

Centre-ville/Vieux-Port

Un cœur de ville,
reflet des ambitions de la métropole

Objectif 2013



➔ Centre-ville / Vieux-Port

Un coeur de ville, reflet des ambitions
de la métropole

PRÉAMBULE 5

Les acquis d'une première série d'actions 5

Un « Plan Guide » pour un projet global 5

Un centre-ville, reflet des ambitions de la métropole 7

Vers une modernité digne d'une métropole du 21ème siècle 9

Un véritable lieu de vie 10

Une priorité, la requalification des espaces publics 10

Maîtriser la circulation automobile 11

Agir à l'échelle de la ville pour en libérer le centre 12

Le stationnement 13

De nouvelles propositions en matière de transports en commun 13

Priorité au piéton 14

L'ESPACE PUBLIC COMME SIGNATURE DU CENTRE VILLE 15

Le Vieux Port, espace emblématique 18

Intégrer le plan d'eau dans la ville 18

LES AUTRES COMPOSANTES DU PROJET GLOBAL 21

Une présence étudiante accrue 22

Une offre commerciale d'excellence 25

Une effervescence culturelle 27

Une valorisation du patrimoine 28

Une stratégie touristique réaffirmée 28

Tourisme nautique 29

L'habitat, facteur de développement 30

Une stratégie pour réussir le projet centre-ville.....33

Une gestion urbaine efficace : priorité n°1.....35

Une indispensable fédération des compétences et des énergies.....35

Organisation d'un concours international d'urbanisme36

Annexes37

Schémas d'organisation de la circulation autour du Vieux-Port.....38

Extention des TCSP impactant la requalification du centre ville.....39

L'espace public comme signature du centre ville..... 40

Proposition de programmation des aménagements
de l'espace public en centre ville42

Espaces événementiels.....42

Espaces quotidiens.....43

Zones tranquilles.....43

Coupe transversale sur le quai des Belges - Etat des lieux..... 44

Coupe transversale sur le quai des Belges - Proposition 44

Coupe transversale sur le quai de Rive-Neuve - Etat des lieux.....45

Coupe transversale sur le quai de Rive-Neuve - Proposition45

Premières propositions pour un plan guide..... 46

Projet d'aménagement et d'animation nocturne du centre ville49

Imaginaire ... Le quai des Belges51

Références et images d'espaces publics53

Préambule

LES ACQUIS D'UNE PREMIÈRE SÉRIE D' ACTIONS

Ces dernières années, la ville de Marseille et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ont conduit plusieurs actions significatives dans le centre-ville suivant plusieurs objectifs :

- améliorer l'espace public - rénovation de la place Villeneuve-Bargemon et du cours Jean Ballard, requalification de rues commerçantes représentant près de 100 000 m²,
- protéger et valoriser le patrimoine urbain dans les secteurs du Panier, de République-Joliette, de Belsunce et du Chapitre-Noailles-Canebière-Opéra-Thiers,
- réhabiliter les logements dans le cadre des trois PRI Panier, Thubaneau et centre-ville,
- élargir le cœur de ville et stimuler la dynamique commerciale : promotion commerciale, soutien financier via le FISAC, opération Canebière,
- promouvoir déplacements collectifs et modes doux - tramway, service « Le Vélo »,
- mieux gérer le stationnement : nouvelle offre, abonnements résidents, surveillance renforcée.

Des résultats tangibles sont déjà à mettre au crédit de ces interventions conséquentes auxquelles beaucoup d'agents économiques ont prêté leurs concours, notamment par la création du tramway et la rénovation des espaces publics alentours. Ce plan est une suite logique et obligée de l'action entreprise.

UN « PLAN GUIDE » POUR UN PROJET GLOBAL

Ce document vise à amplifier le processus de redynamisation du cœur de ville de Marseille en soulignant les actions complémentaires susceptibles d'être engagées dans le cadre d'un projet global. C'est-à-dire un projet multi-thématique dans lequel devront s'inscrire les futures actions publiques et qui doit servir de socle pour organiser le partenariat avec les différentes collectivités territoriales concernées.

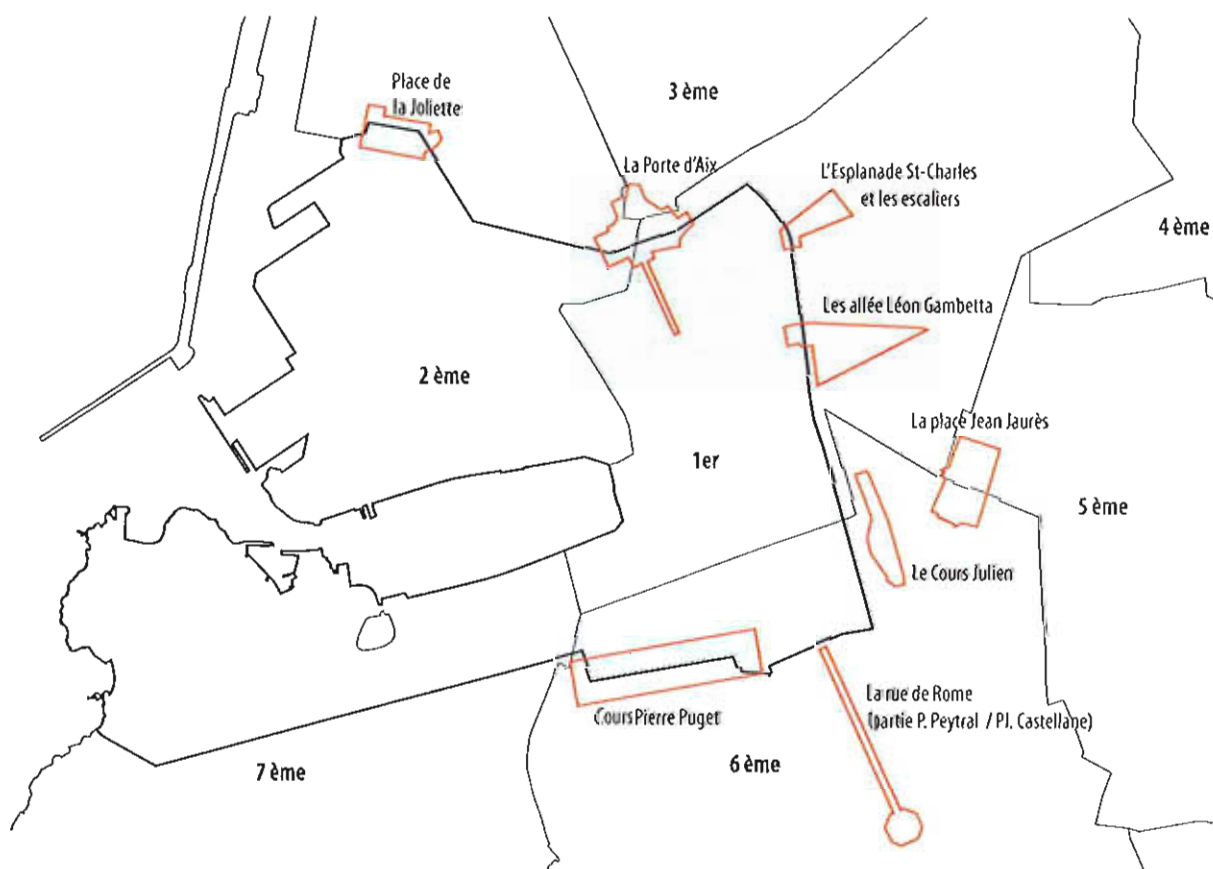
Sans établir de hiérarchisation entre les différentes politiques publiques, il met en évidence l'importance déterminante des réponses fonctionnelles à apporter - circulation, stationnement, cadre de vie, qualité des espaces publics. Elles définissent en effet un cadre urbain requalifié permettant aux autres politiques publiques d'optimiser leur propre efficacité.

Ce plan insiste enfin de façon systématique sur l'impérieuse nécessité d'une gestion urbaine améliorée (propreté, lutte contre les incivilités) et d'une coordination des interventions.

Le périmètre de la réflexion globale et des actions publiques proposées dans ce document d'étude ne peut être considéré comme un périmètre unique et strict.

Il est nécessairement variable selon les thématiques traitées : circulation, espaces publics, commerce, logement.

Si les secteurs du Vieux-Port et de la Canebière et les espaces proches concentrent une part importante des propositions, le territoire compris entre la place de la Joliette, la gare St-Charles, les places Jean Jaurès et Notre-Dame-du-Mont, le Cours Julien, la place Castellane, le secteur de la Préfecture et du Cours Pierre Puget est aussi très concerné notamment en ce qui concerne les déplacements, la circulation, les transports en commun et la requalification des espaces publics.



La passe St-Jean vue depuis le fort St-Nicolas ...



PARTIE I



Un centre-ville, reflet des ambitions de la métropole

Une modernité affichée ...



- 1 ■ Université, la fac de droit
- 2 ■ Culture, le MUCEM
- 3 ■ Loisirs, le palais de la glace et de la glisse
- 4 ■ Économie, la tour CMA-CGM
- 5 ■ Détente, le parc du 26ème centenaire
- 6 ■ Déplacements, le tramway



Un centre-ville, reflet des ambitions de la métropole

VERS UNE MODERNITÉ DIGNE D'UNE MÉTROPOLE DU 21ÈME SIÈCLE

Les options d'aménagement du Schéma de cohérence territoriale (Scot) définissent deux objectifs principaux pour le centre-ville :

- poursuivre la requalification du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille et de la métropole ;
- consolider les fonctions institutionnelles et d'enseignement supérieur liées au statut de capitale régionale.

Marseille bénéficie d'une dynamique positive depuis plusieurs années qui s'est principalement manifestée par le développement des secteurs d'Euroméditerranée et de Marseille Grand Est (Menpenti – Capelette – Rouet).

Une nouvelle image de Marseille se dessine. Il s'agit d'inscrire désormais le renouveau du centre historique dans ce processus.

Cette évolution participe pleinement à la volonté affichée par Marseille de devenir une véritable métropole euroméditerranéenne.

Sa désignation comme « capitale européenne de la culture 2013 » doit, à ce titre, être perçue comme facteur d'accélération de projets et 2013, comme une date clef dans le développement de la ville et le renouveau de son centre historique.



Un plus...

UN VÉRITABLE LIEU DE VIE TERRESTRE ET MARITIME

Il s'agit, notamment, de conforter l'espace fédérateur des Marseillais et, plus largement, de l'ensemble des habitants de la métropole phocéenne du 21ème siècle. Cette ambition se traduira à travers quatre objectifs :

- offrir une véritable qualité de vie résidentielle,
- promouvoir le cœur de Marseille comme principal espace culturel, économique, commercial, touristique et de plaisance et améliorer un lieu d'usage fort des Marseillais, les grandes manifestations en étant un exemple comme la fréquentation le soir et la saturation le week-end,
- valoriser l'histoire, le patrimoine et l'identité de la ville,
- valoriser le plan d'eau et réorganiser le Vieux-Port pour mieux le mettre en valeur tout en conservant ses fonctions traditionnelles liées à la mer, à la vie des bateaux et aux hommes : les pêcheurs et leur marché, les grues et l'entretien des navires.

UNE PRIORITÉ, LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

Des actions doivent notamment être engagées pour amener le centre-ville au niveau de celui des grandes métropoles européennes :

- priorité donnée aux piétons et aux modes doux de déplacement,
- animation urbaine intense et diversifiée, offre culturelle variée dans le temps et dans l'espace,
- réhabilitation des quartiers historiques.

PARTIE II



Maîtriser la circulation automobile

Maitriser la circulation automobile

AGIR À L'ÉCHELLE DE LA VILLE POUR EN LIBÉRER LE CENTRE

Aujourd'hui...

Depuis plusieurs années d'importants efforts ont été consentis pour améliorer l'offre de transport en commun, enterrer les trafics sortants du centre-ville et gérer le stationnement sur voirie.

Cependant, le centre-ville est encore traversé par d'importants flux de transit issus des axes République-Breteuil-Paradis et Athènes-Lieutaud, ainsi que des accès autoroutiers autour du Vieux Port. Cette circulation pèse fortement sur son évolution.

Demain...

D'ici 2013, la mise en service du tunnel Prado - Carénage Sud et de la L2 Est, ainsi que la reconfiguration des entrées autoroutières A7 et A55, dessineront un nouveau plan de circulation qui sera complété à l'horizon 2015 par la L2 Nord et le boulevard urbain Sud.

La mise en place de la rocade L2 permettra de soulager la rocade du Jarret des échanges Sud - Nord et, par là même, d'y transférer le transit qui emprunte actuellement le centre-ville.

Les études de trafic réalisées par les services de Marseille Provence Métropole montrent que ce système de « vases communicants » offrira l'opportunité de réduire fortement la circulation au cœur de Marseille et de requalifier la rocade du Jarret.

Il sera alors possible d'organiser, dans une logique de zone, le contournement du centre-ville et de décourager le transit en voiture par le Vieux-Port en s'appuyant sur quatre principes :

- créer un cœur de ville, autour du Vieux Port, à priorité piétonne,
- contraindre la traversée du cœur de ville tout en garantissant des accès aux riverains ainsi qu'aux parkings souterrains,

- aménager une ceinture de boulevards urbains autour du cœur de ville et assurer, au-delà, des zones résidentielles apaisées,
- limiter l'accès au cœur de ville depuis les tunnels (Vieux Port et Carénage - *Schéma, voir annexes page 38*) et requalifier les rues Paradis-Breteuil.

LE STATIONNEMENT

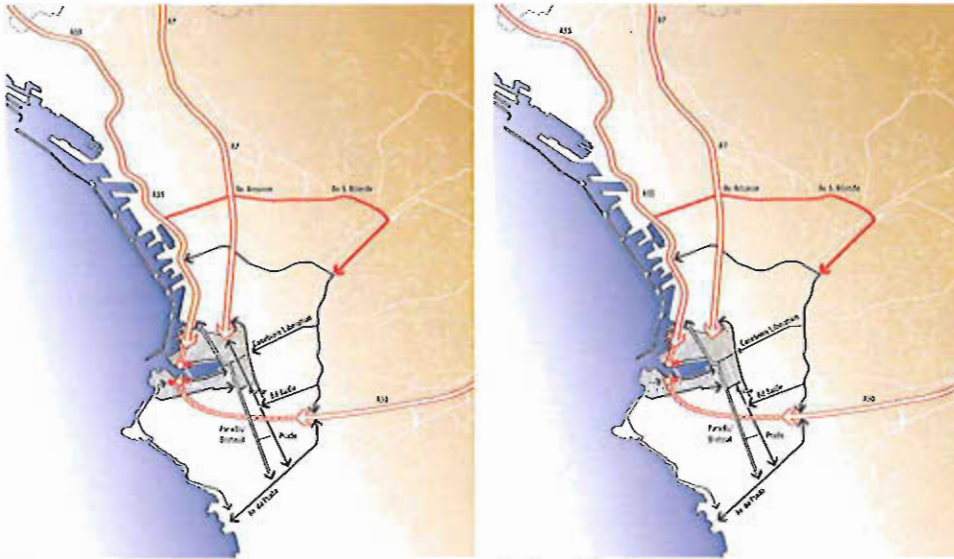
La gestion du stationnement doit accompagner, d'autre part, la réduction de la place de la voiture et le maintien d'un centre-ville vivant pour les résidents et pour les commerces. Il s'agit ainsi de diminuer les places sur la voirie, de généraliser le périmètre du stationnement payant, de développer les abonnements « résidents permanents » de 1 700 places avec un tarif réduit et homogène, et de créer un service nocturne « à la carte » dans les parkings.

Ces actions n'exigent pas la création de nouveaux parkings au-delà de ceux qui sont déjà programmés - Tasso en particulier.

DE NOUVELLES PROPOSITIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le développement du réseau de transport collectif constitue toutefois une condition indispensable et complémentaire à la diminution de la place de l'automobile. L'extension du tramway au Quatre Septembre et à Castellane étant à priori abandonnée, la desserte des 7e, 8e et 9e arrondissements peut être assurée par un Bus à Haut Niveau de Service venant de Luminy et de la Vieille Chapelle. Une ligne dont le terminus serait installé soit au Jardin Puget soit au Quatre Septembre - si un site

La mise en place des contournements et la priorité aux piétons.



Hier

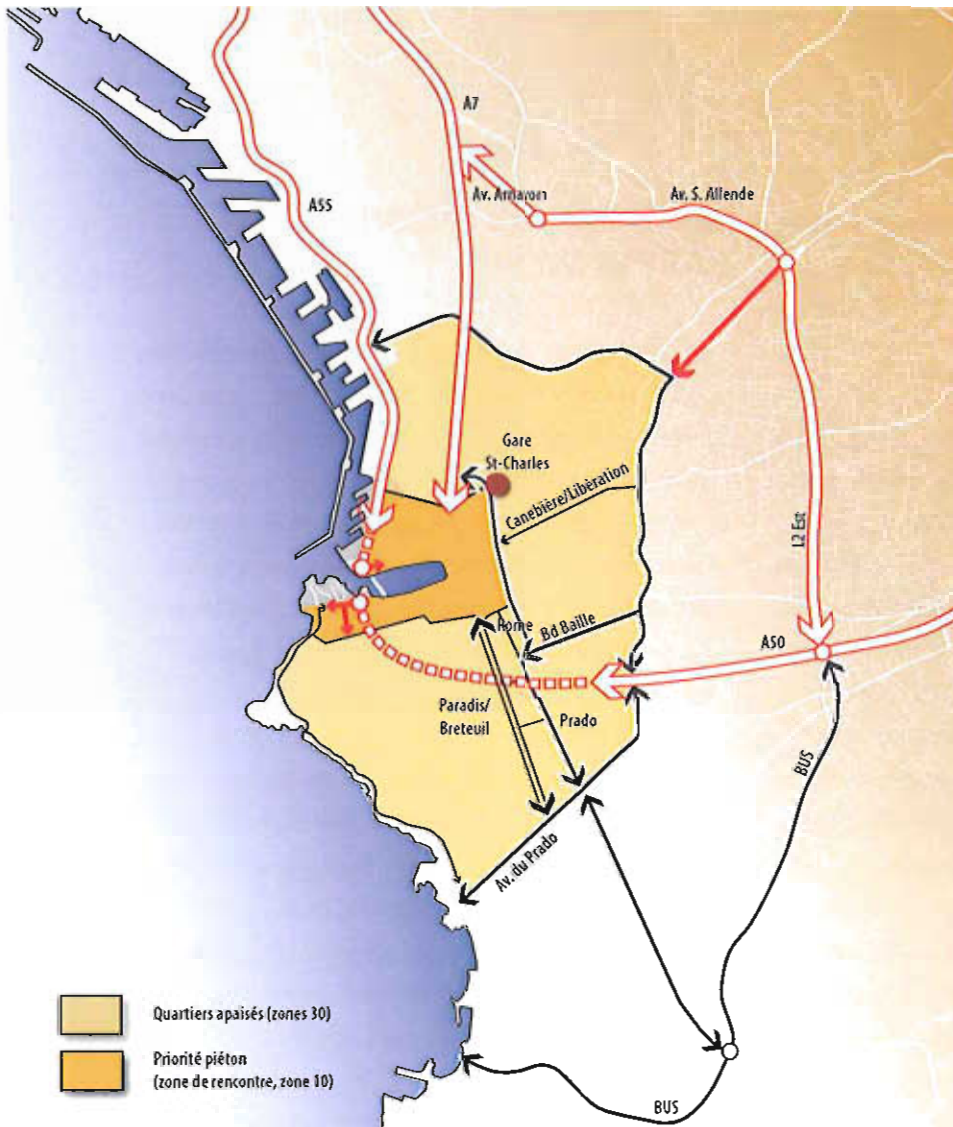
Aujourd'hui

Hier,

2005 - Cinq pénétrantes dans le centre-ville : Canebière, Rome, Paradis-Breteuil, Quai de Rive Neuve, République.

Aujourd'hui,

2007 - Après la baisse de la circulation sur la Canebière et sa suppression dans la rue de Rome grâce au tramway, trois pénétrantes seulement demeureront.

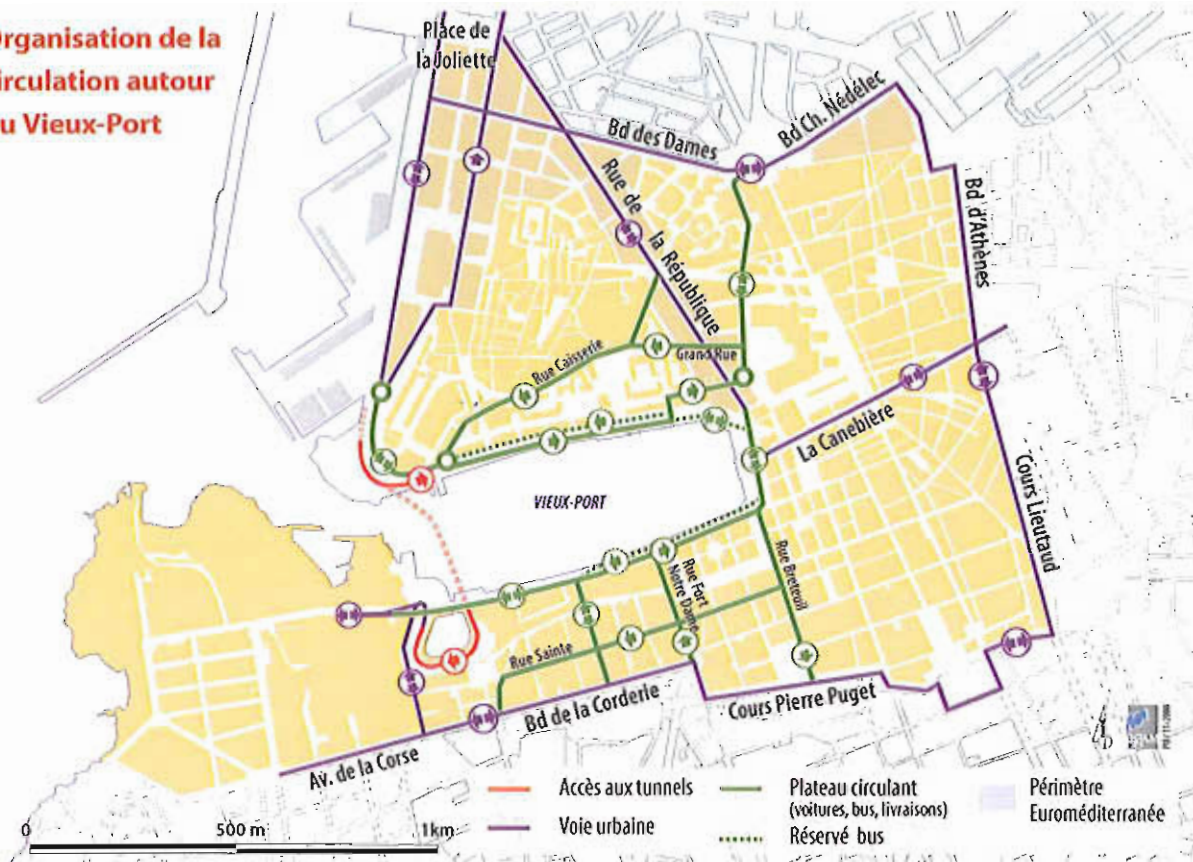


Demain

Demain,

2015 - Un nouveau plan de circulation du centre grâce à la L2 Est et au tunnel Prado Carénage sud.

Organisation de la circulation autour du Vieux-Port



propre complet peut être intégré sur l'avenue de la Corse. Le redéploiement de l'offre de TC doit permettre la suppression à terme du trafic bus sur La Canebière.

L'extension d'un TCSP (l'idéal étant un tramway) au-delà d'Arcenc complètera la desserte vers le Nord. Le réseau de bus nécessite, de son côté, d'être réorganisé afin de limiter son impact sur les espaces publics, en particulier au niveau du Centre Bourse. Dans cette perspective, le dispositif mis en place lors de la création du tramway – déplacement des terminus des lignes de bus à proximité du centre-ville - sera étendu. En complément, un réseau dédié au centre-ville devra être déployé, en s'appuyant sur des véhicules plus petits et électriques.

Les livraisons, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le contrôle du respect des espaces piétons, les déplacements des cars de tourisme, constituent autant de problématiques à intégrer à la conception du plan de circulation et à l'aménagement des voies. *Schéma, voir annexes page 39.*

PRIORITÉ AUX PIÉTONS ET AUX MODES DOUX

La conjugaison de toutes ces actions offre l'opportunité d'un changement durable des pratiques ; celles-ci privilégieront désormais les déplacements à pied et en vélo dans le centre-ville et favoriseront son accessibilité en transports collectifs. A ce titre, le succès de l'opération « Le Vélo » montre qu'il est possible de modifier les habitudes en ce domaine en mettant de nouveaux services à la disposition des habitants.

La généralisation de plateaux mixtes (zone tranquille) dans le centre historique (à l'exemple des rues Grignan, Davso, de l'Opéra) permettra de confirmer cette réussite tout en facilitant son accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

La forte réduction de la circulation automobile est l'élément déterminant du processus de renouveau du centre historique et, plus largement, de l'affirmation d'une nouvelle image du centre-ville. Mais en parallèle à la mise en place d'un nouveau plan de circulation, un projet urbain ambitieux devra être engagé.

L'espace public comme signature du centre ville

L'espace public comme signature du centre-ville

La requalification des espaces publics et la qualité des aménagements qui ont accompagné la réalisation du tramway ont eu des conséquences fortes (nouveau partage de l'espace public) et symboliques (nouvelle image de la Canebière et du cours Belsunce). Il s'agit de poursuivre cet effort pour donner véritablement la priorité au piéton dans un périmètre cohérent.

Les aménagements devront ainsi s'inscrire dans quatre axes permettant d'identifier clairement l'hyper centre-ville :

- déterminer ses limites par une ceinture de boulevards - Nédélec et cours Lieutaud, notamment - où restent à planter des arbres d'alignement,
- offrir de grands espaces multifonctionnels (J4, Quai des Belges, ...) comme support de la politique d'animation du centre-ville en matière de culture, de commerces, d'économie ou de plaisir, notamment, et un parc composé de deux jardins - Entrecasteaux, l'hiver et Pharo, l'été,
- réserver des lieux adaptés aux services de proximité - places pour les marchés, aires de jeux, cours pour la flânerie, jardins pour s'aérer - qui viendront compléter les espaces offerts aux événements,
- transformer la plupart des rues situées à l'intérieur de cette ceinture de boulevards en voirie semi-piétonne - à l'image de la rue Francis Davso et du quartier Opéra.

• *Schémas, voir annexes page 40.*

• *Proposition Plan guide, voir annexes page 46.*

Cette démarche apparaît d'autant plus importante que les espaces publics constituent l'élément premier de l'intervention publique et le support

principal de l'animation urbaine, quotidienne ou événementielle.

Les nouveaux aménagements devront être de grande qualité et réalisés autour d'éléments communs (matériau, mobilier, ...) permettant une identification immédiate du « périmètre centre-ville ».

Exemples, références et images d'espaces publics, voir annexes page 53.

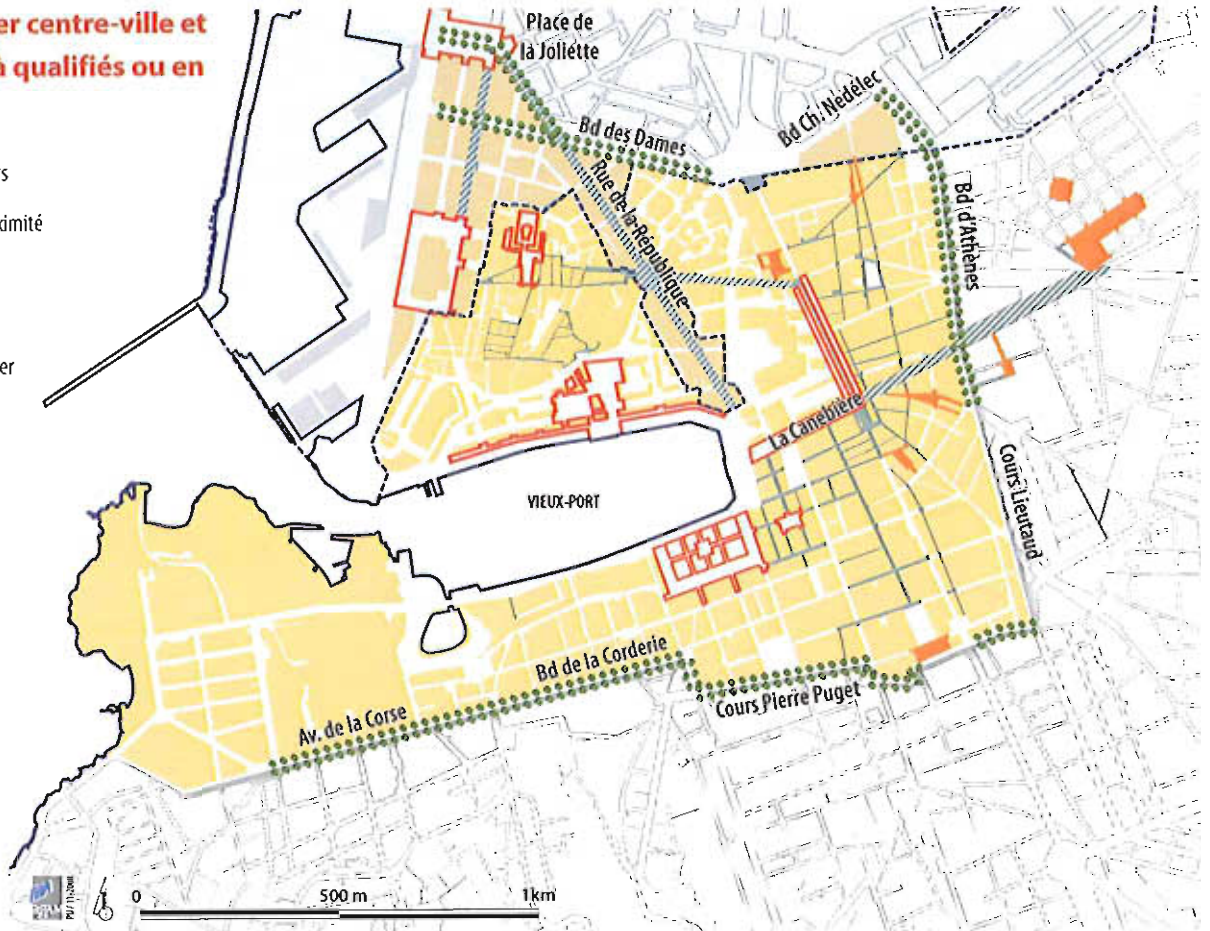
Il s'agit, en la circonstance, d'assurer une véritable appropriation de l'espace public par les Marseillais eux-mêmes afin de les rendre acteurs de l'animation et de la gestion de leur centre-ville.

Ce travail doit concerner prioritairement quelques espaces majeurs du cœur de ville. Et, notamment, le Vieux Port, symbolique entre tous • *voir la proposition de programmation figurant dans les tableaux joints en annexes page 42.*

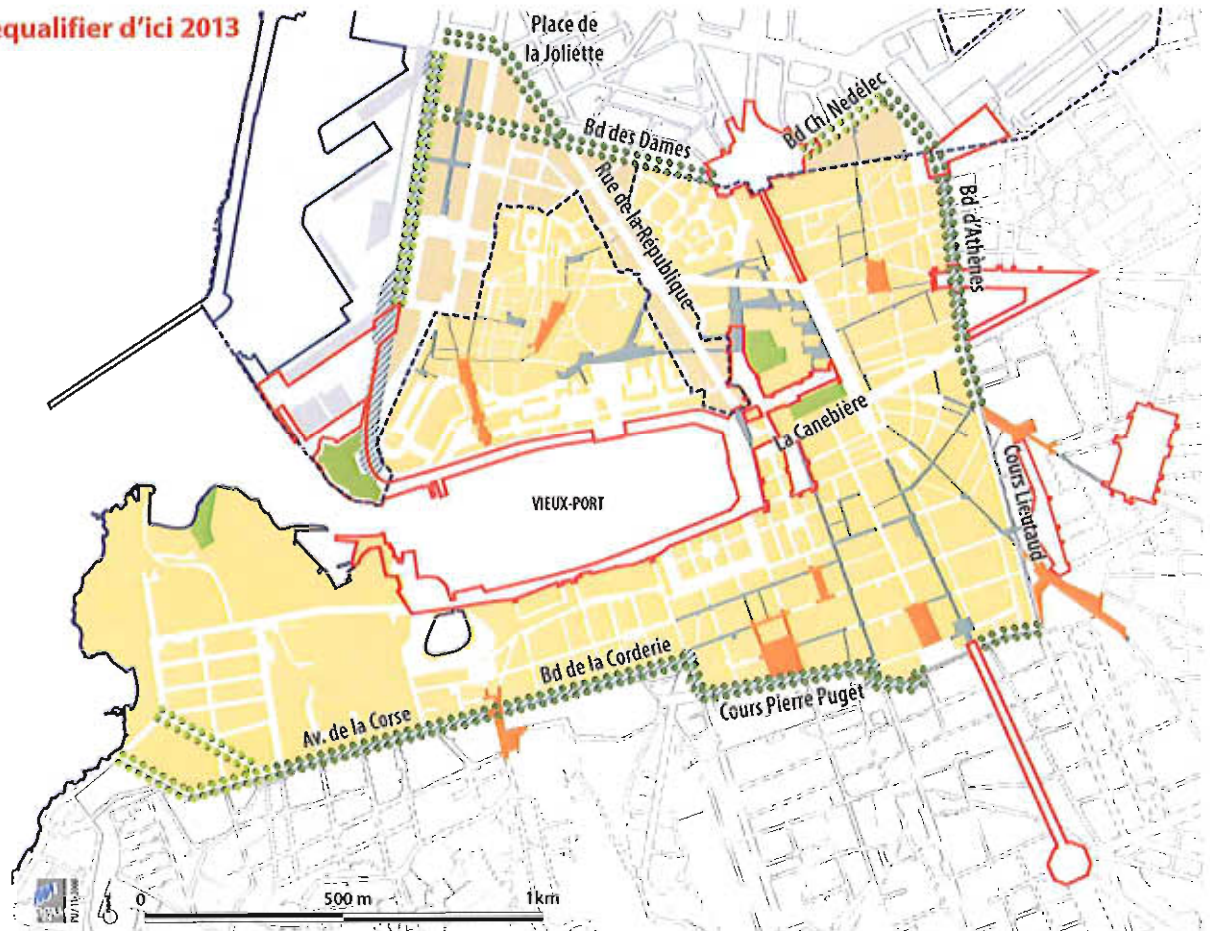
La requalification doit également prendre en compte en amont la question de la gestion urbaine (contenu, organisation) qui est la condition sine qua non pour une qualité permanente des espaces publics.

Périmètre de l'hyper centre-ville et espaces public déjà qualifiés ou en cours

-  Espaces publics majeurs
-  Espaces publics de proximité
-  Zones tranquilles
-  Voies requalifiées
-  Espaces verts à conforter ou à créer
-  Alignements d'arbres à planter
-  Alignements d'arbres existants
-  Hypercentre
-  Périmètre Euromed



Espaces public à requalifier d'ici 2013



LE VIEUX PORT, ESPACE EMBLÉMATIQUE

Berceau de la ville, le Vieux Port mérite un projet ambitieux, qui devra être porté avec d'autant plus d'énergie que les contraintes sont nombreuses. Il s'agit, en premier lieu, de renforcer son image en réalisant un aménagement unique et de très grande qualité de l'ensemble du quai.

Le nouveau plan de circulation permet, notamment, d'envisager :

- la réduction de la place de la voiture sur les quais (une voie à sens unique),
- la réalisation d'une continuité piétonne entre le Vieux Port et le J4,
- la reconfiguration complète du Quai des Belges,
- le réaménagement du site «Bassin de Carénage».

Coupes du quai des Belges et du quai de Rive-Neuve, voir annexes pages 44 et 45.

L'introduction de l'art contemporain et de la lumière sur l'espace public, à l'image des actions conduites par la ville de Nice tout au long du tracé de son tramway, constitue une piste de réflexion intéressante pour composer une identité propre. La mise en lumière de ce site constitue ainsi un élément d'identité fort qu'il sera nécessaire de faire évoluer en tenant compte de l'intensité de la vie nocturne, à l'instar de l'animation des façades lors de la Massalia. *Voir annexe page 49.*

INTÉGRER LE PLAN D'EAU DANS LA VILLE

Le lien avec le plan d'eau apparaît tout aussi fondamental. Il convient ainsi d'améliorer la situation actuelle, y compris par sa mise en lumière, pour mieux le valoriser tout en prenant en compte ses usages. Une capitainerie digne du Vieux-Port doit s'installer sur les consignes sanitaires.

Matérialisation au sol de l'ancienne calanque

Barge flottante pour fleuristes, marché, et départ navette

Réaménagement des terrasses de cafés *, préconisations architecturales spécifiques pour les extensions sur l'espace public

Bornes minérales de cantonnement de la circulation

Traitement du sol en cohérence avec la charte des espaces publics du centre-ville restauration de la planéité

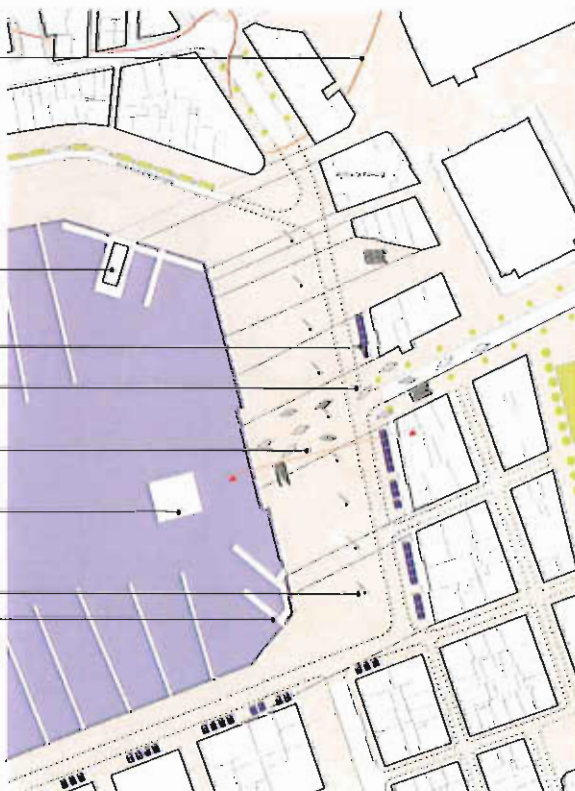
Barge mobile multifonctionnelle affectée à des manifestations diverses

Ligne de candélabres en cohérence avec la charte des espaces publics du centre-ville

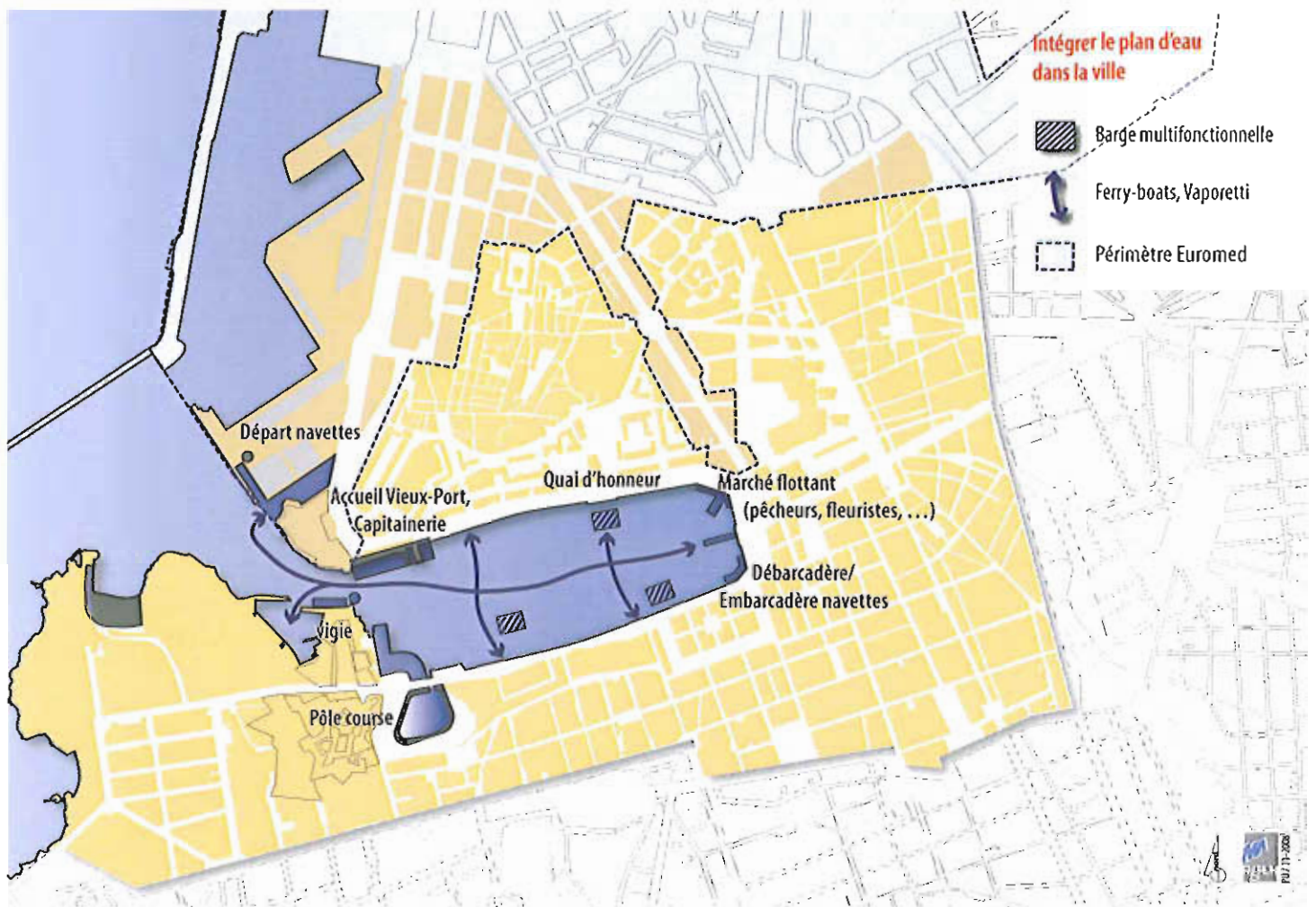
Pontons d'amarrage des bateaux de pêche pour la vente de leurs produits et des vaporetti

Imaginaire, voir annexes page 51.

Plan d'aménagement des espaces publics, exemple du quai des Belges



* Terrasses de café réaménagées selon prescriptions à définir

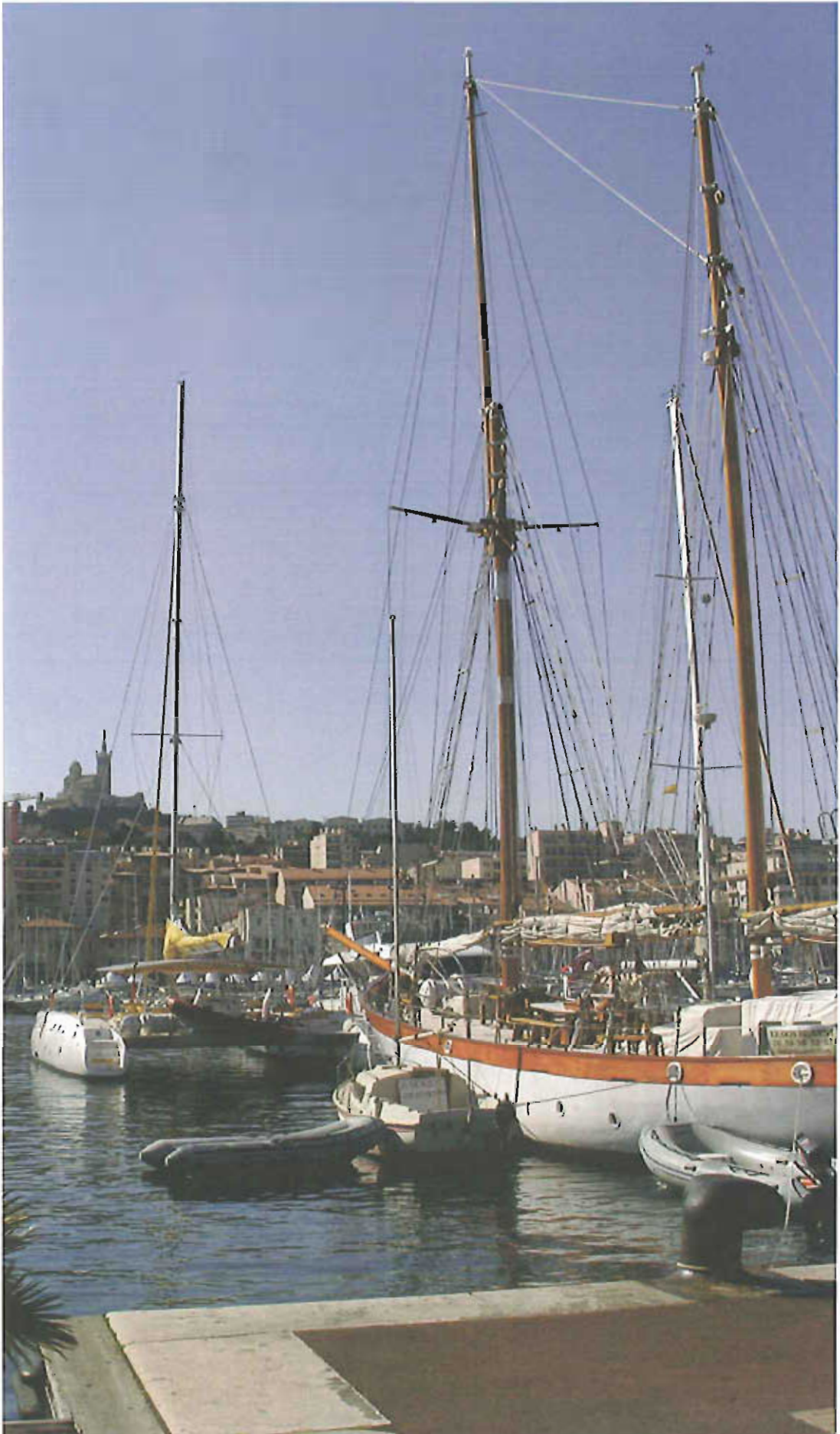


Quatre pistes d'actions méritent d'être envisagées :

- meilleur accès au plan d'eau pour les plaisanciers et le public, accueil des bateaux de passages,
- mise en place de navettes maritimes - traversée du Vieux Port, accueil des croisiéristes, bateau-bus, etc,
- accueil d'événements majeurs dans ce magnifique « théâtre » naturel qui est une véritable scène permanente pour les yeux,
- création d'une panne professionnelle comme à Cannes (showroom) et mise en valeur des voiliers de tradition et des barquettes Marseillaises.

Intégrer le plan d'eau dans la ville, c'est :

- donner à tous l'accès aux quais : plaisanciers, avitaillement, public...
- organiser les services : capitainerie, accueil, quai d'honneur, places de passage, sanitaires, aire de carénage, excursions, en relocalisant la douane, les affaires maritimes, les pilotes, 200 m de quai sous le fort St-Jean rendus à l'accueil et aux régates,
- desservir et sécuriser les pannes,
- développer les transports publics maritimes (navettes, ferry-boats),
- offrir des plate-formes événementielles, pôle course, barges multi-fonctionnelles comme scène de théâtre, opéra, plateau de concert, de film, support des feux d'artifices ...
- inscrire le plan d'eau au plan lumière,
- ne pas oublier le marché flottant.



PARTIE IV



Les autres composantes du projet global

Les autres composantes d'un projet global

UNE PRÉSENCE ÉTUDIANTE ACCRUE

Marseille présente les caractéristiques d'une grande métropole dans bien des domaines universitaires mais elle n'est pas encore perçue comme une ville étudiante.

Les enjeux liés à une présence accrue de l'université et de la vie étudiante dans l'hyper centre sont essentiels pour le développement de la ville elle-même, mais aussi de sa diversité et de son animation. Différents leviers sont ainsi à mobiliser...

Le renforcement de l'offre en enseignements

L'hyper centre ville constitue le territoire privilégié dans le domaine des Sciences humaines et sociales. Il s'agit de viser à la fois l'augmentation du nombre d'étudiants pour atteindre une taille critique (ouverture d'un pôle artistique sur la Belle de Mai, avec 1 000 étudiants, et retour des écoles d'architecture et des beaux arts) ainsi que l'élargissement des formations afin de mieux répondre à une demande de « proximité » captive.

Le développement de la vie étudiante.

S'il accueille aujourd'hui plusieurs milliers d'étudiants, l'hyper centre présente encore un déficit en matière de logements, d'équipements ou de services dédiés. Les pouvoirs publics resteront les principaux moteurs de cette évolution mais il convient de faire prendre conscience aux acteurs privés, aux habitants et aux commerçants, des avantages d'une vie étudiante plus active.

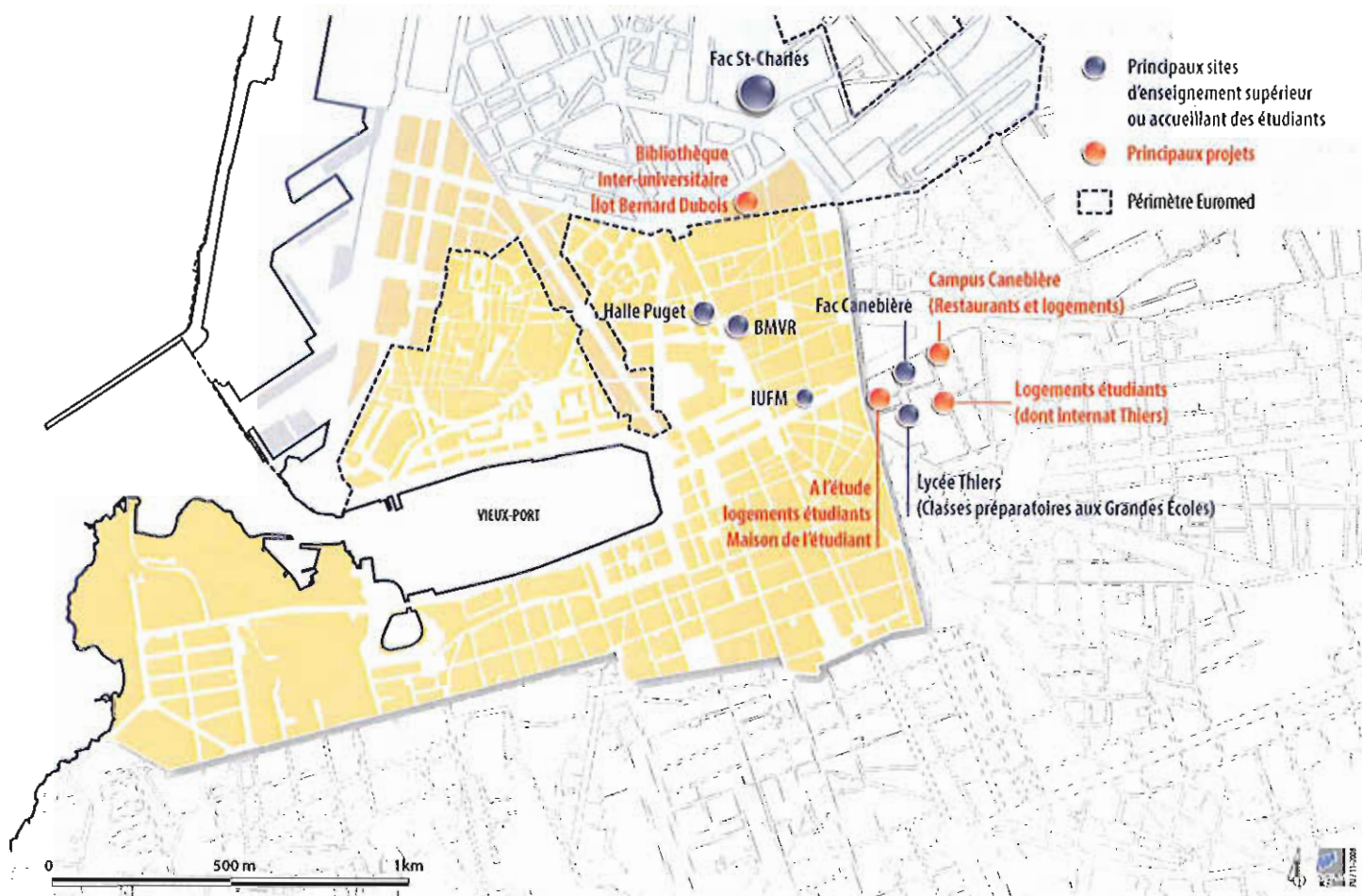
Plusieurs opérations d'importance sont en préparation dans le haut de la Canebière. Elles consti-

Offre en hyper centre ville d'étudiants	Nombre d'étudiants
Fac Canebière (droit, économie appliquée)	2 700
Halle-Puget – Colbert (économie - gestion)	1 700
Lycée Thiers (classes préparatoires aux grandes écoles)	1 000
IUFM	700
Etudiants BTS ou écoles spécialisées	200
Institut de Management Public Territorial	300
Total	6 600

tuent les éléments de base d'un « quartier étudiant » fédérateur et animé dans l'hyper centre. Elles conforteront son statut « d'espace de convergence » entre les sites d'enseignement supérieur qui existent déjà dans l'hyper centre, mais aussi ceux qui sont situés dans un périmètre plus large, St-Charles et Timone aujourd'hui, Belle-de-Mai demain.



Enseignement supérieur en hyper centre



Les projets concernent ainsi :

- la réalisation d'un restaurant universitaire (1300 couverts) et d'une résidence étudiante privée de plus de 150 logements (en sus d'un bar-restaurant branché (Hard Rock Café) , dans l'îlot occupé naguère par le cinéma UGC Capitole,
- la création d'une cinquantaine de logements dédiés aux étudiants à proximité de la fac de droit, et de près de 80 chambres destinées à l'internat du lycée Thiers,
- la création d'une « Maison de l'étudiant » afin d'accroître l'offre en matière de services et d'animation de l'hyper centre. Cette initiative s'inscrit dans le droit fil de la mise en place d'une carte d'étudiant numérique et de sa logique de « panier de services ».

Ces programmes de logements peuvent constituer une première réponse aux difficultés que rencontrent les étudiants en ce domaine, à Marseille. Mais l'augmentation de leurs effectifs dans l'hyper centre se traduira aussi par une tension sur le marché – et, notamment, en matière d'habitat à coût accessible, pour lequel la demande est forte.

Pour les propriétaires privés, une offre de service de type « gestion locative » serait de nature à surmonter les réticences vis à vis des locataires étudiants.



Halle Puget Faculté Sciences Economiques



Station «Le vélo»

La mise en réseau des sites

La faculté de la Canebière, la Halle Puget et l'IUFM, sont bien desservis par le réseau de transport en commun - bus, métro, tramway et dispositif « Le vélo ». La montée en puissance d'un pôle de compétences en Sciences humaines et sociales suppose de les relier plus efficacement encore.

Plusieurs pistes sont à explorer. Et notamment le renforcement des modes de déplacements doux, ainsi que l'amélioration de la signalétique et du jalonement, en particulier à partir des grands pôles d'échanges et notamment la gare St-Charles.

De même est-il indispensable de favoriser davantage les relations entre les trois sites de Luminy, de l'Étoile et du Centre-Ville.

Il apparaît également indispensable de mieux maîtriser le coût des déplacements pour les étudiants. Dans cette optique, la mise en place de services voire d'une tarification spécifique aux étudiants est souhaitable tant à l'échelle de la ville que de la métropole.

L'inscription des sites dans leur environnement urbain

Des aménagements sont nécessaires aux abords des sites universitaires pour renforcer leur visibilité dans la ville. La requalification des espaces extérieurs et, notamment des entrées, leur accroche aux quartiers, la mise en lumière, la sécurisation, favoriseront ainsi leur intégration urbaine (demande que ce volet sécurisation soit intégré dans le plan local de sécurité).

UNE OFFRE COMMERCIALE D'EXCELLENCE

L'offre commerciale de Marseille est structurée autour de trois grands pôles d'attraction régionale - le Centre Ville, la Valentine et Grand Littoral. Elle ne cesse de s'améliorer tant au plan quantitatif que qualitatif.

Fort de près de 6 000 implantations, le parc commercial du centre ville développe un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros. Et la demande continue d'y croître grâce à une attractivité nouvelle, un gain démographique confirmé et un développement du tourisme - les croisières en premier lieu.

Face à cette demande, des projets structurants sont en préparation afin de le doter de 100 000 m² de surfaces complémentaires : « Terrasses du Port » (40 000 m²), Centre Bourse (extension de 21 000 m²), rue de la République (35 000 m²), secteur de la gare et de la Canebière.

Mais l'amélioration ne peut se limiter à une évolution quantitative et doit porter sur toutes les composantes d'une offre d'excellence qui viendront renforcer la vocation commerciale locale et régionale du centre ville.

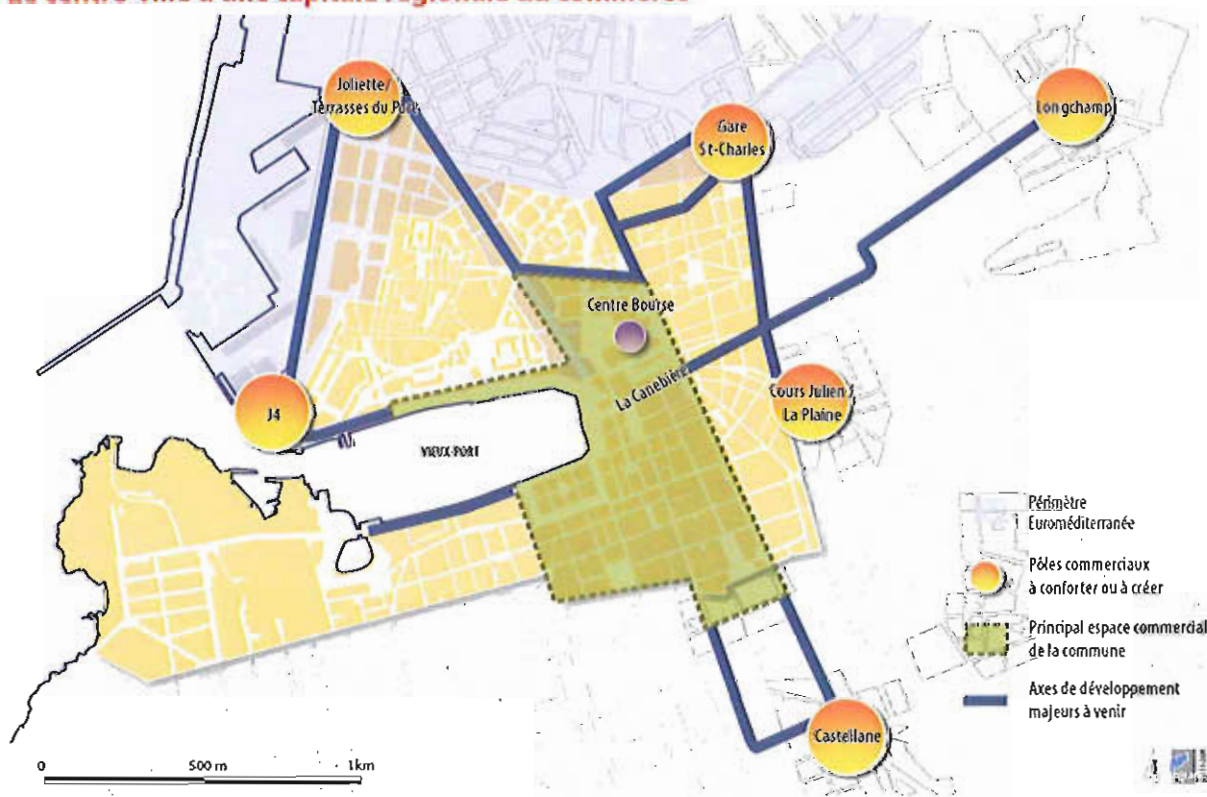
Améliorer l'image

Celle-ci est déterminante pour déclencher l'envie de venir acheter en centre ville. Elle suppose une communication plus ciblée et coordonnée avec d'autres acteurs, une permanence de l'animation (dans les commerces et sur l'espace public) ainsi qu'un cadre de vie digne de cette ambition - notamment en termes d'esthétique urbaine, de mobilier urbain, de propreté et de gestion maîtrisée de l'espace public. Le projet de requalification de la rue Paradis est, de ce point de vue, indispensable.

Assurer une bonne desserte

Au-delà de cette envie, il s'agit d'assurer une bonne accessibilité au centre-ville, quel que soit le mode de transport et pour toutes les clientèles. L'accès au parking du Centre Bourse doit ainsi rester satisfaisant en venant du Sud comme du Nord.

Le centre-ville d'une capitale régionale du commerce





La rue de la République

Contribuer à une bonne visibilité de l'offre

Celle-ci est contrariée par la superficie du centre-ville et le nombre important des commerces et des services qu'il propose. Une communication « par thème » peut en faciliter le repérage et la lisibilité. Il convient, en outre, de privilégier le confort des cheminements piétons.

Proposer une offre de qualité et diversifiée

Cette démarche repose sur plusieurs critères

Qualité du bâti et accroche commerciale. Le centre-ville bénéficie globalement d'une bonne qualité architecturale et la Ville de Marseille a consenti d'importants efforts pour l'améliorer, au Panier, à Belsunce ou sur la rue de la République. Des soutiens financiers ont été mobilisés en accompagnement, via notamment le FISAC, pour l'aménagement des rez-de-chaussée et la modernisation de façades commerciales.

La disparité des situations exige l'élaboration d'une charte des enseignes complémentaire à celle des devantures.

Qualité des locaux commerciaux. Près d'un local commercial sur deux nécessite une rénovation. Les efforts déployés par la Ville en termes de sensibilisation et d'outils d'aide à la rénovation doivent être poursuivis.

Diversité de l'offre commerciale. L'offre commerciale doit répondre, ici, aux différentes motivations d'achat :

- les besoins quotidiens des habitants et de ceux qui travaillent en cœur de ville. Ce dernier offre une réponse diversifiée mais qui manque parfois de complémentarité entre les commerces.

Les Terrasses du port



Le centre Bourse, 31 ans déjà...





Imaginaire ... Le Centre Bourse, la rue Bir-Hakeim et la rue des Fabres vus depuis Belsunce

Le développement d'une offre généraliste de type « Supérette », à très large plage horaire d'ouverture, peut apparaître intéressante à cet égard ;

- les propositions en matière d'aménagement de la maison ou de loisirs récurrents sont quasi inexistantes et peu lisibles. L'offre doit être structurée, notamment dans le secteur République – Terrasses du Port ;
- l'achat ludique nécessite une offre clarifiée autour de polarités mieux affirmées et plus complémentaires – en matière de restauration de loisirs, notamment. Il convient d'ailleurs d'améliorer l'attractivité du centre-ville le soir, y compris en termes de loisirs ;
- l'achat « désir » bénéficie d'une offre pléthorique qui couvre la plupart des créneaux.

Qualité des services. Elle s'impose comme une donnée essentielle pour renforcer l'attractivité commerciale. Loin d'être uniformisés, ces services - stewards urbains, livraison à domicile, centralisation des achats sur les lieux de stationnement - doivent prendre en compte l'hétérogénéité des demandes et des clients pour mieux s'y adapter. Il est nécessaire d'innover, de surprendre, d'expérimenter en élargissant la gamme.

UNE EFFERVESCENCE CULTURELLE

Le secteur du centre ville et du Vieux Port est le creuset de la dimension historique de la cité phocéenne. Berceau de la ville, porte-étendard emblématique, lieu unique de métissage, de mixité et de diversité, il fédère les ingrédients qui fondent sa culture - le citoyen, les espaces publics, les équipements.

Faciliter l'accès des citoyens – et notamment de cette part importante de population qui vit ici mais connaît des difficultés de tous ordres - à l'art et à la culture représente un élément important de la lutte contre les exclusions. D'autant que « L'art dans l'espace public » constitue l'un des thèmes importants du dossier de Marseille 2013 et notamment sur le parvis de la gare Saint Charles.

Les propositions de requalification avancées dans ce document répondent ainsi au double objectif d'organiser des événements et d'animer l'espace public, lieu de rencontre et de dialogue, qui fonde notre modèle urbain.

Les équipements, lieu d'éducation, de découverte et de diffusion, sont très présents, ici, avec de nombreux musées et théâtres et, plus récemment,

la bibliothèque de l'Alcazar. La construction du MUCEM au rayonnement national et international viendra ponctuer une gamme déjà étoffée.

Bibliothèque municipale à vocation régionale de l'Alcazar



UNE VALORISATION DU PATRIMOINE

Le Musée d'histoire de Marseille constitue, avec la Vieille Charité et le musée Cantini, le trio de tête des lieux culturels les plus fréquentés - 37 000 visites en 2007. Implanté dans un centre commercial, il lui est assujéti en termes d'horaires, d'accès, et de lisibilité. Autant dire que l'aménagement d'un accès direct au port antique, depuis la rue Barbusse, permettra d'en autonomiser le fonctionnement. D'autres évolutions sont possibles, quoique conditionnées à la restructuration du centre commercial lui-même. Le port antique, les épaves mise au jour et les docks romains devront être mis en valeur. La maison diamantée recevra le siège de l'association « Marseille Capitale Européenne ».

La Massalia



La protection et la valorisation du patrimoine occupent aussi une place déterminante :

- plusieurs démarches de communication ont été entreprises pour mieux en faire connaître les aspects extraordinaires à travers, notamment, la création d'un « fil rouge » définissant un circuit de monuments antiques, médiévaux et classiques ;
- les préconisations et les prescriptions liées aux règles d'urbanisme concernent toutes les transformations qui affectent le bâti et la composition des façades – en matière commerciale notamment.

UNE STRATÉGIE TOURISTIQUE RÉAFFIRMÉE

L'économie du tourisme et des loisirs constitue l'un des principaux moteurs de l'économie marseillaise. Ses résultats ne cessent de s'améliorer : près de quatre millions de touristes en 2008, 13000 emplois (5 % de l'emploi total), des retombées estimées à 650 millions d'euros en 2006 et 750 en 2007.

Ces résultats illustrent les efforts engagés pour la requalification de la ville, un nouveau dynamisme économique et urbanistique, une meilleure accessibilité et une forte implication promotionnelle de la Ville et de l'Office du tourisme en France comme à l'étranger. Sans oublier la modernisation et le développement du parc hôtelier.

Marseille ajoute ainsi aux fondamentaux de sa culture économique une forte dimension touristique. Tourisme affinitaire, d'affaires, de congrès, culturel et urbain, lié aux activités maritimes – balnéaire, croisières et plaisance : elle dispose désormais d'une palette d'offre qui couvre tous les segments de ce marché.

Mais si elle est aujourd'hui une ville touristique, il lui reste à devenir pleinement une *destination touristique*.

Le centre ville et le Vieux Port représentent ainsi un espace privilégié du développement avec la présence de commerces, d'hôtels, d'équipements culturels, de lieux d'animation et de loisirs. Sans parler du plan d'eau et de son cadre naturel. Le projet global qui les concerne est ainsi une part déterminante des enjeux touristiques de Marseille.

Le parc hôtelier va continuer à se moderniser avec l'arrivée des hôtels Intercontinental à l'Hôtel Dieu et ses 190 chambres en 2011, Marriott dans Euro-med Center et un projet de résidence « Pierre et Vacances » près de la rue de la République.

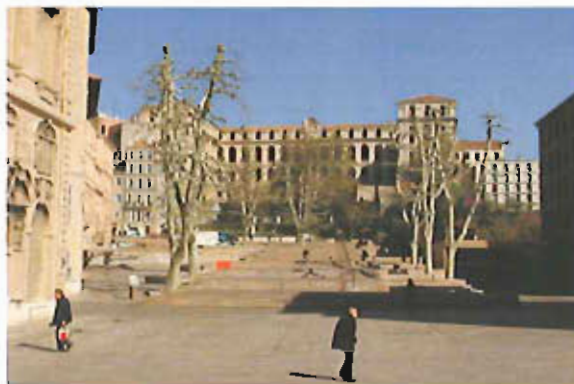
Le projet de Palais des Evènements et des Congrès (la future Arena de Marseille) va dynamiser le tourisme d'affaires depuis la Joliette ; le paysage commercial va engager une seconde phase de son renouveau avec la réalisation des Terrasses du Port et l'extension du Centre Bourse. Sans oublier la perspective d'une nouvelle gare de croisières, plus proche du centre ville et capable d'accueillir dans d'excellentes conditions le million de croisiéristes attendus dès 2011.

Des efforts importants restent encore à déployer en termes d'esthétique et de gestion urbaines, de professionnalisation des acteurs économiques concernés, de gestion des flux de touristes, notamment, de la flotte des cars de tourisme. Des propositions sont avancées ici, comme la création de places supplémentaires au J4 et rue Barbusse pour la dépose/reprise et un espace de stockage près de l'Arc de Triomphe, ainsi que la création des navettes pour les croisiéristes du mole Léon Mourret au Vieux-Port.

TOURISME NAUTIQUE

Sur le plan métropolitain : Premier port de plaisance français et deuxième européen, le Vieux Port est un espace d'accueil emblématique.

Il constitue un lieu de célébration de culture qui témoigne de traditions parfois très anciennes.



L'Hôtel Dieu, futur hôtel Intercontinental



Marseille, tête de ligne de croisières



Echo Arena, Liverpool . Une référence intéressante pour un projet de palais des événements et des congrès à Marseille

Des clubs phocéens, des clubs marseillais et notamment du Vieux Port affichent une expérience et une reconnaissance qui font d'eux une vraie « force de frappe » en Europe en matière d'événementiel. Celui-ci tient une place centrale matériellement ouverte aux grands événements et son encombrement doit être réorganisé afin qu'il

devienne une base de ce qui pourrait devenir « un grand stade du nautisme » au cœur même de la ville.

Des infrastructures d'accueil spécifique comme « une maison des équipages » ou plus simplement une capitainerie à la mesure de ce plan d'eau exceptionnel, sont des équipements indispensables à l'accompagnement et au développement des activités nautiques événementielles : courses, locations, passage, ...

Les propositions de réaffectations des usagers et des espaces notamment dans le secteur de l'entrée du Vieux-Port vont dans ce sens, notamment le devenir de l'anse du Pharo, véritable avant-port du Vieux-Port.

L'HABITAT, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

C'est l'une des composantes essentielles du projet global. L'enjeu est majeur et le défi de taille car le centre ville de Marseille présente des caractéristiques qui le distinguent fortement de celui des autres grandes métropoles.

Ce territoire (48 000 habitants et 30 700 logements) est caractérisé par :

- un bâti ancien (les ¾ des immeubles datent d'avant 1948 et appartiennent souvent à de petits propriétaires), dans un état général souvent médiocre et dont le caractère patrimonial mérite d'être préservé,
- un grand nombre de ménages de petite taille, âgés et aisés, principalement installés autour et au Sud du Vieux Port, dans de grands appartements,
- une majorité de jeunes ménages, à faible ou très faible revenu, implantés au Nord et au Nord Est de ce périmètre, dans des secteurs qui souffrent d'une image négative et logés pour la plupart

dans des logements anciens et de petite taille – T1 et T2 d'une surface inférieure ou égale à 40 m²,

- des poches de précarité importante disséminées sur l'ensemble du secteur, où les habitants sont logés dans des conditions souvent indécentes, hôtels meublés, marchands de sommeil, etc ...
- une offre plus faible en matière de logement social public (13% et 3 350 logements) que la moyenne marseillaise.

Ce territoire reste peu contraint au plan résidentiel du fait d'une nébuleuse de facteurs. Et notamment :

- un habitat de qualité souvent médiocre, des logements familiaux en nombre insuffisant, des loyers élevés et peu d'accession possible dans une gamme de logements intermédiaires,
- des équipements et des espaces publics de proximité en nombre insuffisant et qui connaissent de graves problèmes de fonctionnement,
- des équipements scolaires qui souffrent d'une image négative, de même que certains types de commerces, de services de professions médicales...

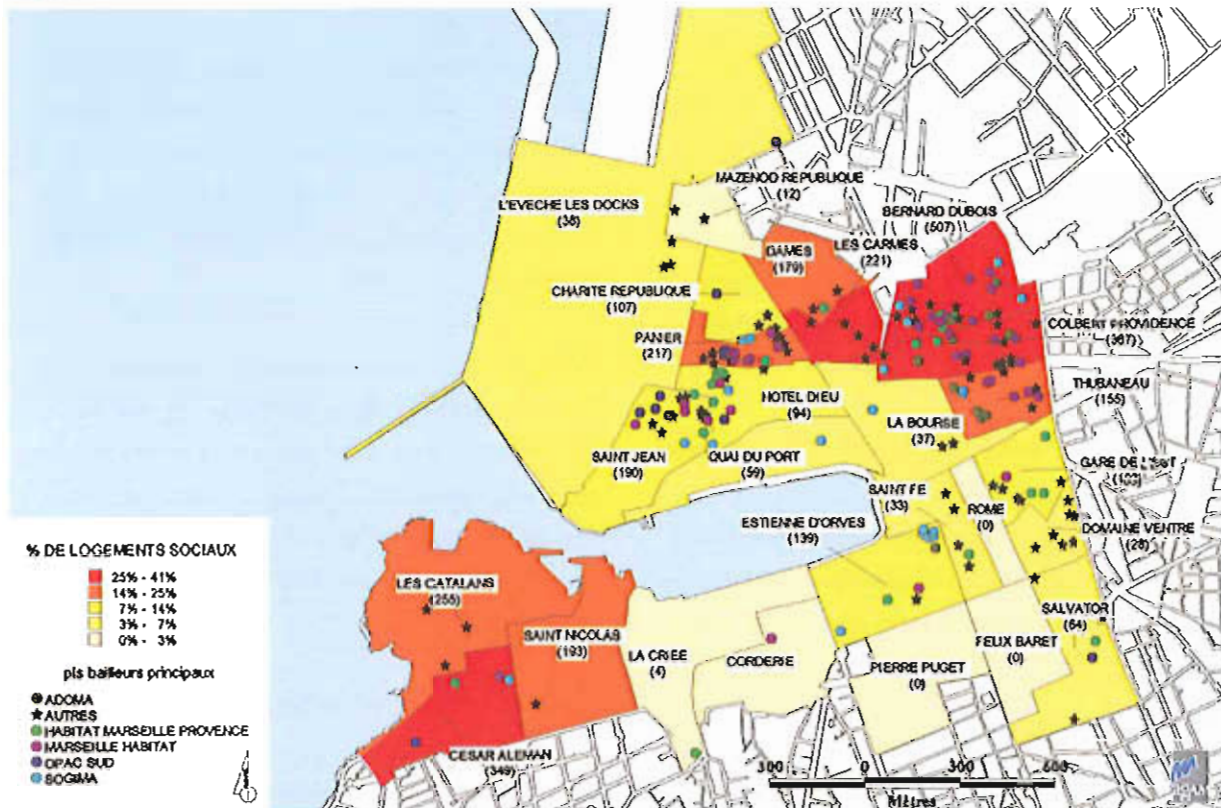


Quartier Belsunce, rue tapis Vert

Les actions conduites

Des outils coercitifs (PRI), incitatifs (OPAH) et nécessaires (OAH, Convention EHI) ont déjà été mis en œuvre qui agissent sur des territoires, des financements, des publics, des produits et des objectifs différents.

Centre-ville - Vieux-Port ■ Parc social



Ils ont produit un certain nombre de résultats tangibles :

- les trois PRI ont contribué à la réhabilitation de 1000 logements,
- le dispositif d'aides sur le Panier (1994-2009) a concerné les parties communes de 2000 logements,
- trois OPAH se sont succédées sur le centre ville depuis 1995 en accompagnement des PRI permettant la réhabilitation de 2 800 logements,
- l'OPAH Marseille République a permis la réhabilitation de 381 logements. Une seconde est en cours de montage pour la période 2009-2013. Quant à l'OPAH Euroméditerranée, elle a favorisé la réhabilitation de 925 logements entre 2002 et 2006.

Les axes de progrès

Ils peuvent s'engager suivant trois directions.

- Soutenir et favoriser l'installation de gestionnaires patrimoniaux. Il s'agit, d'abord, de favoriser le

maintien et l'accueil de propriétaires occupants. Le rééquilibrage de la part des locataires du secteur privé (51%) sur l'ensemble du secteur est nécessaire, notamment à l'Est et au Sud-est du territoire, où la surconcentration des locataires est significative (Domaine Ventre - 71% de locataires privés).

Parallèlement, des compléments aux aides de l'ANAH, très restrictives en faveur des occupants, seraient à mobiliser, notamment lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux concernant les structures des immeubles.

L'accession à la propriété dans l'ancien devrait enfin être stimulée par des dispositifs financiers spécifiques associant les interventions d'autres collectivités.

- Amplifier la présence et l'action des bailleurs sociaux. La valorisation et le développement du parc locatif public doivent être considérés

comme le levier permettant de redresser durablement le parc social.

Dans cet objectif, les aides à la pierre doivent être mobilisées de façon prioritaire pour des opérations d'acquisition-amélioration de logements sociaux. Des moyens financiers complémentaires devront aussi être dégagés pour équilibrer le financement de ces opérations dans le respect des loyers plafonds.

- Mobiliser des bailleurs locatifs professionnels adossés à des institutionnels et inciter les organismes à s'investir dans la maintenance et l'amélioration de leur patrimoine. La stimulation d'une intervention foncière (quand elle est possible) est souhaitable pour favoriser leur implantation.

S'appuyer sur le parc résidentiel existant.

Les possibilités d'amélioration reposent (presque) entièrement sur la requalification d'un patrimoine dont la propriété est éclatée entre de nombreux (petits) propriétaires. Sa remise en état d'habitabilité durable et l'obligation de qualité dans la réalisation des travaux engendrent des surcoûts que les financements de droit commun ne peuvent prendre en compte ; le volet « verdissement fiscal » du Grenelle de l'Environnement n'est pas encore arrêté.

Ces interventions devront s'inscrire dans un processus de développement durable privilégiant les initiatives en faveur de la lutte contre la précarité énergétique. Celles-ci figureront dans les documents stratégiques et de planification - PLU, PLH et SCOT - et nécessiteront une mobilisation des financements publics. Les effets attendus peuvent ainsi constituer autant de leviers pour une action patrimoniale privée.

Engager des actions globales d'intervention en faveur de l'habitat

Il est indispensable de les poursuivre et de les renforcer – et notamment leur volet coercitif – d'autant que certaines d'entre elles arrivent à échéance à la fin de l'année 2009 et ne devraient pas être reconduites, dans leur forme et vocation initiales tout au moins.

L'identification et la définition des périmètres d'intervention publique en faveur de l'habitat se mèneront en lien avec des actions simultanées d'accompagnement : voirie, réseaux, commerces, gestion urbaine de proximité. Ces périmètres pourront s'étendre au delà du strict secteur de référence.

Mobiliser et organiser le partenariat technique et financier

La ville de Marseille n'est pas seule à intervenir sur ce vaste territoire. Mais cette pluralité des acteurs pourrait se révéler pénalisante si leurs actions ne sont pas conjuguées dans une stratégie partenariale d'intervention dans le temps et dans l'espace.

Une stratégie partagée concernant le logement doit aussi s'intégrer à la mise en convergence, sous l'autorité politique, des actions conduites sur le centre ville afin d'en optimiser les moyens humains, techniques et financiers. Elle doit permettre aussi d'identifier un « pilote » unique pour coordonner les différentes actions et assurer un interface entre élus, collectivités et acteurs du projet. Elle exige, enfin, une hiérarchisation dans le temps et dans l'espace.

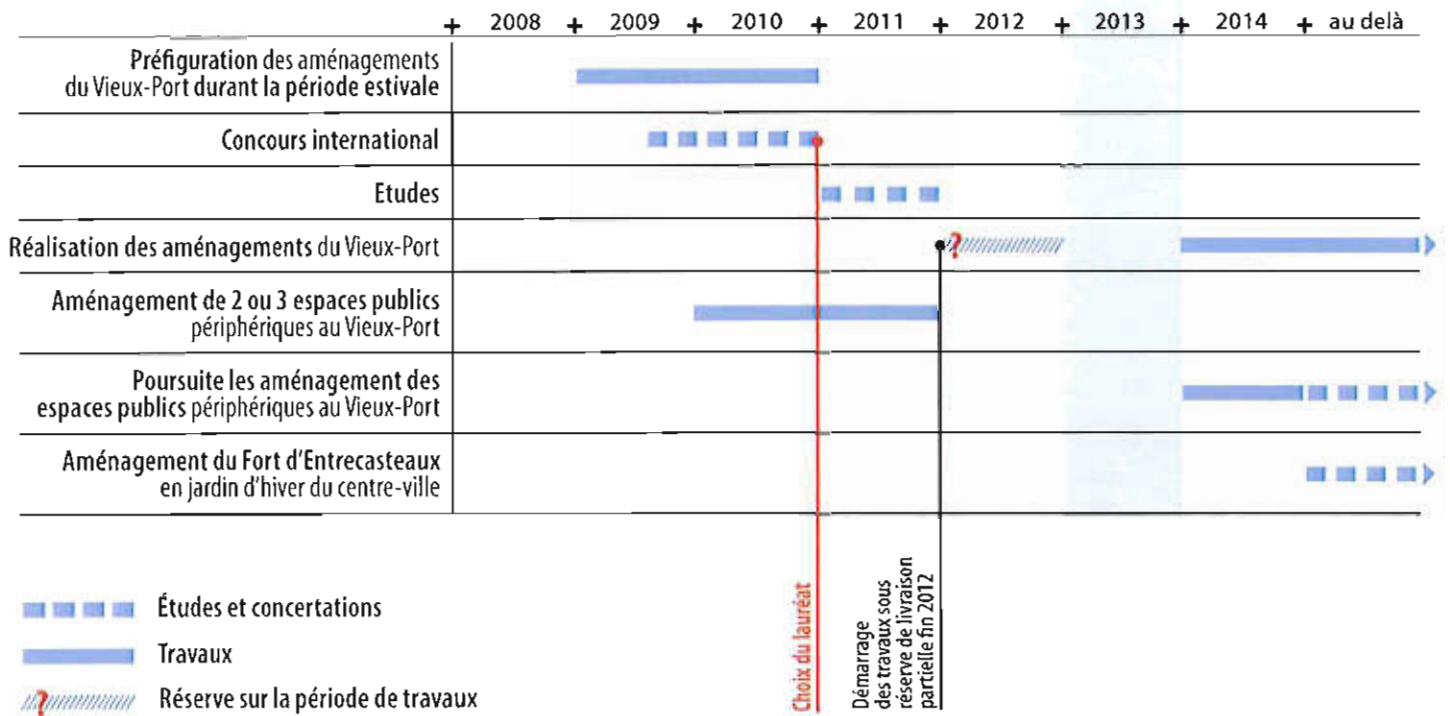
PARTIE V



Une stratégie pour réussir le projet centre-ville

A partir de 2010, offrir chaque année un espace public à la population ...

MARSEILLE
CAPITALE
EUROPÉENNE



Une stratégie pour réussir le centre-ville

UNE GESTION URBAINE EFFICACE : PRIORITÉ N°1

La gestion urbaine constitue la clef de voûte de l'ensemble du dispositif des interventions proposé. Elle est en effet à la croisée de toutes les dimensions proposées en terme d'espaces publics, de cadre de vie, d'offre commerciale, de qualité résidentielle, d'attractivité touristique. Insuffisamment prise en compte, et c'est la qualité de vie des résidents et l'image de la ville qui en pâtissent.

Les efforts déployés pour la conception des espaces et leur réalisation restent sans effet si la rigueur de la gestion urbaine n'assure pas un suivi permanent et exigeant des aménagements d'espaces publics livrés qui aura par ailleurs pour conséquence positive d'allonger leur «durée d'amortissement».

Il n'est qu'à voir l'état de certains espaces pourtant récemment requalifiés à l'occasion des travaux du tramway pour se convaincre de cette impérieuse nécessité.

Cette gestion urbaine repose sur des hommes et sur une organisation.

- La dimension humaine est indispensable pour réussir pleinement la nouvelle gestion de l'espace public. Des agents assermentés organisés en brigades pluridisciplinaires doivent être formés. Ils auront comme fonction d'informer, de sensibiliser, de signaler, d'intervenir, de contrôler et de verbaliser. Leur intervention doit être continue, visible et permanente et la surveillance de la qualité de l'espace doit être présentée comme une exigence sept jours sur sept.

- La mise en place de brigades d'intervention, pour être efficace doit reposer sur une organisation fonctionnant selon quelques grands principes :

- unité de «commandement» avec autorité hiérarchique,
- transversalité au sein de la ville et de MPM,
- budget dédié à la mission.

La mise en place d'un chef de projet auprès du secrétariat général de la ville et de la direction générale des services de la Communauté Urbaine MPM garantirait la cohérence dans le commandement et l'efficacité, notamment en terme de réactivité, des brigades.

Un groupe de pilotage composé des élus concernés définirait les orientations de la mission et procéderait aux principaux arbitrages.

UNE INDISPENSABLE FÉDÉRATION DES COMPÉTENCES ET DES ÉNERGIES

La réussite de la seconde phase de redynamisation de ce territoire, complexe dans son organisation comme dans ses différentes composantes, doit mobiliser l'attention de tous les intervenants, qu'il s'agisse des collectivités ou de ceux qui pratiquent cet espace au quotidien.

La mobilisation des différentes politiques publiques passées en revue dans ce document, souligne la nécessité de fixer plusieurs grands principes intangibles, propres à guider un processus complexe.

Hiérarchisation

Beaucoup de choses sont à réaliser mais elles n'auront pas toutes le même impact et leur mise en œuvre ne se fera pas dans le même calendrier. La définition d'un certain nombre « d'actions-levier » doit permettre de « caler » le dispositif et d'en garantir l'efficacité. Des propositions en termes de requalification d'espaces publics illustrent cette hiérarchisation.

Imagination, innovation

Elles devront s'exercer autant dans le contenu des projets que dans leur montage. Elles inspireront et guideront ainsi le management de ce processus. Dans un contexte difficile au plan économique, il est plus important encore de tester de nouvelles démarches, d'élargir le champ habituel des acteurs que l'on sollicite, de s'inspirer des bonnes pratiques développées ailleurs et d'explorer de nouvelles méthodes, dans la concertation.

Concertation

Pour rendre lisible et acceptable pareil projet, il est indispensable d'engager cette coordination avec tous ceux qui vivent cet espace - habitants, commerçants, chefs d'entreprises, administrations, collectivités, etc.

Coordination des interventions

Le champ des compétences concernées par les différents aspects du projet interpelle plusieurs collectivités ou partenaires dont l'intervention financière est souvent sollicitée. Le souci de l'efficacité, de l'impact maximum et de la meilleure lisibilité, nécessite une recherche permanente de coordination entre tous ceux qui sont amenés à intervenir.

ORGANISATION D'UN CONCOURS INTERNATIONAL D'URBANISME

Le caractère emblématique et mythique de ce territoire justifie pleinement une organisation de la maîtrise d'œuvre spécifique correspondant à cette image.

Le lancement d'un concours international garantirait la présence de grands noms de l'architecture et de l'aménagement urbain. Il permettrait l'organisation d'évènements valorisant la ville telle que exposition, publication, colloque et offrirait un grand retentissement à la démarche engagée.

Le concours recouvrirait tout à la fois :

- un marché de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble du Vieux-Port,
- une mission de coordination et de définition d'un référentiel urbain pour l'ensemble du centre-ville et l'accompagnement du «manager urbain» tout au long de la mise en œuvre du projet global.

Dans l'attente des études de définition et sous réserve de pouvoir terminer une première phase de travaux sur le Vieux-Port, il pourrait être envisagé dès l'été 2009 en préfiguration, un espace apaisé rendu en grande partie aux piétons.

Annexes 37

Schémas d'organisation
de la circulation autour du Vieux-Port..... 38

Extention des TCSP impactant
la requalification du centre ville..... 39

L'espace public comme signature du centre ville..... 40

Proposition de programmation des
aménagement de l'espace public en centre ville 42

Espaces événementiels..... 42

Espaces quotidiens..... 43

Zones tranquilles..... 43

Coupe transversale sur le quai des Belges
Etat des lieux..... 44

Coupe transversale sur le quai des Belges
Proposition 44

Coupe transversale sur le quai de Rive-Neuve
Etat des lieux..... 45

Coupe transversale sur le quai de Rive-Neuve
Proposition 45

Premières propositions pour un plan guide..... 46

Projet d'aménagement et d'animation nocturne
du centre ville..... 49

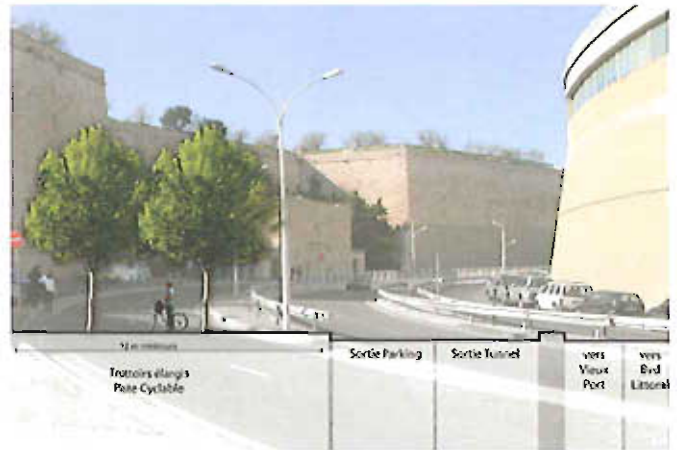
Imaginaire ... Le quai des Belges 51

Références et images d'espaces publics 53



Annexes

SCHÉMAS D'ORGANISATION DE LA CIRCULATION AUTOUR DU VIEUX-PORT A TERME



Zoom sur la Liaison J4 - Vieux Port ■

Une simple modification du projet initial du tracé routier permettrait de libérer le pied du fort St-Jean et de relier le J4 avec le Vieux Port par la suppression de la voie bus et la mise à double sens de la circulation coté église St-Laurent puis la suppression de la voie extérieure coté Fort St-Jean au profit du piéton et du vélo.



Zoom sur le quai des Belges ■

Deux voies de circulation conservées au lieu des 9 actuelles et 1 schéma de circulation simplifié permet de rendre l'espace du quai aux piétons (phase intermédiaire à double sens possible sur les 4 voies côté bâtiments)

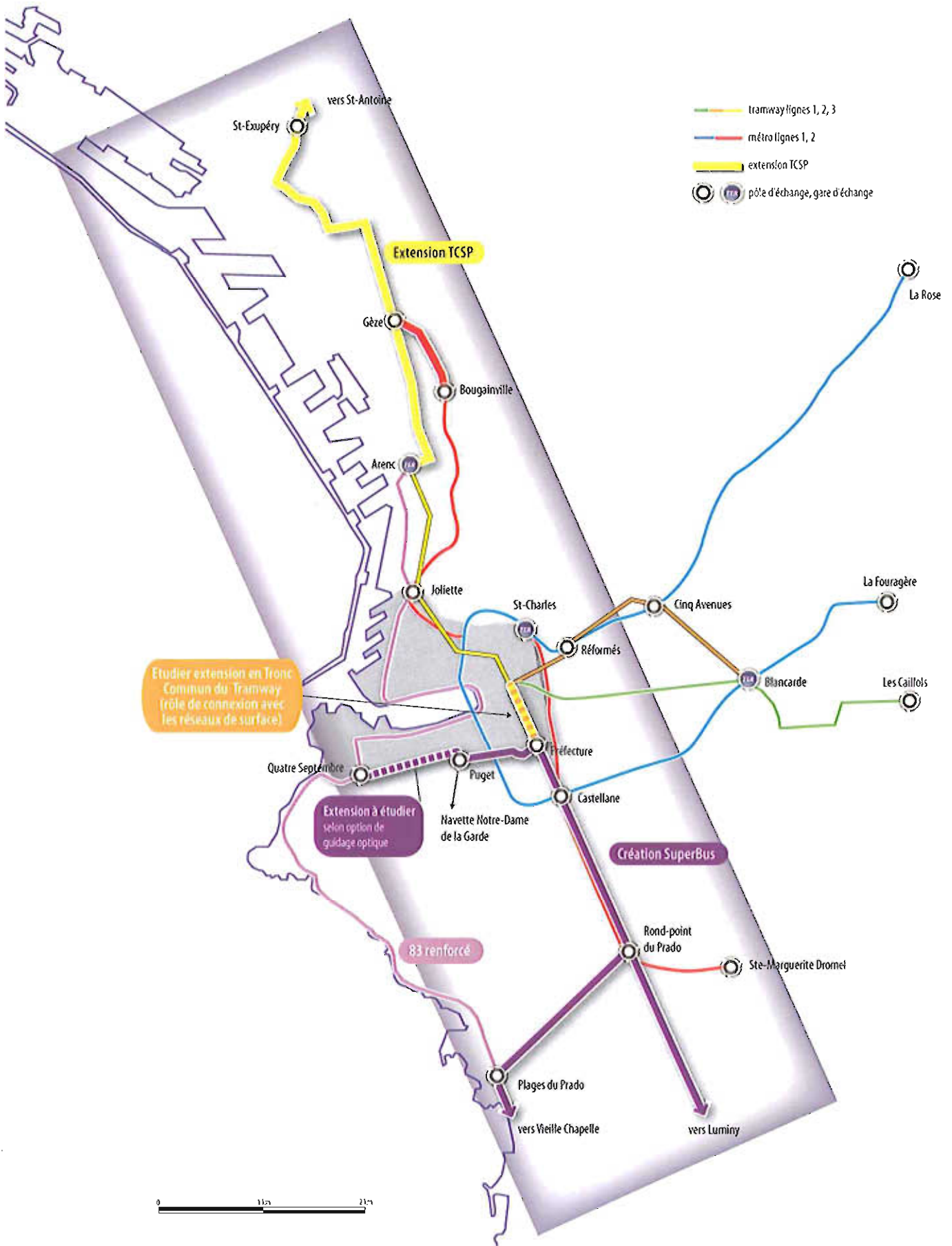


Zoom sur bassin du Carénage, option sans sortie vers le Vieux -Port ■

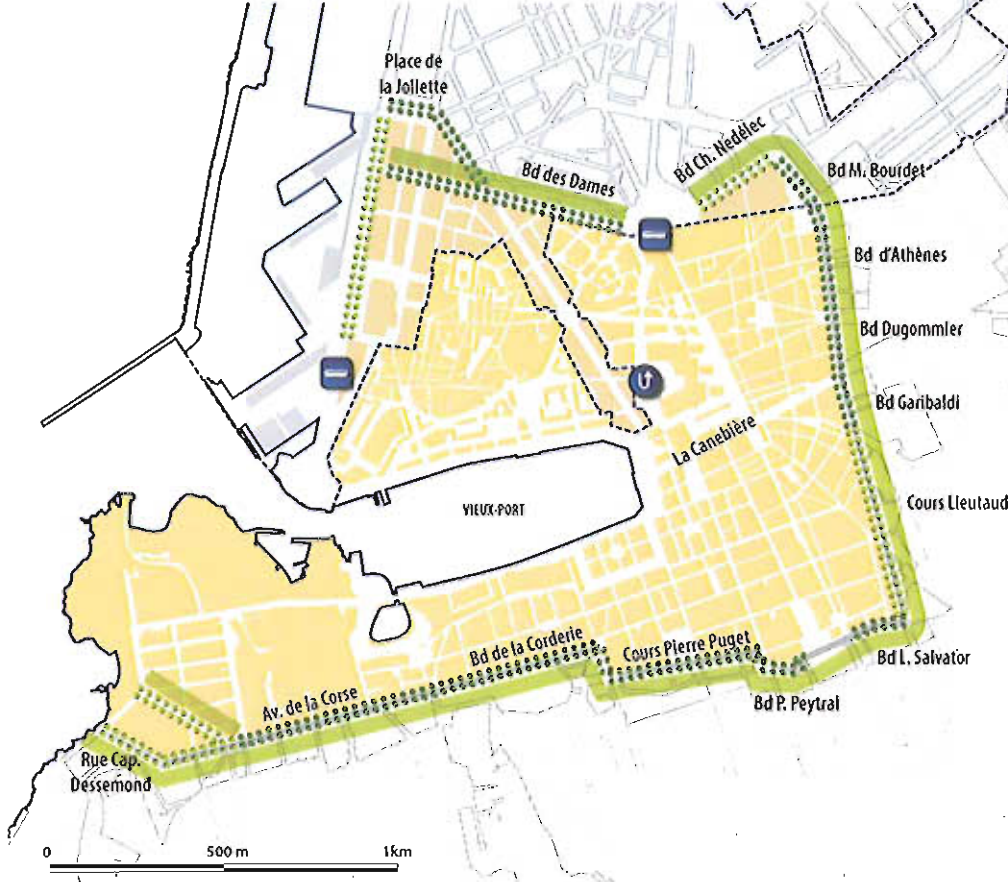
Le dispositif routier allégé libère l'échangeur dans sa partie nord et permet de limiter les accès au Vieux-Port en rabattant la circulation vers l'ouest dégageant un espace public d'un seul tenant, à la fois sur le Vieux-Port et sur l'échangeur.

— voie aménagée — plateau circulant — voie bus — voie rapide

EXTENSION DES TCSP IMPACTANT LA REQUALIFICATION DU CENTRE VILLE



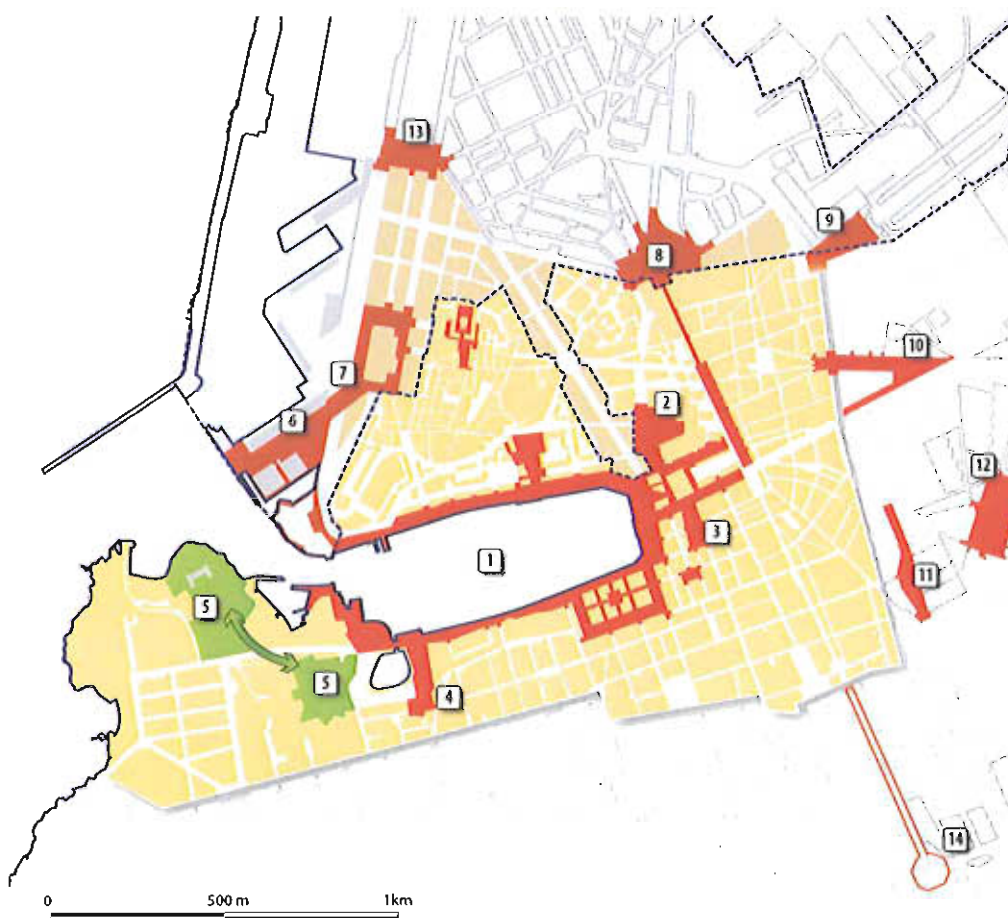
L'ESPACE PUBLIC COMME SIGNATURE DU CENTRE VILLE



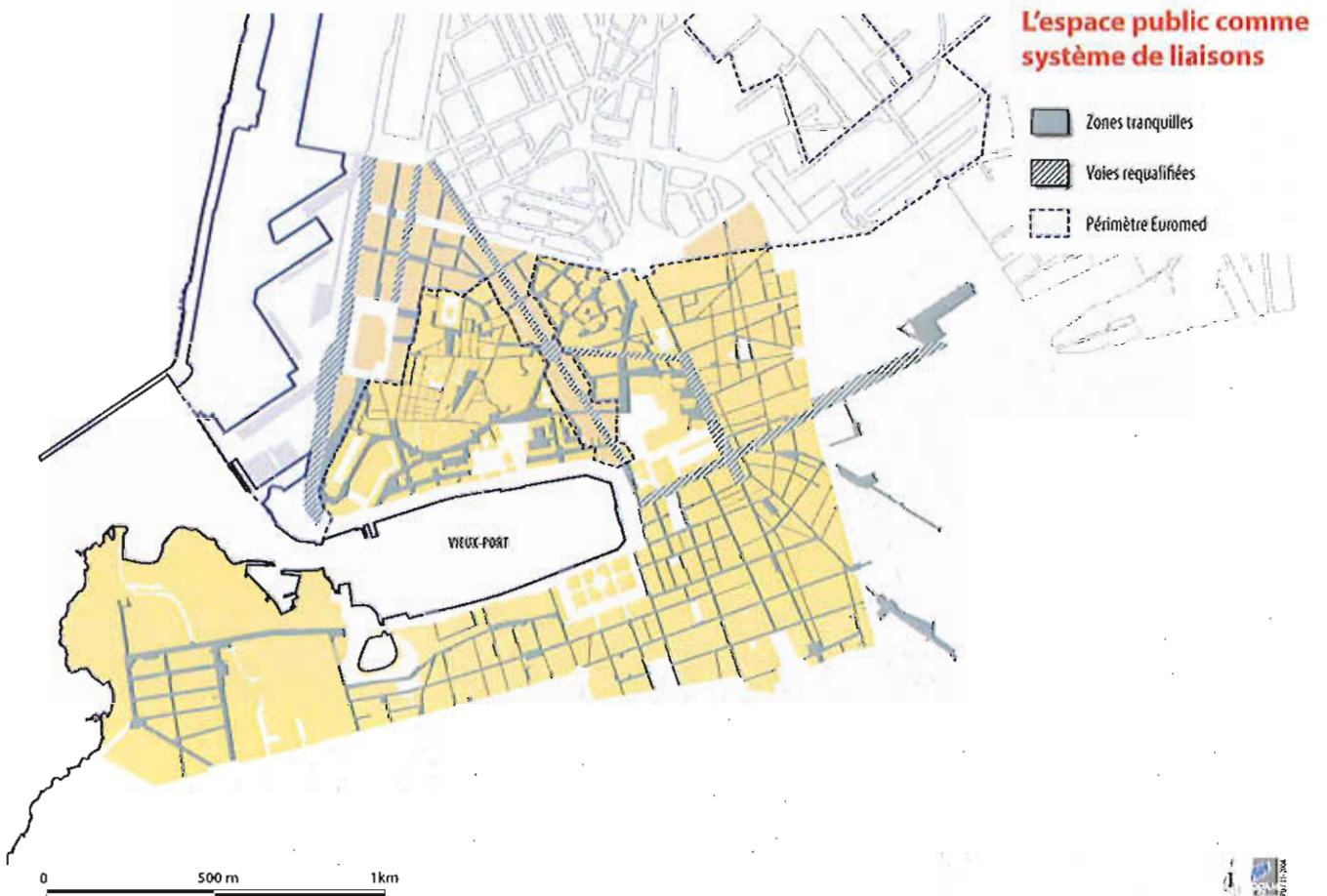
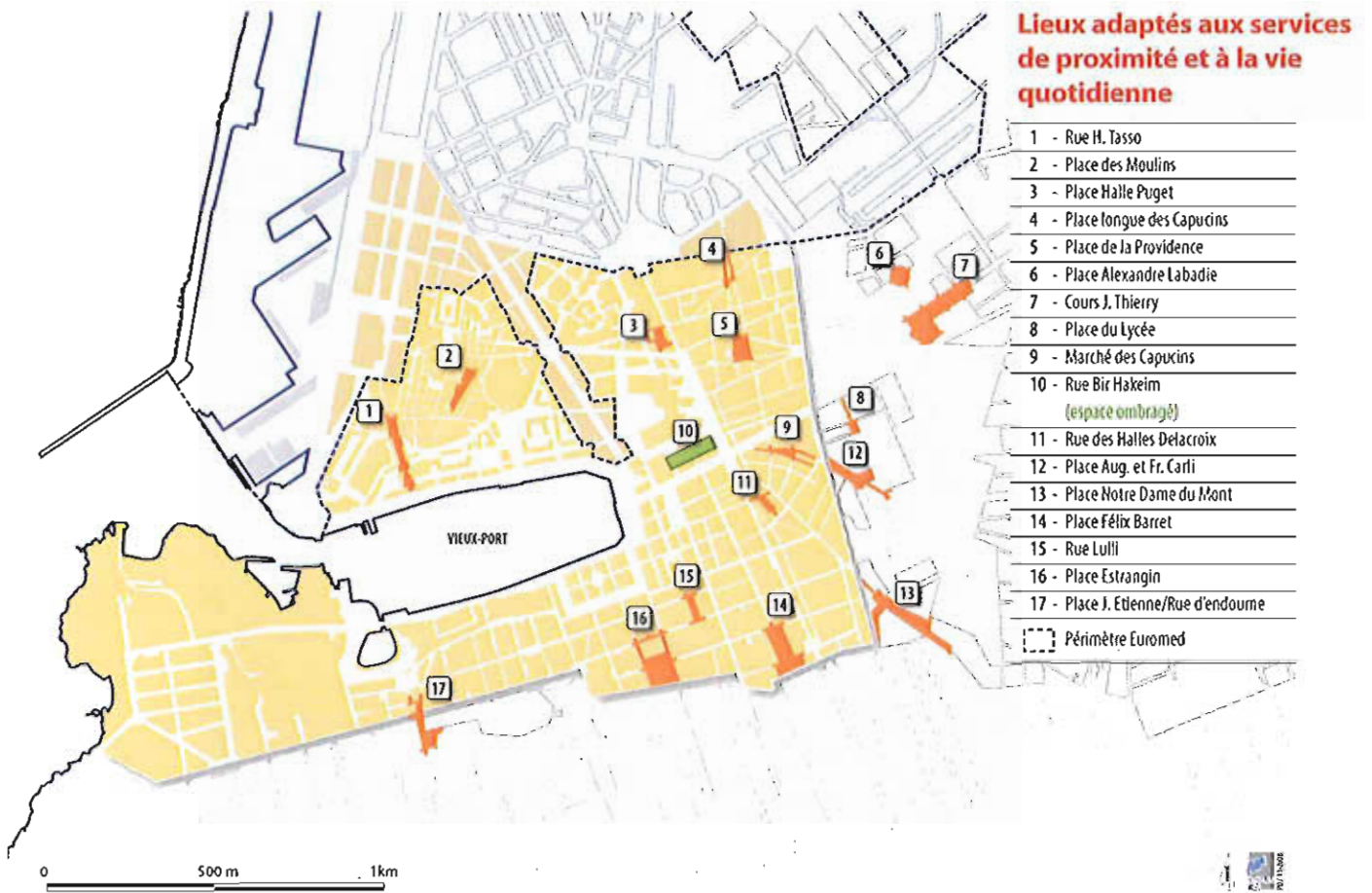
Un périmètre délimité par une ceinture de boulevards

- Parc Bus de tourisme
- Dépote Bus de Tourisme
- Alignements d'arbres à planter
- Alignements d'arbres existants
- Voies à requalifier
- Périmètre Euromed

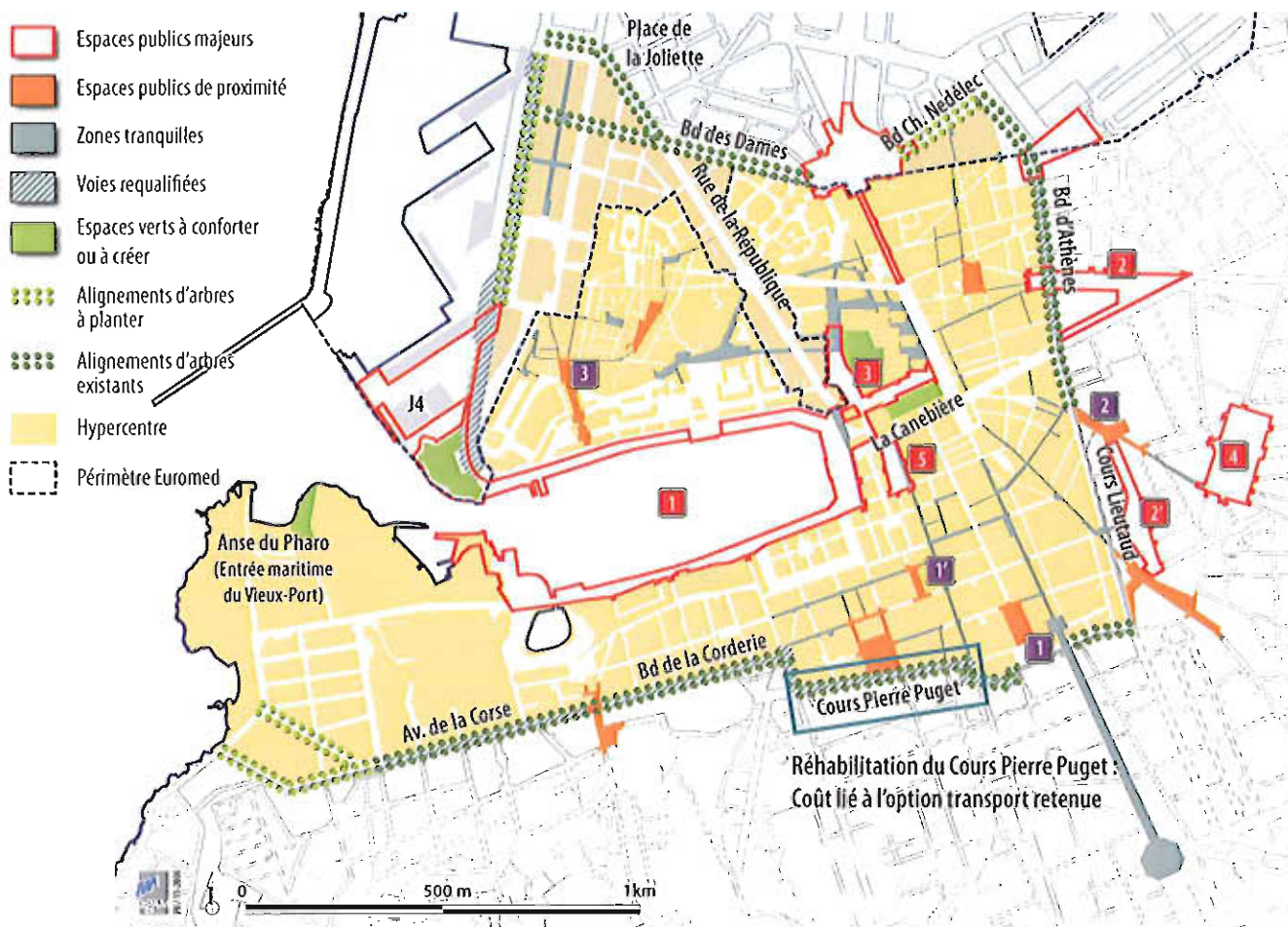
Des espaces publics majeurs à requalifier dont un grand parc pour le centre ville



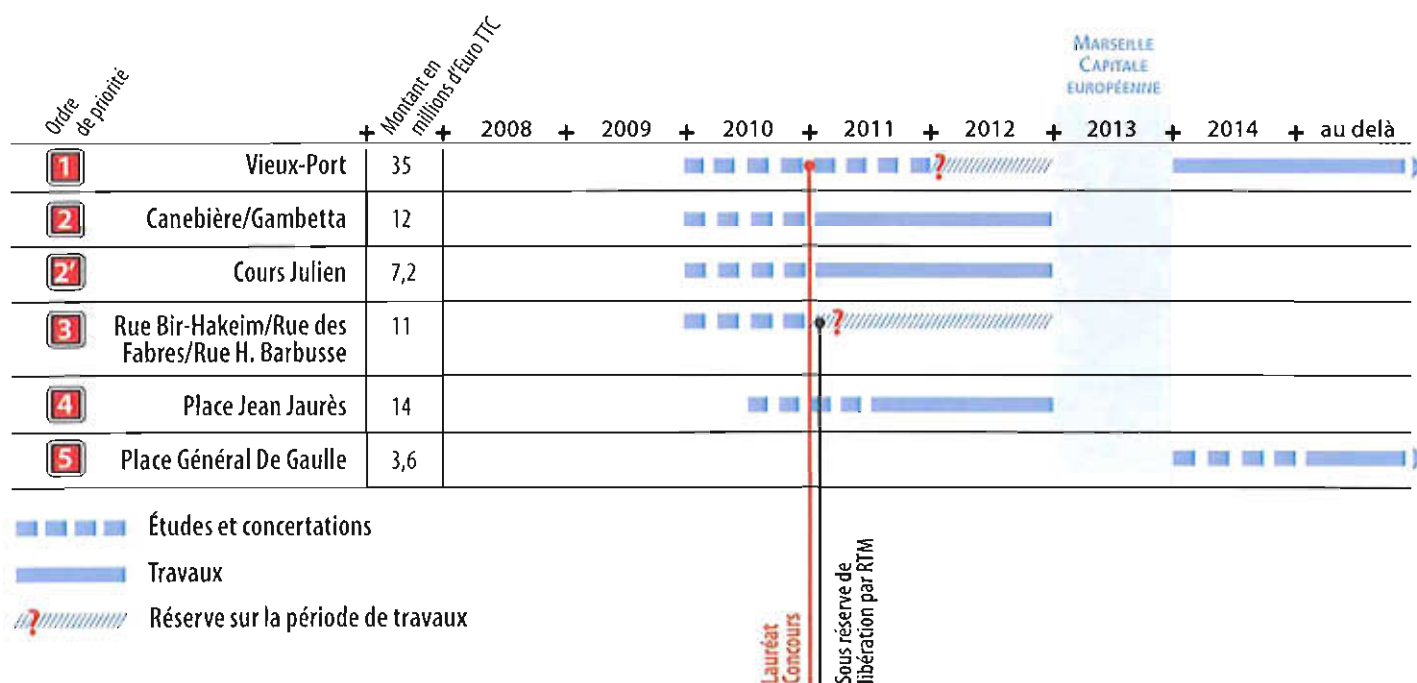
- 1 - Le Vieux Port du Carénage à St-Jean
 - 2 - L'ensemble rue Bir Hakeim / rue Henri Barbusse / Jardin des Vestiges - Port antique
 - 3 - La Place Général Charles de Gaulles
 - 4 - L'Esplanade Saint-Victor
 - 5 - Un jardin d'hiver au Fort d'Entrecasteaux et un jardin d'été au Pharo
 - 6 - Le J4 (Euroméditerranée)
 - 7 - L'esplanade de la Major (Euroméditerranée)
 - 8 - La Porte d'Aix (Euroméditerranée)
 - 9 - L'Esplanade St-Charles et les escaliers
 - 10 - Allée Léon Gambetta
 - 11 - l'ensemble Cours Julien
 - 12 - La place Jean Jaurès
 - 13 - La place de la Joliette
 - 14 - Rue de Rome / Place Castellane
- Périmètre Euromed



PROPOSITION DE PROGRAMMATION DES AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC EN CENTRE VILLE



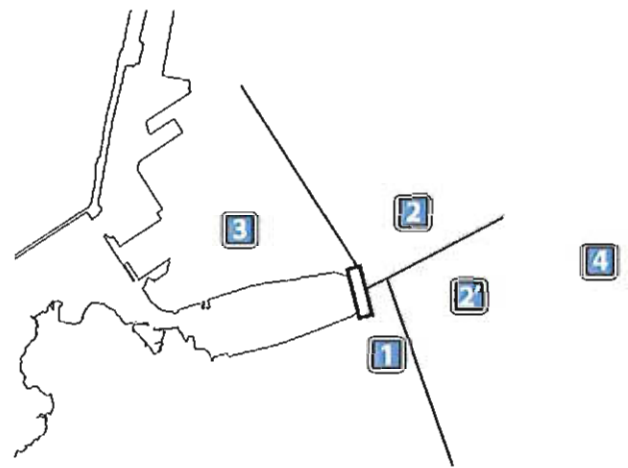
ESPACES ÉVÉNEMENTIELS



ESPACES QUOTIDIENS

Ordre de priorité		Montant en millions d'Euro TTC	MARSEILLE CAPITALE EUROPÉENNE									
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	au delà		
1	Place Félix Barret	0,1		■								
1	Place Lulli	0,6		■		■						
2	Cours Julien Nord/Place Carli	4		■		■ ?		■ ?				
3	Place de Lenche/Rue Tasso/Place du Refuge	4		■		■						

- Études et concertations
- Travaux
- ? Réserve sur la période de travaux

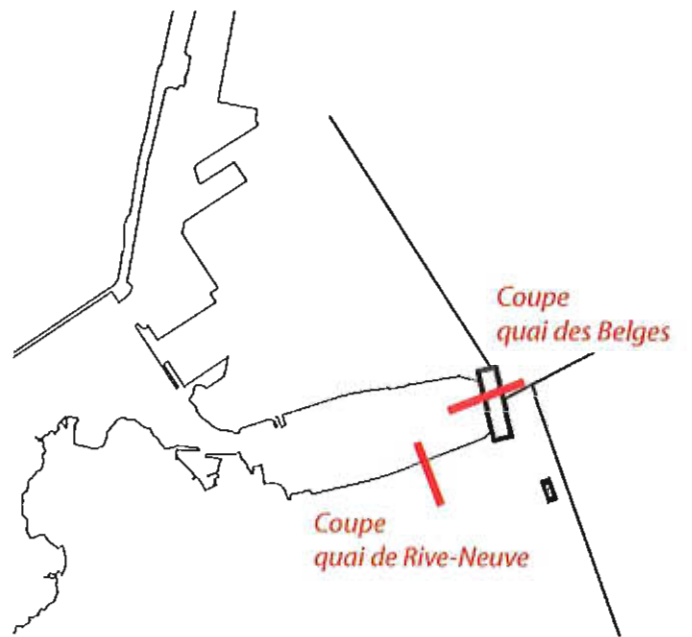


ZONES TRANQUILLES

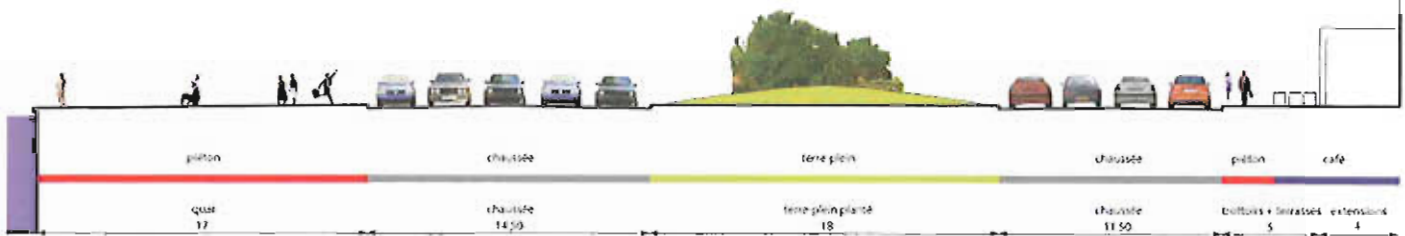
Ordre de priorité		Montant en millions d'Euro TTC	MARSEILLE CAPITALE EUROPÉENNE									
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	au delà		
1	Paradis/Opéra	4		■		■						
2	Belsunce	2,5		■		■						
2	Noailles	3		■		■						
3	Quartier du Panier	5		■		■						
4	La Plaine	2,5		■		■						

- Études et concertations
- Travaux

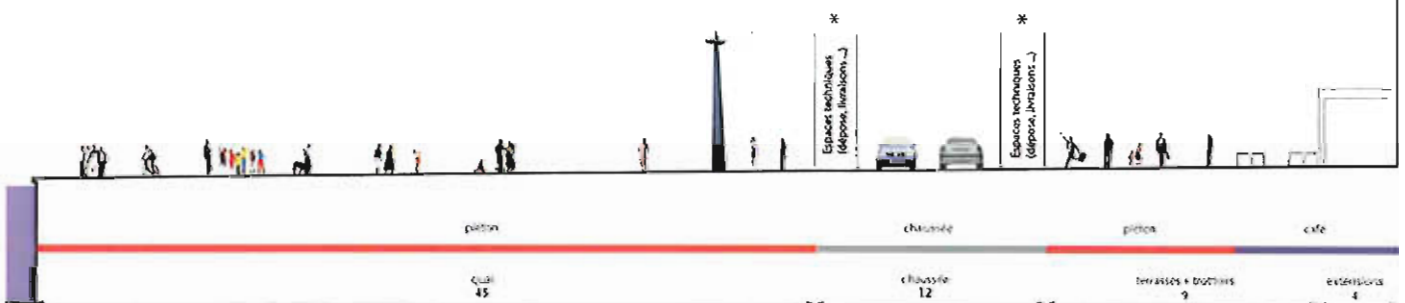
1	2	2	3	4
Quartier Paradis/Opéra	Quartier de Belsunce	Quartier de Noailles	Le Quartier du Panier	Quartier de La Plaine
Rue Paradis	Rue du Petit St-Jean	Rue Papère	Rue de l'Évêché	Place Paul Cézanne
Rue Grignan	Rue du Baignoir	Rue du marché des Capucins	Rue de la Cathédrale	Escalier de la rue Estelle
Rue Sainte	Rue Tapis Vert	Rue de l'Académie	Rue des Muettes	Rue Curiol
Rue Haxo	Rue de la Fare	Rue Rouvière	Rue des Moulins	
Rue F. Davso	Rue des Pénitents-Bleus	Rue Pisançon	Rue et place de Lorette	
Rue Jeune-Anacharsis	Rue Neuve St-Martin	Rue d'Aubagne	Rue Focchia et Grand-Rue	
Rue Bailli-de-Suffren	Rue Fontaine d'Arménie		Rue Caisserie	
			Rue Méry	
			Montée des Accoules	



COUPE TRANSVERSALE SUR LE QUAI DES BELGES - ÉTAT DES LIEUX



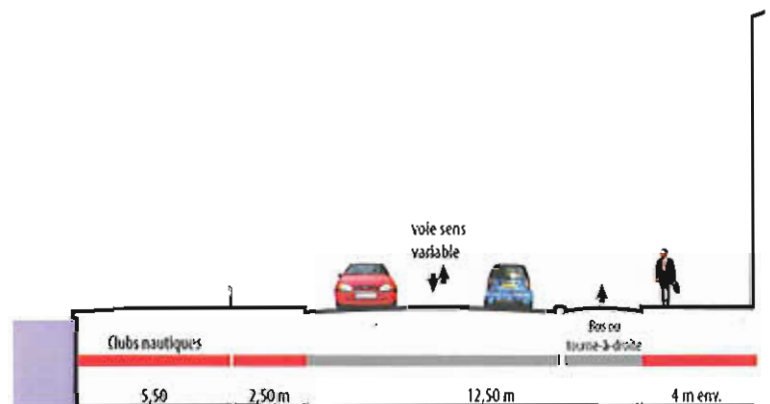
COUPE TRANSVERSALE SUR LE QUAI DES BELGES - PROPOSITION



* Espaces pouvant être rendus ponctuellement à la circulation

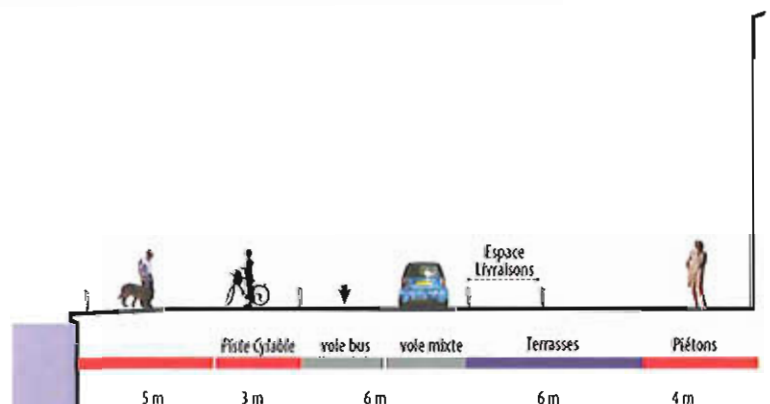
COUPE TRANSVERSALE SUR LE QUAI DE RIVE-NEUVE - ÉTAT DES LIEUX

Au niveau cours Estienne d'Orves



COUPE TRANSVERSALE SUR LE QUAI DE RIVE-NEUVE - PROPOSITION

Au niveau cours Estienne d'Orves



*Premières propositions
pour un plan guide*




-  Espaces publics événementiels
-  Espaces publics de proximité
-  Square planté ou ombragé
-  Espaces verts à conforter ou à créer





Ceinture de boulevards

- 1 Avenue de la Corse
- 2 Boulevard de la Corderie
- 3 Cours Pierre Puget
- 4 Boulevard Paul Peytral
- 5 Boulevard Louis Salvator
- 6 Cours Lieutaud
- 7 Boulevard Garibaldi
- 8 Boulevard Dugommier
- 9 Boulevard d'Athènes
- 10 Boulevard Bourdet
- 11 Boulevard Charles Nédelec
- 12 Boulevard des Dames
- 13 Rue de la République

Plan d'eau du Vieux-Port

 Zone 10, type rue Davso ou Opéra

 Liaison piétonne à renforcer

 Arbres d'alignement à planter

- 1 - Départ navettes
- 2 - Accueil Vieux-Port, Capitainerie
- 3 - Vigie
- 4 - Pôle course
- 5 - Débarcadère/Embarcadère navette

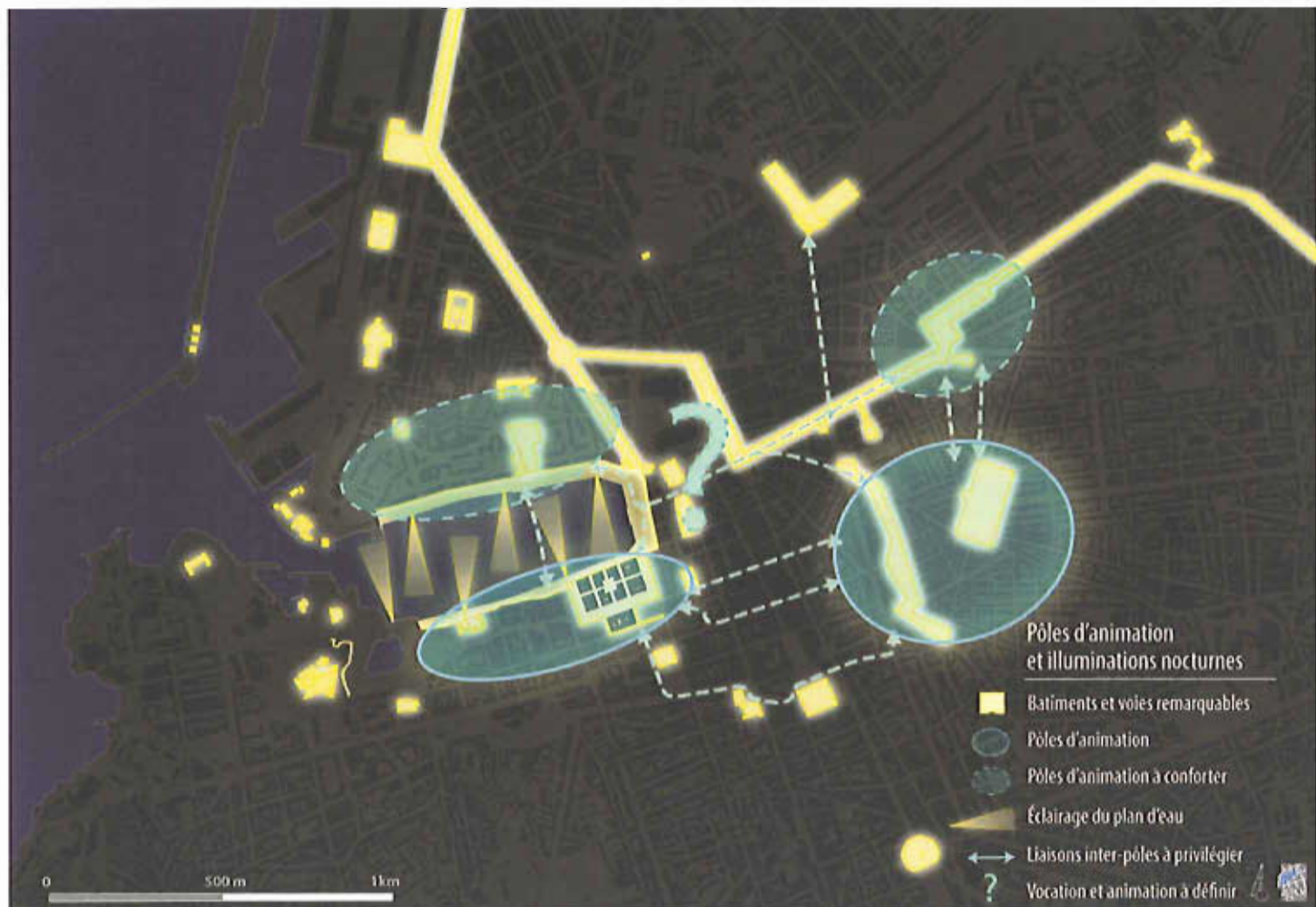
- 6 - Quai d'honneur
- 7 - Marché flottant (pêcheurs, fleuristes, ...)
- 8 - Barges multifonctionnelles, Ferry-Boats, Vaporetti





PLAN LUMIÈRE

PROJET D'ANIMATION NOCTURNE DU CENTRE VILLE





IMAGINAIRE ... LE QUAI DES BELGES



Places B. Crépu et
F. Bertas,
Ilex,
Lyon



Neuer Wall,
WES & Partner,
Hambourg



Places Jules Verne et Bargemon,
Franck Hammoutène,
Marseille



Bd de la Métallurgie,
Ter,
Saint-Denis



Aménagement de la rue de la
République,
Fanzutti et Stoa,
Avignon

Banc modèle Godot de chez
Escofet,
Diez + Diez diseño



Bancs en béton sur le port de
Kreuzlingen,
Suisse
concepteur inconnu



Bancs de la place de l'église de Moia,
Espagne
BCQ Arquitectes



Banc modèle Cubo Sòcrates de
chez Escofet,
Jordi Garcés et Enric Sòria



UNE RÉFÉRENCE
POUR LA PROMENADE
PLANTÉ HENRI FABRE
"Promenade of light",
Tonkin Liu,
Londres



Falconplein,
West 8,
Anvers



Place du Chapitre,
Dominique Pierre et Philippe Ghezzi,
Nîmes



RÉFÉRENCES ET IMAGES D'ESPACES PUBLICS

Barrière de protection
*Concepteur agence d'urbanisme
de la ville de Nîmes*



Banc modèle Boomerang de
chez Escofet,
Andreu Arriola et Carme Fiol



Jardinière modèle Morella
rectangular 140 de chez
Escofet,
Hello Piñòn



Bornes minérales
de la place du
Chapitre de Nîmes,
*Dominique Pierre et
Philippe Ghezzi*

