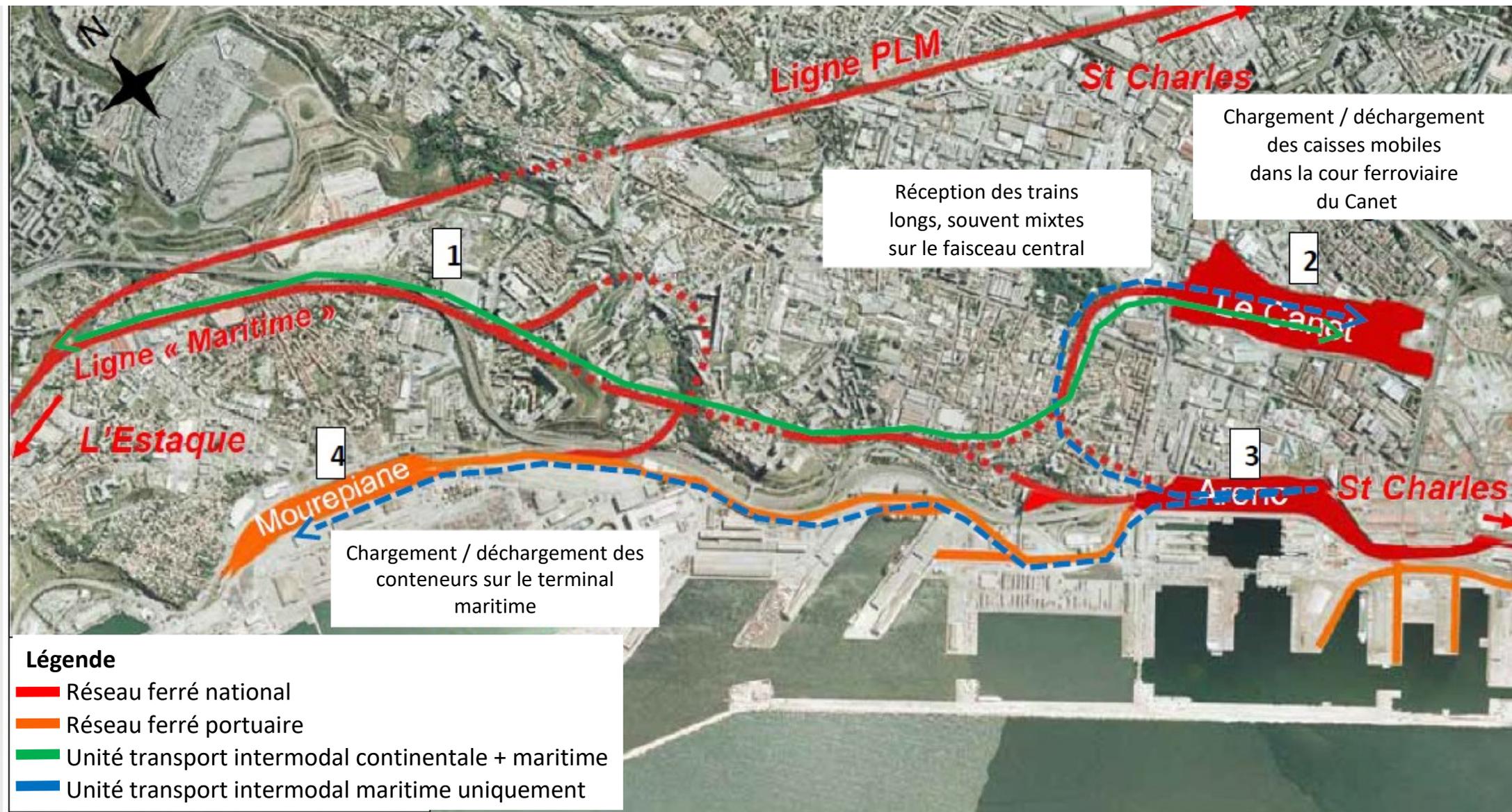
Report modal ferroviaire

Les infrastructures ferroviaires



Report modal ferroviaire

Fonctionnement ferroviaire « Marseille Nord »



Report modal ferroviaire

Fret ferroviaire : différents types de circulation

3 types de flux:

- le transport combiné :

Destiné aux caisses mobiles (origine continentale) et aux conteneurs (origine maritime).



Caractéristiques :

Chantiers de transport combiné pour basculer du fer à la route
Toujours une desserte routière finale
Trains circulant sur tout le réseau
Trains rapides et longs



- les autoroutes ferroviaires :

Destinées au chargement de Poids lourds sur des trains.



Terminal d'autoroute ferroviaire pour basculer du fer à la route
Contrainte d'infrastructure à cause des dimensions des trains
Trains très rapides et longs



- les wagons conventionnels :

Destinés aux marchandises transportées en vrac.



Desserte ferroviaire jusqu'au client
Trains plus courts, plus lourds et plus lents



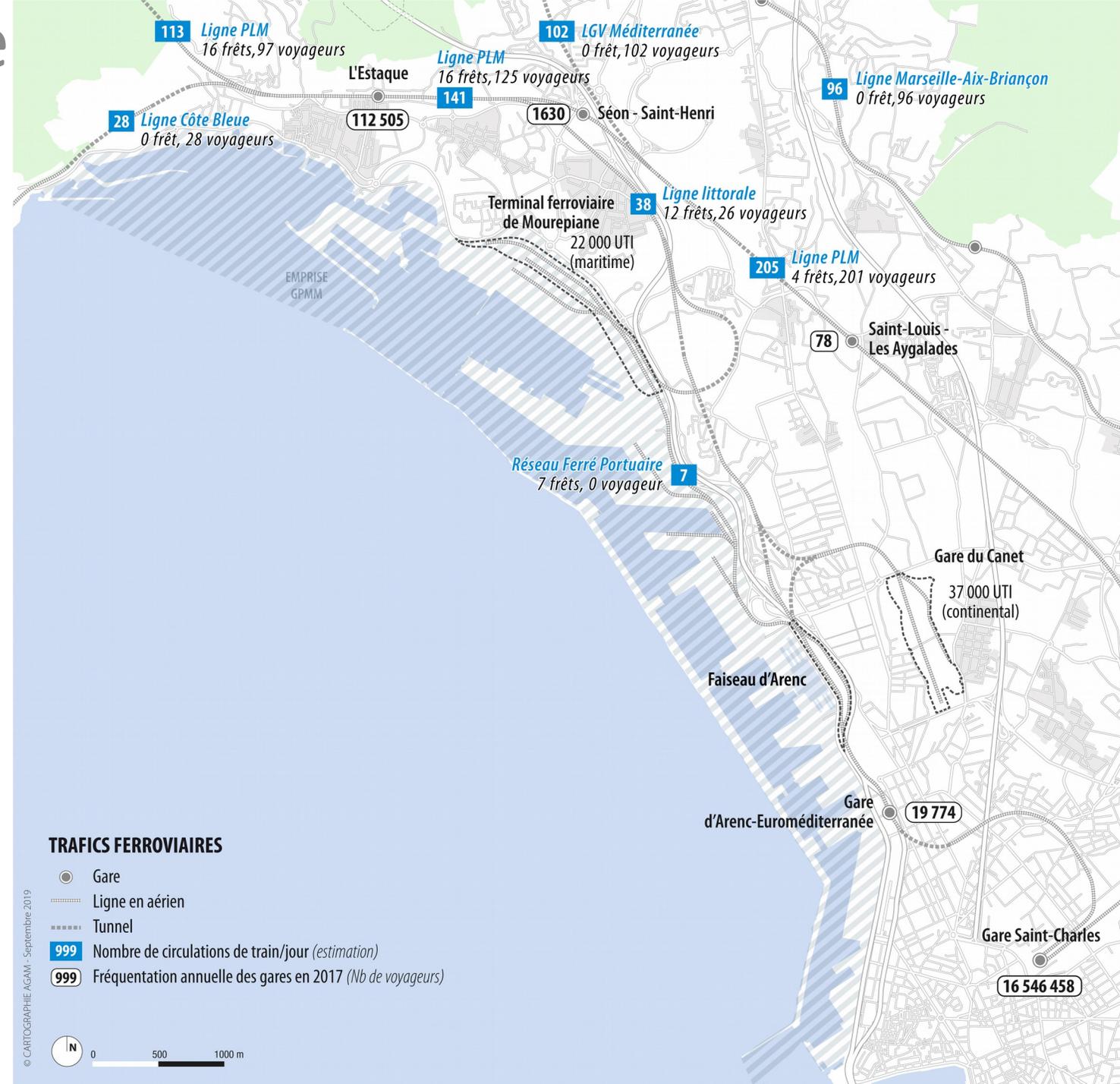
Report modal ferroviaire

Les flux ferroviaires de voyageurs et de marchandises

Historique voie littorale

-Voie historiquement destinée au fret à destination de Marseille (port, Canet ou directement certaines entreprises industrielles)

-Voie ouverte aux voyageurs depuis 2000



Report modal ferroviaire

Fret d'origine continentale : état des lieux

Le site ferroviaire du Canet, la seule porte d'entrée ferroviaire pour les marchandises continentales jusqu'en 2008.

Après 2008, **2 portes d'entrée ferroviaires** : le terminal de transport combiné de **Clésud à Miramas** et le site du **Canet à Marseille**.

Trafic moyen annuel	Nombre moyen de trains	Destinations des trains	Flux moyen PL desserte terminale	Destinations des PL
37 000 UTI (100 000 UTI sur le territoire de la métropole, 10 % de part modale ferroviaire des flux)	2,4 trains / jour	Lille Paris Lyon	170 PL / jour	40 % depuis et vers Marseille 100 % Bouches du Rhône et Est de la région

Fonctionnement des trains en saut de nuit et circulation hors des heures de pointe TER :

- Arrivée des trains au Canet entre 5h et 7h du matin
- Départ des trains du Canet entre 19h et 20h30 du soir

Report modal ferroviaire

Fret d'origine continentale : évolution des flux

	2005	2011	2013	2017
Trafic moyen annuel	90 000 UTI	68 000 UTI	41 000 UTI	37 000 UTI

Un seul terminal de transport combiné sur le territoire

320 PL / jour

Destinations des marchandises qui arrivent en fer :

35 % Marseille et 15 % Var

Origines des marchandises qui partent en train :

23 % Marseille et 11 % Saint Martin de Crau

Rachat de Novatrans par le Groupe Charles André, dont une filiale exploite le terminal de transport combiné de Clésud

Report modal ferroviaire

Fret d'origine maritime : état des lieux

Types de flux	Volumes 2018 annuel	Taux de report modal	Flux ferroviaires générés	Observations flux ferroviaires	Flux PL générés (source 2017)
Conteneurs	251 000 evp*	20 %	1,6 trains / jour	Mixtes maritime et continental Circulation en heures creuses	700 PL / jour Dont 25% hors PACA
Vracs liquides	148 000 t.	0 %			
Véhicules neufs	76 000	non connu	25 trains en 2017 8 trains en 2018	Trafic saisonnier et irrégulier	
Roulier	205 000 remorques	0 %			Roulier international : 600 PL / jour Dont 25% hors PACA Roulier Corse : 900 PL / jour
Vracs solides	526 000 t	100 %	1 train /jour	Trimet / alumine Circulation en heures creuses	marginal
Total : 7 Mt soit l'équivalent de Bordeaux 7,05 Mt.					

* Evp : Équivalent vingt pieds

Report modal ferroviaire

Sources

- Open data : données data.gouv.fr, CD, SNCF.
- Données de trafics GPMM 2018
- SRADDET PACA adopté le 26 juin 2019
- Enquête origines destinations des marchandises traitées sur le site du Canet – DREAL – Technologie Nouvelles - juin 2017
- Analyse des trafics aux portes du port de Marseille – DREAL / GPMM – Trafalgar - mars 2016
- Réflexion Ville-Port Marseille – analyse complémentaire modèle L2 – intégration des trafics PL – DREAL – Egis – août 2015
- Etude origines destinations directes des trafics portuaires du port de Marseille Fos – GPMM- Egis – mars 2015
- étude AGAM livraisons et logistique urbaine, octobre 2012
- Réserve de capacités PACA en transport ferroviaire CETE méditerranée septembre 2011
- Enquête origines destinations des marchandises traitées sur le site du Canet – DRE – CEREMA - 2005



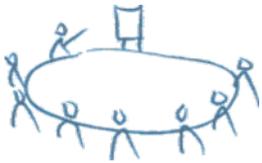
Travail en atelier

Atelier « Projet de report modal ferroviaires »

Organisation de l'atelier

- **Tables d'atelier par secteur géographique**

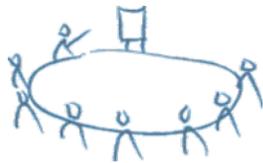
Périmètre DVP



Estaque



St Henri / St André



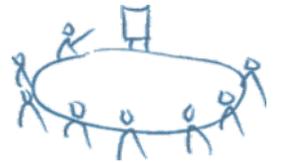
St Louis / La cabucelle



Canet



Joliette



- **1 hôte de table pour chaque sous-groupe pour**
 - Participer aux échanges
 - Noter sur paper-board les principaux éléments de réflexion et les questions
- **2 tours d'atelier en sous-groupe**
- **1 synthèse collective** : partage des productions des sous-groupes
- **1 temps de priorisation individuel**

1^{er} tour



- Atelier en « world-café » avec **support cartographique**
- Chaque groupe travaille à l'échelle de son secteur géographique :

Identifiez les **fonctionnements / dysfonctionnements** liés au flux :

- Les **secteurs où les flux sont bien gérés** : préciser quels flux (PL marchandises, ferroviaires, VL) et quelles conditions favorisent ce bon fonctionnement
- Les **secteurs où il y a des dysfonctionnements** : préciser les flux concernés (PL marchandises, ferroviaires, VL) et les dysfonctionnements

2^{ème} tour

- Les hôtes de table restent à leur table
- Changement de sous-groupe → pollinisation
- Approfondissement des contributions issues du 1^{er} tour



Pratiquer le « Oui, et... » → Ne pas supprimer d'idée



PARTAGE DES PRODUCTIONS

Partage des productions



- Affichage des productions dans la salle d'atelier
- Les hôtes de table présentent la synthèse de leur groupe
- Questions de compréhension ou de complément



HIÉRARCHISATION DES PRODUCTIONS

Hiérarchisation des productions

Vote créatif → **identifier les points noirs les plus significatifs pour vous**

Selon-vous : **quels sont les éléments les plus importants à faire ressortir ?**

- Un participant ne peut voter qu'une seule fois par secteur géographique
- Chaque participant doit utiliser toutes ses gommettes

6 gommettes par participant → **1 gomme par secteur géographique**





CLOTÛRE DE L'ATELIER N°1

Les Suites

Etapas	Dates
Synthèse de la 1 ^{ère} série d'ateliers sur les 3 thématiques Publication sur le site internet	<i>Fin septembre 2019</i>
2 ^{ème} atelier « Projets de report modal ferroviaires » : tendances, projets et orientations	<i>14 octobre 2019</i>
3 ^{ème} atelier « Projets de report modal ferroviaires » : actions	<i>13 novembre 2019</i>

Le mot de la fin

Un mot d'appréciation de la séance





MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

Rendez-vous le 14 oct. 2019 pour l'atelier n°2
Ecole de la Deuxième chance – 17h30