

étude

## Centre-ville/Vieux-Port

Mieux organiser les réseaux de déplacements dans la ville





# ➔ Centre-ville / Vieux-Port

## Mieux organiser les réseaux de déplacements

### **Un nouveau plan de circulation.....7**

Action 1 - Organiser en amont la protection du centre-ville .....	8
Action 2 - Aménager une première ceinture de boulevards lisible.....	8
L'aménagement de Corse/Corderie .....	11
Action 3 - Découpler le Vieux-Port des Tunnels .....	12
Aménagement de la sortie J4 au nord .....	13
Aménagement de la sortie Carénage au sud.....	15
Action 4 - Requalifier le Vieux-Port .....	17
Une voie de circulation, un contre-sens bus .....	17
La requalification du quai des Belges .....	19
Action 5 - Généraliser les aménagements semi-piétons .....	20

### **Le stationnement.....21**

Action 6 - Maîtriser la motorisation des ménages.....	24
Action 7 - Faciliter le stationnement des résidents.....	24
Action 8 - Le chaînage des parkings pour les visiteurs.....	25

### **Les transports en communs.....27**

Action 9 - Etendre les TCSP vers le nord et le sud .....	28
Assurer l'extension du réseau de TCSP vers le Nord.....	28
Un Superbus (BHNS) vers Luminy et les Plages.....	28
Action 10 - Réduire et déplacer le pôle d'échange Bourse .....	31
Action 11 - Adapter le réseau de TC au centre-ville .....	31

### **Action 12 - Les actions d'accompagnement .....33**

La gestion durable des livraisons.....	34
Le respect du stationnement, des sites propres et des trottoirs .....	34
Des solutions pour les cars de tourisme .....	35



# L'essentiel sur...

## Centre-ville / Vieux-Port

### Mieux organiser les réseaux de déplacements

Requalifier le Centre-Ville de Marseille, autour d'un Vieux-Port rendu principalement aux piétons, nécessite une profonde remise en cause des modes d'accès au cœur de la Métropole. Ces bouleversements doivent certes s'appuyer sur des itinéraires de contournement pour les voitures ainsi que le développement des transports en site propres. La remise à plat des principes et des habitudes doit cependant être plus profonde, en redéfinissant les priorités d'usage des espaces publics, les modalités de gestion des TC, du stationnement, des livraisons...

Ce bouleversement profond des habitudes sera en retour facilité par la réhabilitation des espaces publics, et leur phase de travaux.

L'Agam propose, à travers cette étude, les principales orientations et actions susceptibles d'être mises en œuvre pour qu'une mobilité durable en centre-ville émerge. Elles s'inscrivent en cohérence avec une vision plus globale de l'évolution du cœur de Marseille.

Le principe essentiel est de donner la priorité, pour l'aménagement de l'espace public, au confort des modes doux et à la facilité de gestion (propreté, livraisons,...). Cette priorité ralentira et découragera le transit à travers le centre, au bénéfice du Tunnel Prado-Carénage et de L2, et favorisera une diminution des trafics inutiles dans le centre.

*Page suivante >>*

**Quatorze actions sur la mobilité urbaine sont proposées pour permettre la requalification du centre-ville de Marseille**

<b>CIRCULATION</b>	<b>TRANSPORTS EN COMMUN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1 - Organiser en amont la protection du centre-ville</li> <li>2 - Aménager une ceinture de boulevards</li> <li>3 - Découpler le Vieux Port du Tunnel</li> <li>4 - Requalifier le Vieux-Port</li> <li>5 - Généraliser les aménagements semi-piétons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9 - Etendre les TCSP vers le nord et le sud</li> <li>10- Réduire et déplacer le pôle d'échanges Bourse</li> <li>11- Adapter le réseau TC du centre-ville</li> </ul>
<b>STATIONNEMENT</b>	<b>ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>6 - Maîtriser la motorisation des ménages</li> <li>7 - Faciliter le stationnement des résidents</li> <li>8 - Regrouper les parkings des visiteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12- La gestion durable des livraisons</li> <li>13- Le respect du stationnement, des sites propres et des trottoirs</li> <li>14- Les cars de tourisme</li> </ul>

**PARTIE I**



# **Un nouveau plan de circulation**

# Un nouveau plan de circulation

Le plan de circulation du centre-ville essaie de faire cohabiter des rues de proximité, souvent semi-piétonnes, des voies de circulation interne au centre-ville, du transit important (Fort Notre-Dame, Breteuil / Paradis, Lieutaud) et l'accès au Tunnel. Le Vieux-Port est à l'intersection de ces contraintes.

Sa requalification nécessite donc une remise à plat des principes d'organisation de la circulation, à partir du piéton.

Afin de tester ses propositions, l'Agam s'est appuyée sur **l'étude de circulation de MPM réalisée par le bureau d'étude ISIS en 2002**. Celle-ci modélise les flux à moyen et long termes (mise en service de L2, des tunnels,...). Cependant, certaines propositions de l'Agam n'ont pas été testées par ce modèle, essentiellement la réorganisation de l'échangeur du Carénage.

De plus, il s'agit d'être prudent sur l'exploitation des résultats d'un modèle de circulation. Cet outil est certes utile pour comparer des projets entre eux et affiner un plan de circulation, il est par contre incapable d'anticiper les changements de comportements générés par la requalification des espaces publics ou l'usage des autres modes.

## **ACTION 1 - ORGANISER EN AMONT LA PROTECTION DU CENTRE-VILLE ET SUPPRIMER LES FLUX DE TRANSIT À L'INTÉRIEUR DES LIMITES DE L'HYPER-CENTRE ET SUR LE VIEUX-PORT**

La maîtrise de l'accès au centre-ville doit faire l'objet d'une limitation progressive, débutant dès la rocade de boulevards urbains du Jarret, puis se renforçant en limite de l'hypercentre constitué par la ceinture de boulevards :

- Avenue de la Corse,
- Boulevard de la Corderie,
- Cours Pierre Puget,
- Cours Lieutaud et Bd d'Athènes,
- Boulevard Nédelec,
- Boulevard des Dames.

A l'intérieur de cette limite, dans leur majorité les voies sont lentes et prioritaires pour les piétons et les vélos.

**La mise en service de L2, en particulier L2 est (2011), ainsi que de la branche sud du Tunnel Prado Carénage (2013) sont à ce titre deux conditions impératives (schéma 1).**

## **ACTION 2 - AMÉNAGER UNE PREMIÈRE CEINTURE DE BOULEVARDS LISIBLE**

Cette continuité de boulevards nécessite d'être aménagée avec une vitesse de référence de 50 km/h permettant **une fluidité de circulation, mais aussi en cherchant une qualité urbaine** (plantations, trottoirs protégés) et des aménagements cyclables.

Leur nombre de voies dépendra de la combinaison de l'ensemble de ces facteurs.

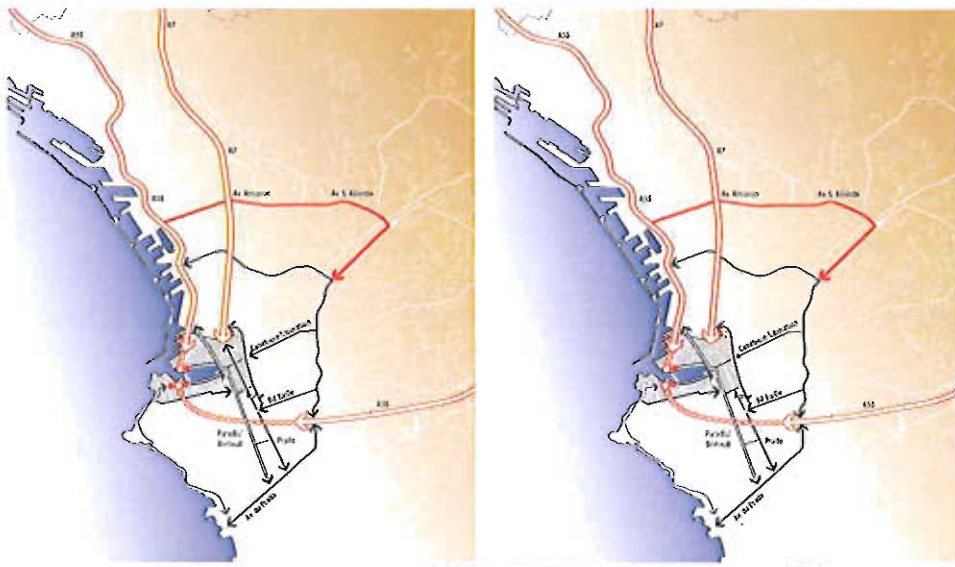
Le Boulevard des Dames et le Cours Lieutaud (dont la fluidité permanente doit être garantie car c'est un axe de sortie et d'accès à la gare St-Charles) ont des emprises relativement larges. Leur nécessaire requalification peut intervenir après l'aménagement du centre-ville. Le respect du stationnement et des livraisons devra faire l'objet d'une vigilance particulière.



## Schéma 1 : la mise en place des contournements

Hier, le Centre-Ville traversé par d'importants axes de circulation automobile, qui sert de raccourci du nord au sud, et d'accès aux tunnels sur le Vieux-Port.

Le tramway a interrompu certains de ces axes de transit (Rome / Belsunce) ou a diminué leur capacité (Longchamp/Libération, Canebière, République).



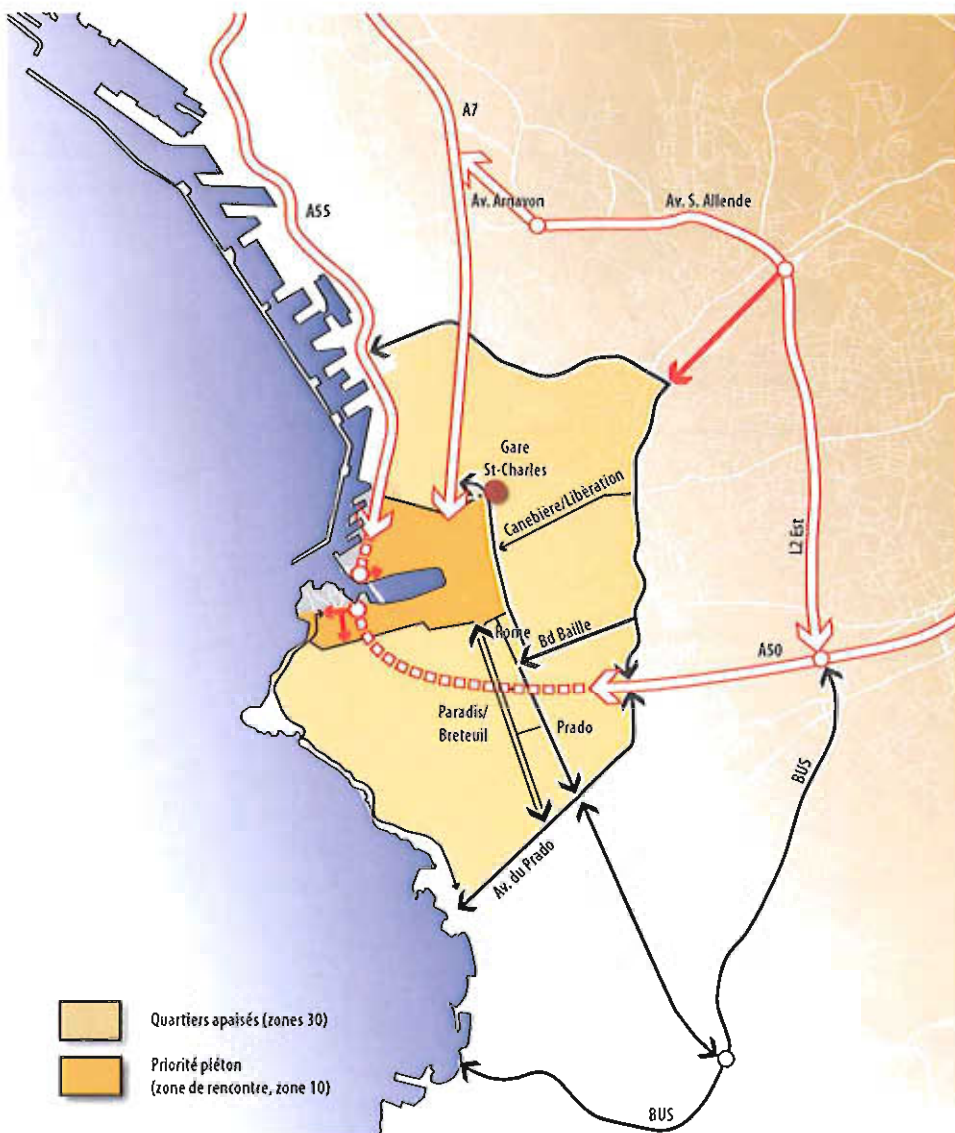
Hier

Aujourd'hui

Demain, la volonté politique de requalifier le Vieux-Port et d'apaiser le centre-ville nécessite de parachever la réorganisation du plan de circulation. La mise en place des contournements y contribue :

- L2 Est et Prado-Carénage Sud dans un premier temps,
- puis L2 Nord et le Boulevard Urbain Sud.

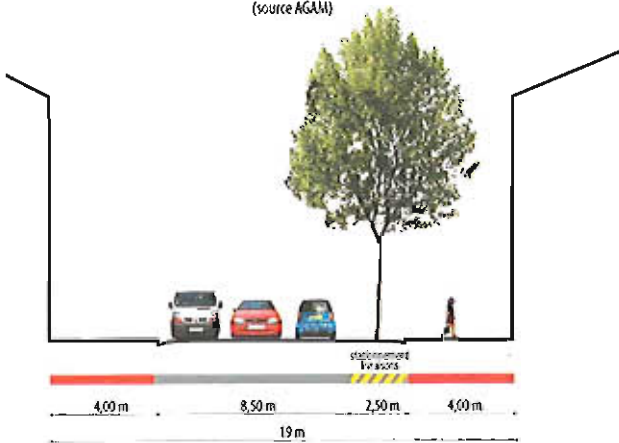
Le transit à travers le centre peut alors être interrompu. La méthode proposée est de réduire les vitesses des automobiles pour rendre la traversée du centre beaucoup plus longue que les itinéraires alternatifs : Tunnel Rège, Lieutaud, Jarret.



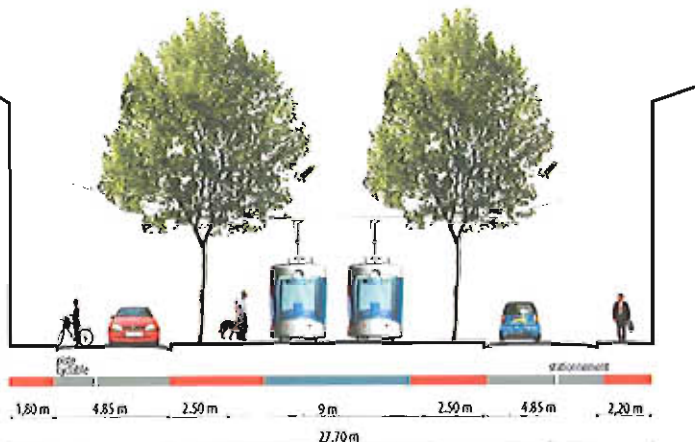
Demain

## Schéma 2 : Requalification des boulevards de ceinture ■ Propositions de principe

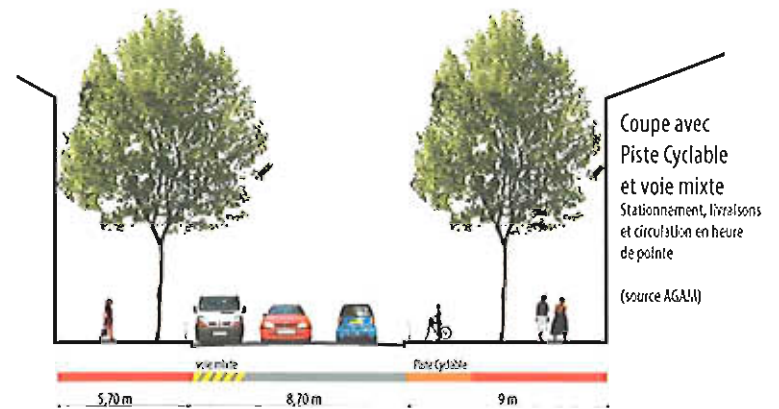
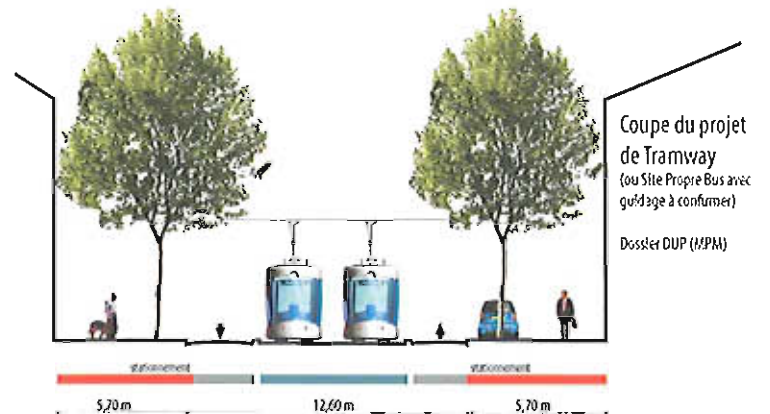
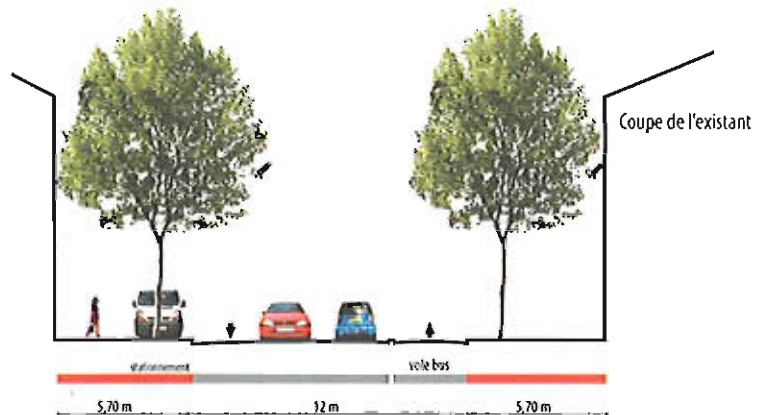
**Cours Lieutaud requalifié**  
stationnement et seconde voie alternés  
(source AGAM)



**Cours Pierre Puget**  
principe avec tramway ou avec site propre bus  
Dossier DUP (MPM)



**Boulevard de la Corderie**



### L'aménagement de Corse/Corderie

L'aménagement de Corse/Corderie pose une vraie difficulté. Cet axe joue de multiples rôles :

- Le débouché des quartiers de St Victor, de Vauban et de la Corniche,
- L'accès au Tunnel du Vieux-Port via la rampe St Maurice et la rue Fort-Notre-Dame,
- Le contournement du centre-ville, en direction de Lieutaud,
- La circulation de transports en commun, le besoin d'un itinéraire vélo, la présence de commerces,...

Manifestement, les avenues Corse/Corderie répondent mal à ces fonctions. Le risque existe, par effet de report, que la **requalification du Vieux-Port renforce encore les problèmes de circulation sur ces boulevards**, il s'agit donc de prévoir leur aménagement.

L'emprise disponible entre les arbres, 12,60 mètres, accueille en l'état trois voies de circulation ainsi qu'un site propre partiel dans le sens Est-Ouest (schéma 2). En réalité, le site propre et une voie

de circulation sont régulièrement utilisés par le stationnement des véhicules.

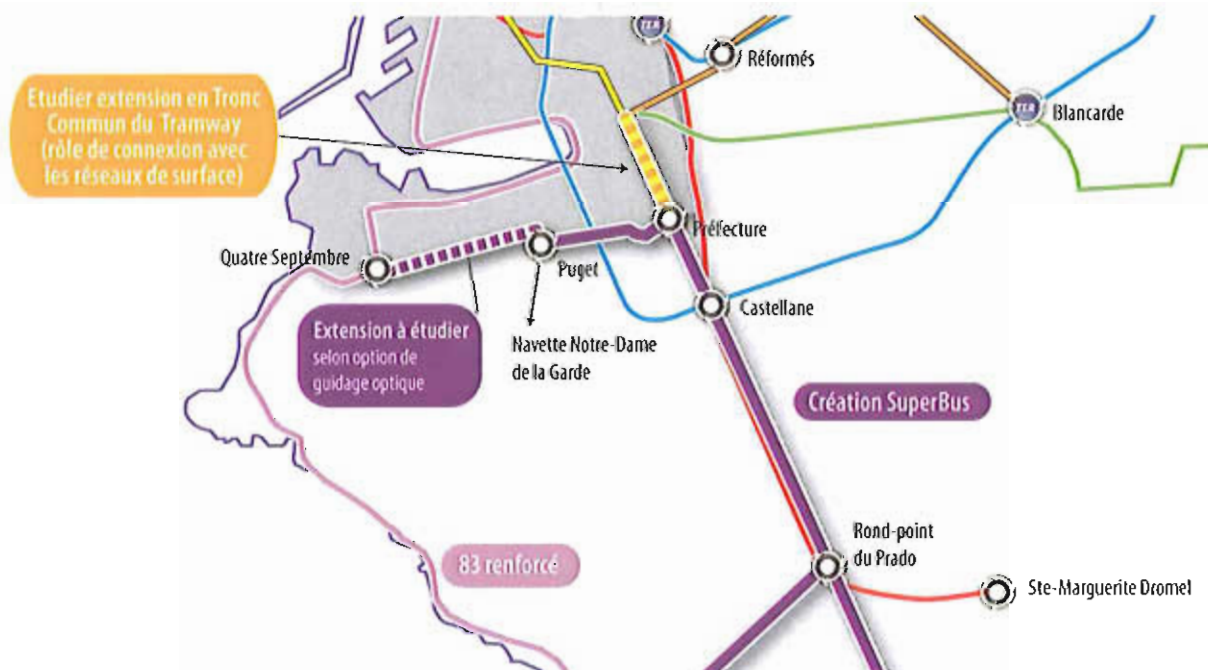
Le passage à 2\*1 voies peut être envisagé, à condition :

- qu'il s'inscrive dans une continuité d'aménagement vers le cours Pierre Puget, depuis la Corniche, elle-même mise à 2\*1 voies,
- qu'il soit lié à la suppression de la vocation de transit de la rue Fort-Notre-Dame, et donc au transfert des flux venant de Vauban et sortant de Marseille vers l'extérieur du centre-ville en direction du cours Lieutaud et du tunnel Louis Rège,
- de réorganiser et de simplifier le réseau de bus, avec en particulier la création d'un pôle de correspondance bus pour le 7e arrondissement (schéma 3).

L'espace gagné peut être mis à profit (schéma 2) soit :

- pour les transports en commun, avec la création d'un site propre dans un sens (éventuellement un double-sens si l'emploi d'un guidage optique le permet),

### Schéma 3 - Desserte en TCSP autour de la Corderie





- pour une piste cyclable,
- pour la création d'une voie multi-usages (circulation en heure de pointe, stationnement de nuit et livraisons de jour).

### ACTION 3 - SUPPRIMER LE TRANSIT DU VIEUX-PORT EN LE DÉCOUPLANT DES TUNNELS

Le Vieux-Port est actuellement une voie d'accès à un tunnel reliant les autoroutes A50 et A55. La politique, engagée sur A7, de repousser les entrées autoroutières du cœur du centre-ville doit impérativement se prolonger sur le Tunnel du Vieux-Port.

Trois incohérences particulièrement préjudiciables découlent de cette organisation :

- connecter une voie à haut débit sur une voie semi-piétonne implique d'importants flux routiers au milieu des piétons et des embouteillages dans le tunnel,
- la concurrence avec les transports en commun pour accéder rapidement au centre-ville par le Tunnel Prado Carénage, renforcée par la branche sud,
- un trafic très important dans le tunnel, rendant cet itinéraire critique pour la fluidité dans Marseille.

Le tunnel du Vieux-Port doit être rendu à sa vocation de traversée du centre-ville, la mise en œuvre concrète de cet objectif varie au nord et au sud du Vieux-Port.

### Schéma 4 - Transition de circulation du boulevard des Dames au Vieux-Port



### Aménagement de la sortie J4 au nord

Le parti d'aménagement du boulevard du Littoral dans Euroméditerranée maintient l'aménagement de la sortie J4 d'A55, réalisée de façon à diriger les flux sur le Vieux-Port, sans retournement possible. Par ailleurs, l'organisation de la transition entre le boulevard du Littoral, 3 voies et jusqu'à 50.000 véh./j, et le Vieux-Port ne semble pas traitée.

Le débouché de **quatre voies de circulation sur le Vieux-Port est totalement incompatible avec les objectifs d'aménagement des quais du Port** et plus généralement du centre-ville.

En surface, une triple transition est nécessaire pour limiter les impacts de ce plan de circulation (schéma 4) :

- à partir du boulevard des Dames, vers lequel les flux doivent être dirigés,

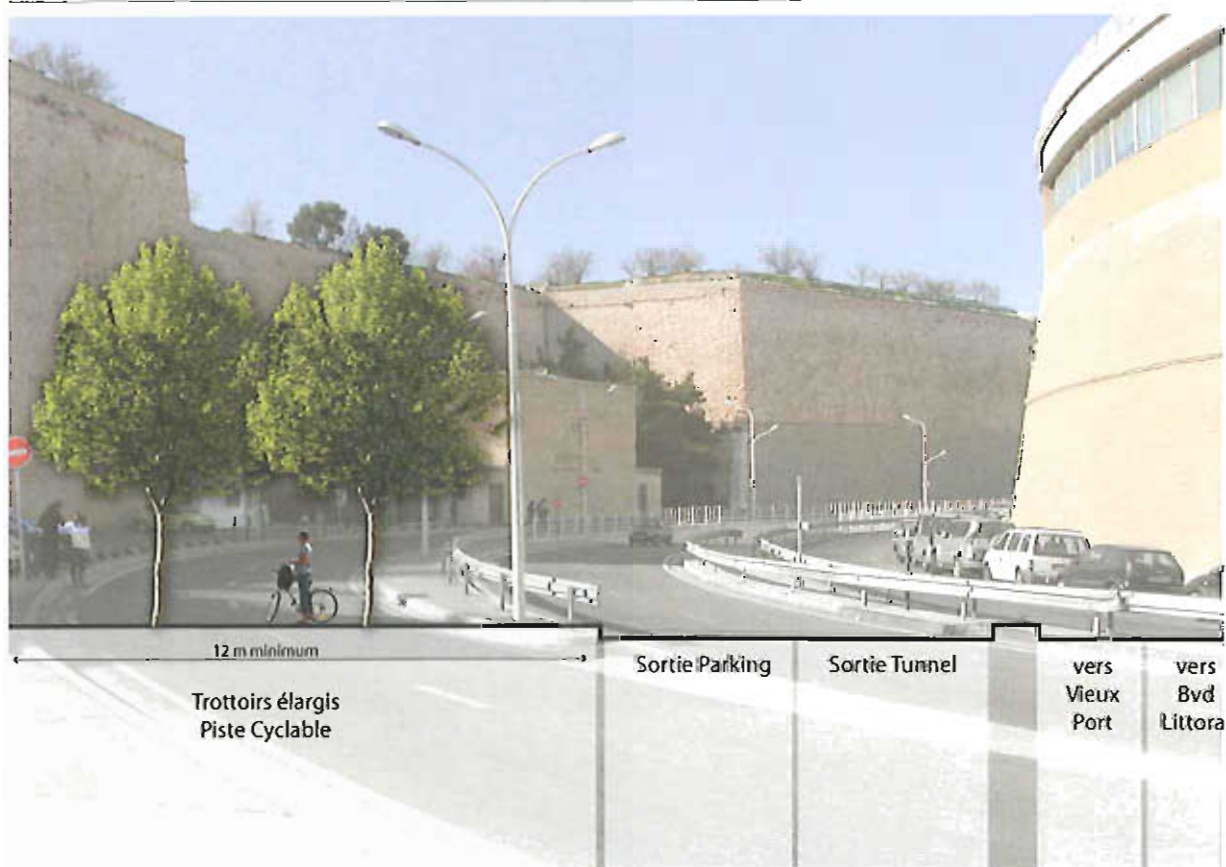
- à la traversée de l'esplanade du J4 et de la Major,
- en permettant un retour des flux vers la place de la Major, en amont du Quai de la Mairie.

L'aménagement de la voirie doit progressivement passer d'une voie classique (Dames / Major) à une zone 30 (entre Major et rue Caisserie). La trémie de sortie du tunnel au niveau du Fort St-Jean peut être raccourcie sensiblement. La signalétique dans le tunnel doit décourager la sortie St-Jean, en faveur du Carénage et du boulevard des Dames.

L'aménagement de la section St-Jean / rue Caisserie peut être amélioré dans l'emprise actuelle au bénéfice de la continuité des cheminements piétons au pied du fort (schéma 5).

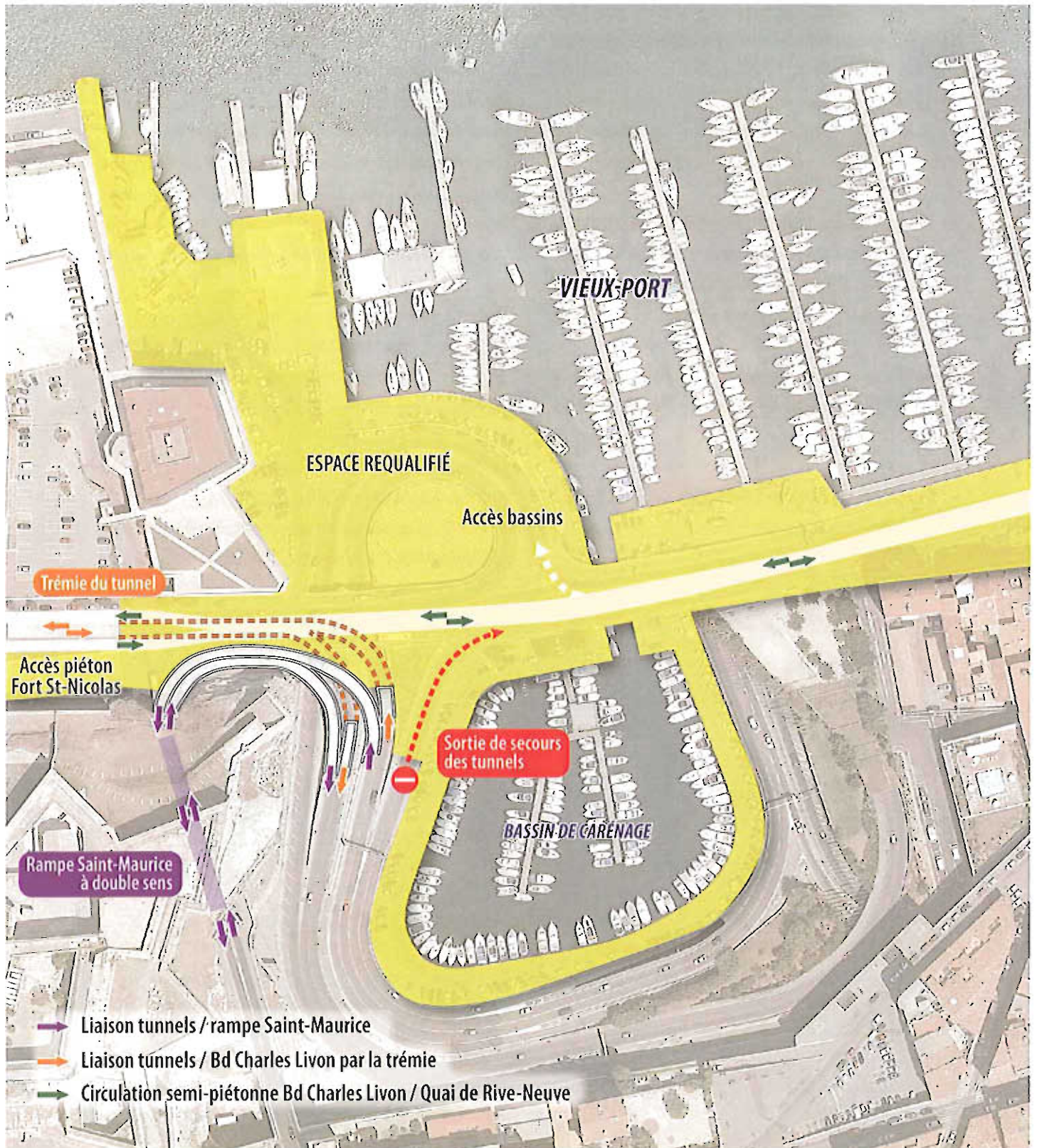
Le principe proposé consiste à regrouper le sens entrant vers le Vieux-Port avec le sens sortant (coté église St-Laurent), en remplacement d'une file de stationnement. Un rond-point plat marquera la

### Schéma 5 - Coupe d'aménagement de la rue Vaudoyer





## Schéma 6 - Bassin du Carénage ■ Proposition d'aménagement



dernière transition vers le Vieux-Port au niveau de la rue Caisserie.

### **Aménagement de la sortie Carénage au sud**

Le découplage des sorties du Tunnel du Vieux Port et du Tunnel Prado-Carénage d'avec le Vieux-Port est une condition impérative à la requalification du Quai de Rive-Neuve, du Carénage jusqu'à la rue Fort-Notre-Dame, soit sur deux tiers de sa longueur.

Sur le quai de Rive-Neuve, **les flux en liaison avec le Tunnel représentent environ la moitié de la circulation**. Leur déviation est la condition impérative de la réduction de la place de la voiture.

La proposition la plus efficace consiste à **supprimer les entrées et les sorties depuis le Vieux-Port**.

Le principe général devient ainsi de maintenir un accès depuis et vers la Corniche par le boulevard Ch. Livon, et de compléter l'accès par la rampe St-Maurice depuis Endoume et le Palais de Justice par la création d'un sens montant depuis le Tunnel (schéma 6).

Au total, ce sont donc **deux voies de sortie et deux voies d'entrée qui sont maintenues**, contre trois voies d'entrées et deux de sortie.

Cette hypothèse nécessite d'être confirmée par des études de circulation. Une première analyse du modèle ISIS 2002 tend à montrer une faisabilité, à condition que :

- la Corniche retrouve une circulation apaisée
- le plan de Circulation décourage la traversée du centre-ville depuis Vauban/Perrier.

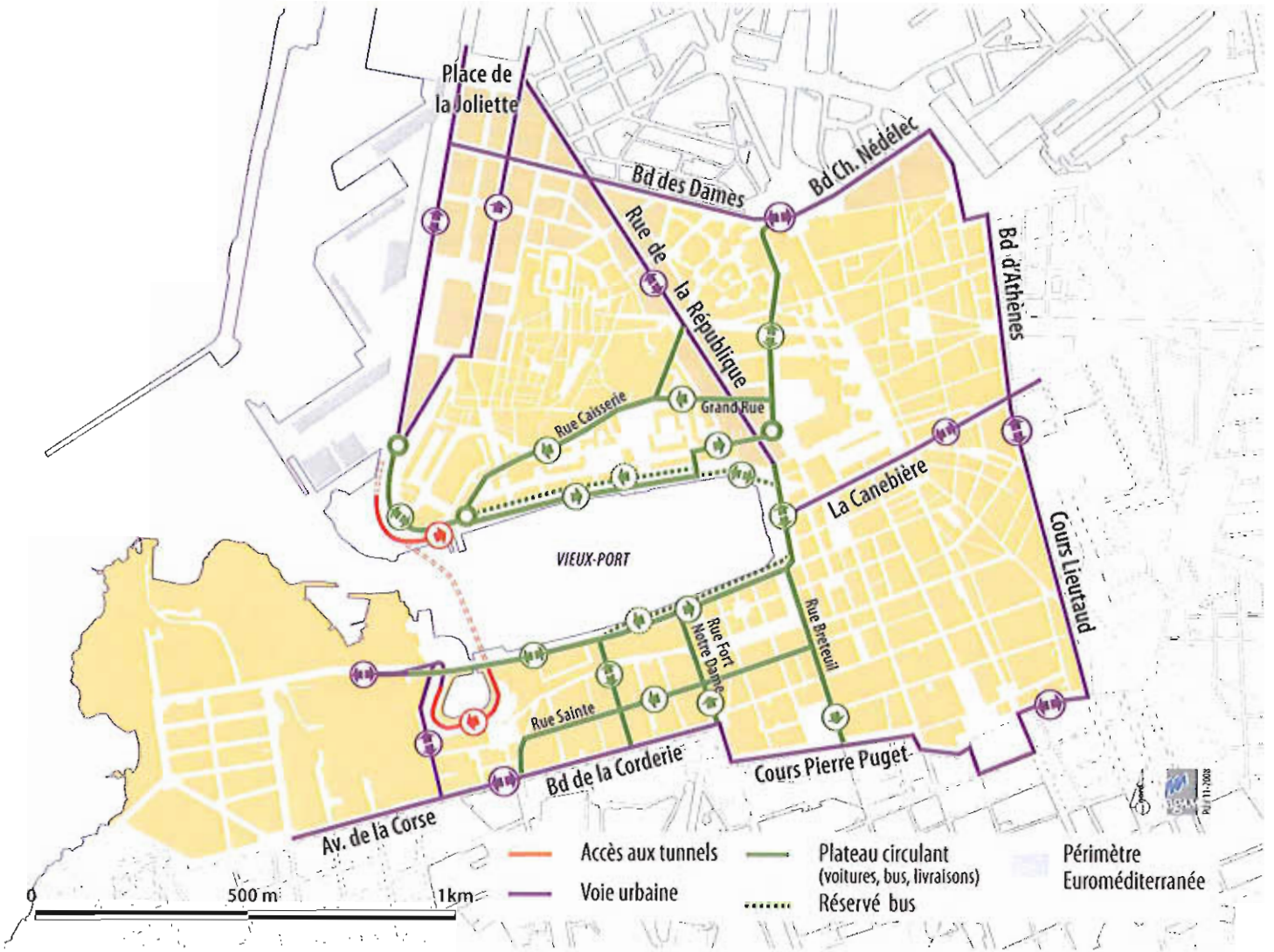
L'aménagement physique du dispositif semble réalisable sans grande difficulté, à condition :

- de supprimer l'accès depuis la rampe St-Maurice vers le boulevard Ch. Livon et le quai de Rive-Neuve,
- de réaliser une trémie à minima dans le sens Carénage / Ch. Livon,
- de maintenir une de sortie de secours vers le Vieux-Port pour l'évacuation des tunnels. Cette option améliore les conditions d'évacuation car le Vieux-Port sera désaturé.

Cette proposition présente enfin plusieurs avantages significatifs pour la requalification du Vieux-Port avec la suppression de l'anse routière côté mer, le franchissement de meilleure qualité du bassin du Carénage par les piétons et les vélos, et l'amélioration du cheminement Vieux-Port / Pharo, par le bd Livon, ou par le littoral. Elle libère un espace significatif pour les activités nautiques.



## Schéma 7 - Circulation autour du Vieux-port ■ Proposition d'un nouveau schéma





## ACTION 4 - REQUALIFIER LE VIEUX-PORT

L'objectif de privilégier les piétons, la qualité de vie, l'animation culturelle et commerciale ainsi que la plaisance, nécessite de limiter au maximum les flux routiers, tout en maintenant une accessibilité pour les **usagers indispensables au centre-ville** :

- les riverains,
- les livraisons des commerçants,
- les chalands à travers les parkings publics,
- les transports en commun,
- l'accès aux bateaux,
- les cars de tourisme.

Dans l'optique d'un phasage, les propositions suggérées pourraient faire l'objet d'exercice de préfiguration permettant de tester leur pertinence et d'habituer progressivement tous les usagers concernés.

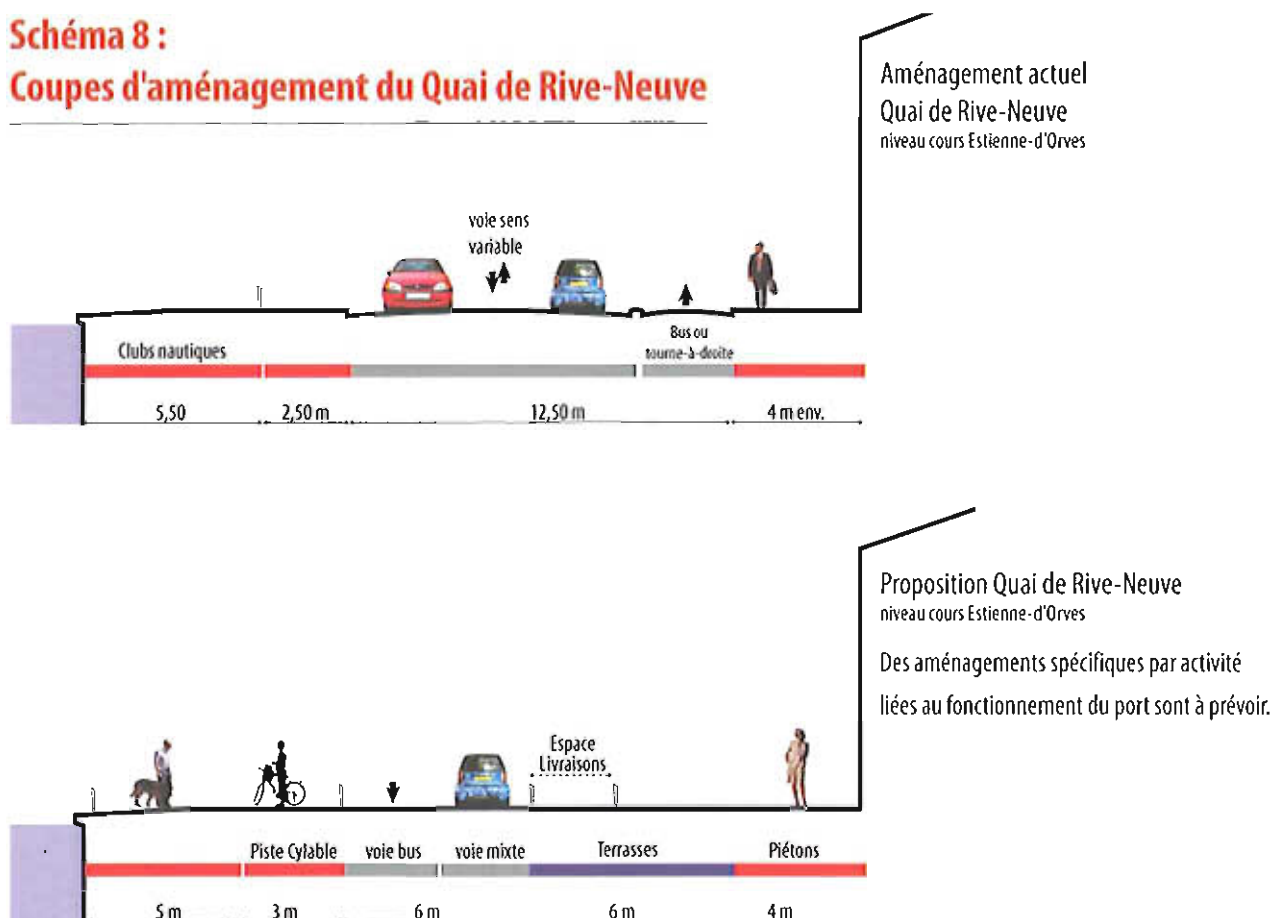
### Une voie de circulation, un contre-sens bus

La proposition la plus ambitieuse est la création d'un **sens unique de circulation sur le quai de Rive-Neuve et le Quai du Port**.

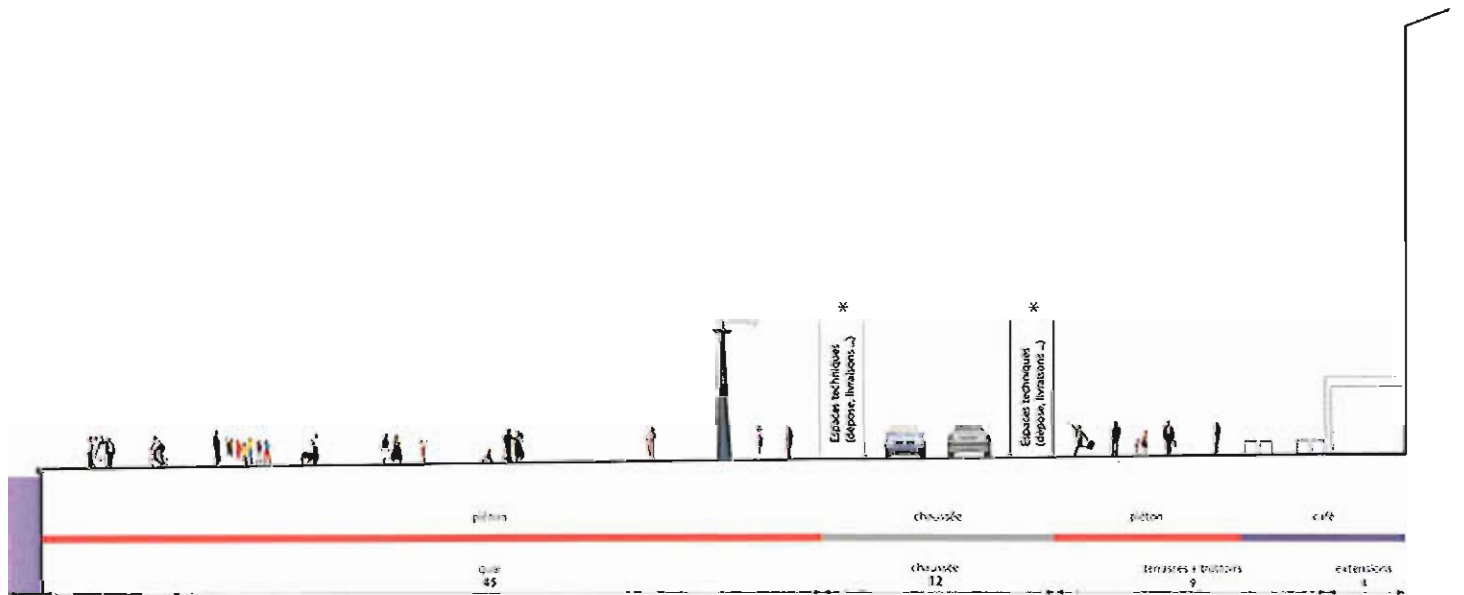
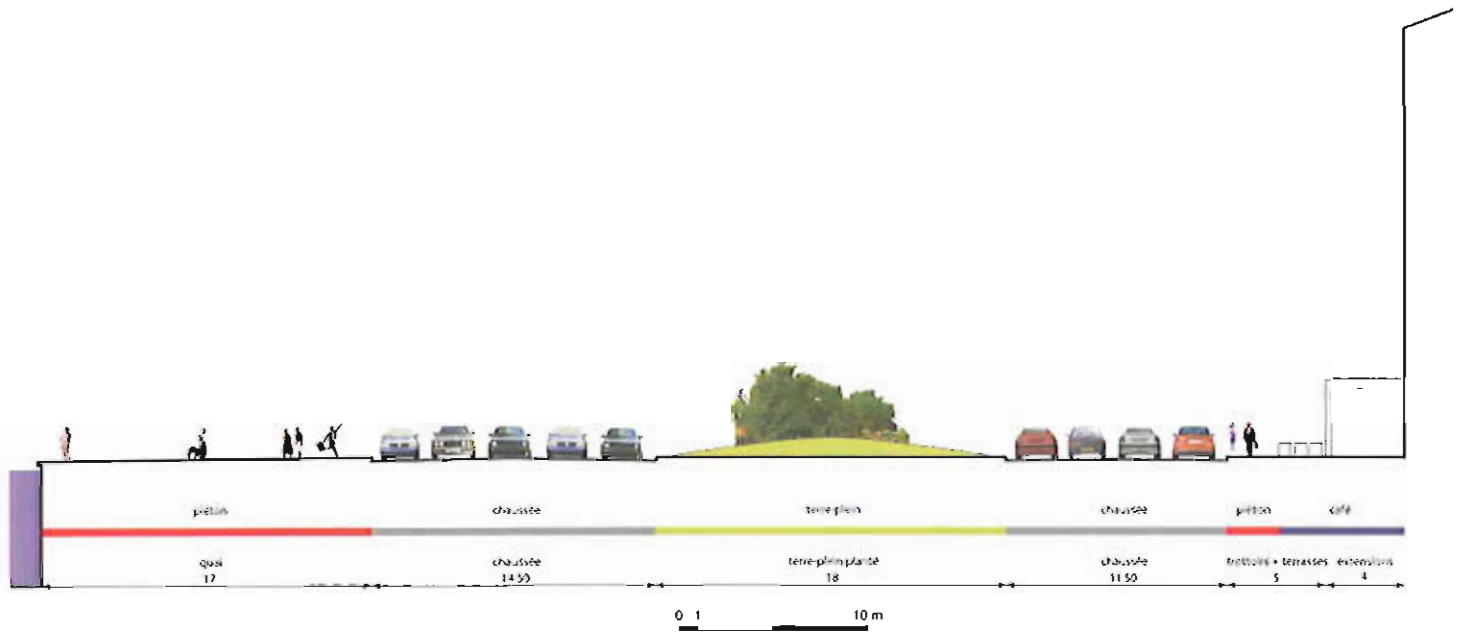
Cette voie serait en direction de la Canebière, aménagée en plateau semi-piéton associé à un site-propre bus dans le sens sortant (schéma 8 pour le quai de Rive-Neuve, le principe étant identique pour le Quai du Port).

Le sens inverse de circulation (schéma 7) emprunte soit la rue Caisserie pour la rive nord, soit la rue Sainte pour la rive sud. Afin de limiter les nuisances de circulation, les rues Caisserie et Sainte doivent être aménagées en zone tranquille dans les mêmes délais que le Vieux-Port.

### Schéma 8 : Coupes d'aménagement du Quai de Rive-Neuve



## Schéma 9 - Coupes du Quai des Belges ■ Aménagement existant et propositions



\* Espaces pouvant être rendus ponctuellement à la circulation

Le choix du sens entrant est le plus adapté :

- pour maintenir une lisibilité et une continuité d'accès aux parkings du Vieux-Port,
- pour simplifier les carrefours sur le quai des Belges.

Des zones ponctuelles de stationnement de 10/15 mètres seront aménagées le long du Vieux-Port tout en restant contrôlées et partagées entre autocars, voitures et livraisons. Leur nombre doit rester réduit pour éviter l'apparition d'une file de stationnement permanente.

### La requalification du quai des Belges

Le plan de circulation proposé permet l'ensemble des échanges autour d'un rond point au croisement entre 2 voies de circulation longitudinales

sur le quai et la Canebière. Ces voies se situent du côté des façades pour se trouver dans l'alignement des carrefours République et Breteuil et donc simplifier leur dessin (schéma 10).

Nous proposons en outre que le plan de circulation prévoit la **suppression, complète mais ponctuelle dans le temps, de la circulation sur le quai des Belges** pour accompagner des manifestations exceptionnelles.

## Schéma 10 - Principe de circulation sur le Quai des Belges



## ACTION 5 - GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS SEMI-PIÉTONS

La circulation automobile à l'intérieur et à l'exclusion de la ceinture de boulevards n'est plus prioritaire par rapport aux déplacements doux, à l'exception des itinéraires d'accès aux bassins du Carénage (boulevard Ch. Livon et Rampe St-Maurice). Ce changement de priorité d'usage permet :

- de ralentir les automobiles sans les interdire (et donc de pénaliser le transit),
- de faciliter les déplacements à pied,
- d'encourager l'usage du vélo, sans nécessiter la généralisation des pistes cyclables.

La requalification des tronçons finaux des rues Breteuil, Paradis, Fort Notre-Dame, de la rue de Rome, de la rue Caisserie et de la rue Sainte sont fondamentales pour ralentir les automobiles en amont du Vieux-Port. En aucun cas elles peuvent accepter les reports de circulation générés par des aménagements périphériques et le nouveau plan de circulation.

Le type d'aménagement de l'espace public largement utilisé à Marseille - quartier de l'Opéra - est parfaitement adapté à ces objectifs.

Le Code de la Route a précisé (décret 2008-734 du 30 juillet 2008) son organisation sous l'appellation « Zone de Rencontre » :

- la priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas obligation de circuler sur les trottoirs,
- la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h,
- le stationnement des véhicules est limité aux seuls emplacements prévus à cet effet,
- les chaussées sont à double sens pour les cyclistes quand elles sont à sens unique pour les autres véhicules (sauf décision expresse contraire).

« En matière d'aménagement, les zones de rencontres seront traitées généralement sans dénivelés importants en différenciant les différentes parties de l'espace par un jeu de matériaux de textures ou de couleurs différentes. L'interdiction de certaines parties de l'espace aux véhicules motorisés sera assuré par un dispositif mobilier (bornes, potelets, jardinières...) laissant aux piétons une grande liberté de mouvement. On s'assurera enfin de la lisibilité de l'espace pour les aveugles ou malvoyants. » (Source CERTU).

Le maintien d'une seconde voie, lorsqu'elle existe, permet de la rendre multi-usage afin d'accueillir convenablement dans la journée l'ensemble des besoins :

- de stationnement résident la nuit,
- de circulation pendant une ou deux heures de pointe le matin ou le soir,
- de dépose et de reprise de marchandises dans la journée.

Ce dispositif, étudié pour la rue Paradis, pourrait être généralisé par la suite à d'autres rues.

**PARTIE II**



# **Le stationnement**



# Le stationnement

La gestion globale du stationnement a été remise en mouvement à l'occasion de la création du tramway, essentiellement dans une logique d'offre. Elle a compris d'une part l'extension du stationnement payant sur voirie, et d'autre part la construction de parkings en ouvrage (République, Pharo, La Criée) ou inclus dans des opérations immobilières (Puget).

Au total, le périmètre de l'hypercentre de Marseille comprend environ 7800 places de parkings en ouvrage, et 8000 places sur voirie, payantes ou gratuites. L'occupation des ouvrages est très variable, mais dans leur globalité des réserves de capacité restent à exploiter (schéma 11) pour les résidents en particulier.

L'Observatoire Partenarial du Stationnement, regroupant la Ville de Marseille, la Communauté Urbaine MPM et l'agAM, suit les conséquences de ces actions sur l'usage de cette offre nouvelle.

Quelques chiffres permettent de mieux comprendre les causes des problèmes de stationnement en centre-ville de Marseille.

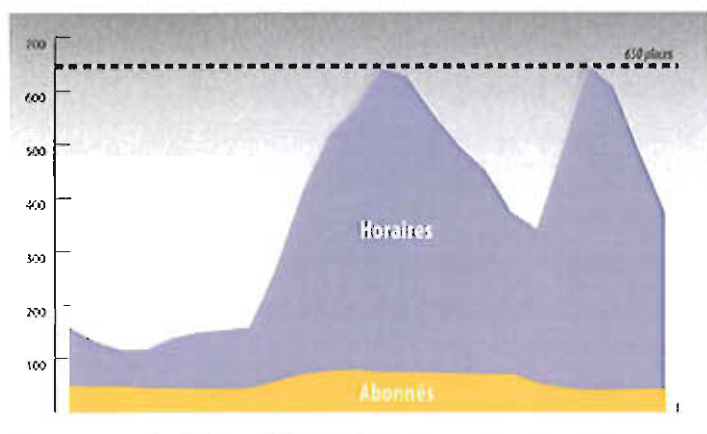
Les quelques 27 000 ménages du centre-ville, dont 55% ne sont pas motorisés, possèdent au total près de 15 000 voitures, dont à peine un tiers stationnées dans un garage privé. Environ deux tiers des voitures ne sont pas utilisées dans la journée.

Un équilibre peut être trouvé pour satisfaire les besoins de stationnements des résidents et des visiteurs. Néanmoins, cet équilibre risque d'être rapidement remis en cause si la motorisation des ménages du centre augmente. Une augmentation de +10% de ménages motorisés équivaut à 2700 voitures, soit 80 M€ d'investissement en parking.

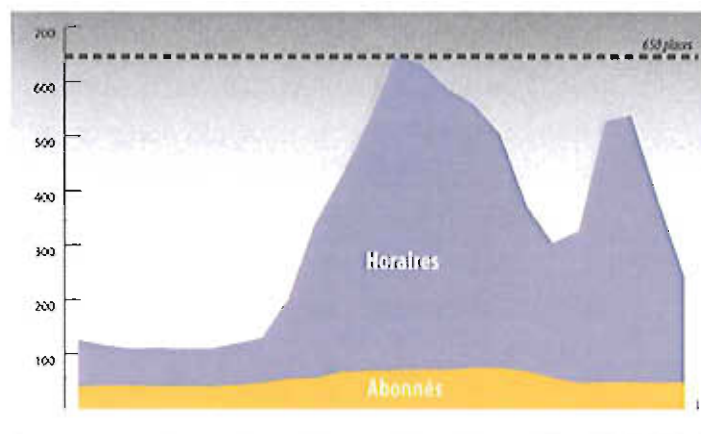
Quartier	Ménages	Non-motorisés	Voitures	% garage	% usage
Belsunce	3 001	84%	494	40%	0%
Hôtel de Ville	3 509	43%	2 761	25%	52%
Grands Carmes	4 271	61%	1 867	34%	34%
Le Pharo	2 983	73%	1 193	50%	17%
St-Victor	3 754	26%	3 555	45%	62%
Opéra	1 726	71%	740	33%	33%
Palais de Justice	2 914	25%	2 421	10%	41%
	26 798	55%	14 757	32%	42%

Tableau 1 - source : recensement 1999 - Enquête Ménage 1997

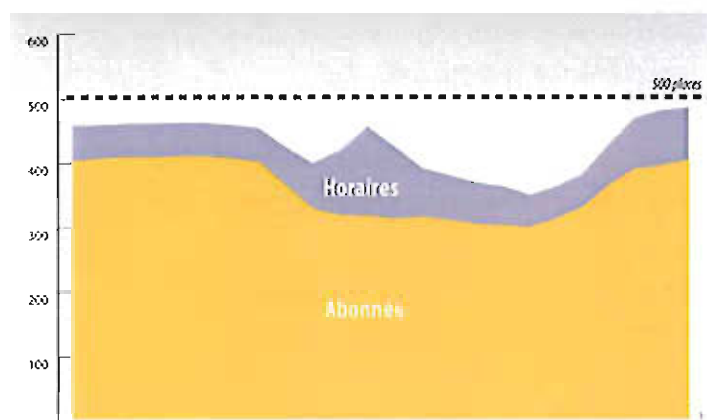
## Schéma 11 - L'occupation des parkings ■ source observatoire du stationnement



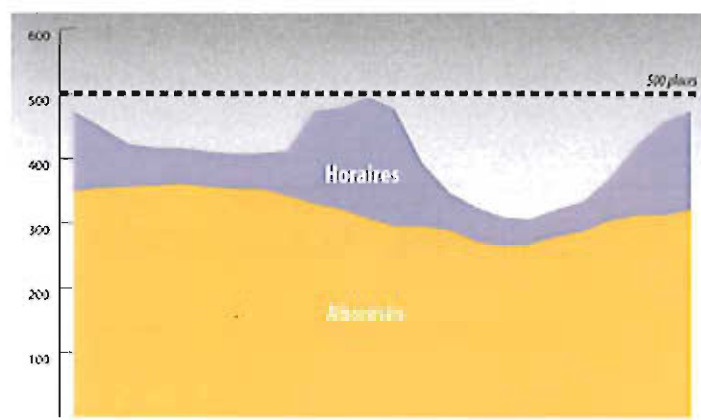
Occupation du Jeudi 01/02/07 - Estienne D'Orves



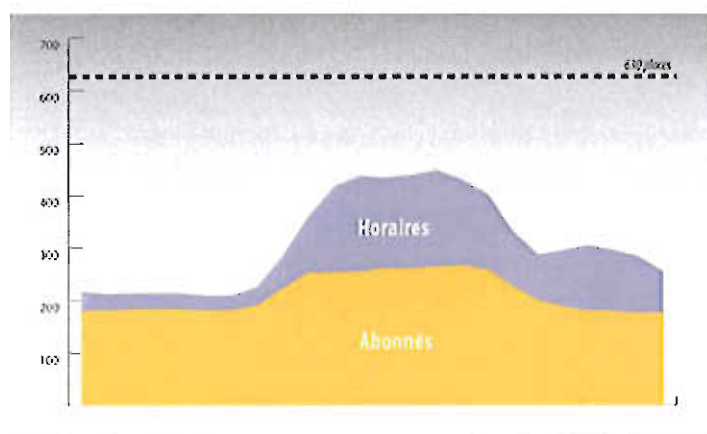
Occupation du Samedi 03/02/07 - Estienne D'Orves



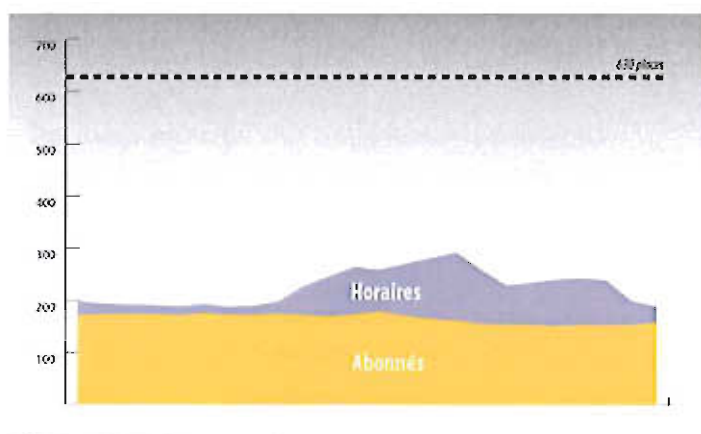
Occupation du Jeudi 01/02/07 - Jean Jaurès



Occupation du Samedi 03/02/07 - Jean Jaurès



Occupation du Jeudi 01/02/07 - Gambetta



Occupation du Samedi 03/02/07 - Gambetta

## **ACTION 6 - MAÎTRISER LA MOTORISATION DES MÉNAGES**

La première action sur le stationnement consiste donc à **encourager la limitation de la motorisation**. Le centre-ville ne peut pas accepter un véhicule par ménage (il faudrait doubler l'offre de stationnement sur voirie et en ouvrage).

Il s'agit d'une part de proposer des alternatives à la possession d'une voiture, en particulier l'**Auto-Partage**, mais aussi de **généraliser le paiement du stationnement** soit sur la voirie soit en ouvrage.

A l'avenir, la **réglementation du PLU**, sur la construction de places dans les logements nouveaux et en réhabilitation, devra être adaptée à cet objectif.

## **ACTION 7 - FACILITER LE STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS**

La requalification de l'espace public du centre-ville nécessite de limiter la place occupée par l'automobile, en particulier illicite, mais dans le même temps doit laisser une place aux habitants. Cet enjeu se pose de manière cruciale la nuit, avec plus de 10 000 voitures de résidents à stationner, contre 6 000 le jour, pour moins de 9 000 places sur la voirie.

L'équilibre précaire actuel sera remis en cause par la suppression de places sur la voirie, et en particulier les aménagements interdisant le stationnement gênant (passage piéton, trottoirs...)

Un nouvel équilibre peut être trouvé, utilisant les réserves de capacité existantes dans les parkings en ouvrage. Leur mobilisation nécessite de concilier une offre tarifaire acceptable et l'équilibre économique des parkings.

Les actions suivantes concourent à ces deux buts, elles devront faire l'objet d'une négociation globale des contrats de concession des parkings :

- **Étendre et homogénéiser le périmètre de stationnement payant sur voirie**, afin de supprimer les poches de gratuité qui attirent les pendulaires,
- Augmenter le nombre d'**abonnements résidents permanents de 1100 à 2800**, harmoniser le tarif à moins de 100€ par mois,
- Créer dans les parkings un **service de nuit à la carte pour les résidents mobiles** (utilisant leur voiture dans la journée). Cette offre, d'environ 2000 places, sera **l'alternative au stationnement illicite** sur la chaussée. Elle peut par exemple prendre la forme d'un forfait de 3 ou 4 € pour une nuit ou un jour de week-end.
- Augmenter progressivement le tarif des abonnements des pendulaires, et fortement diminuer les places réservées des administrations.

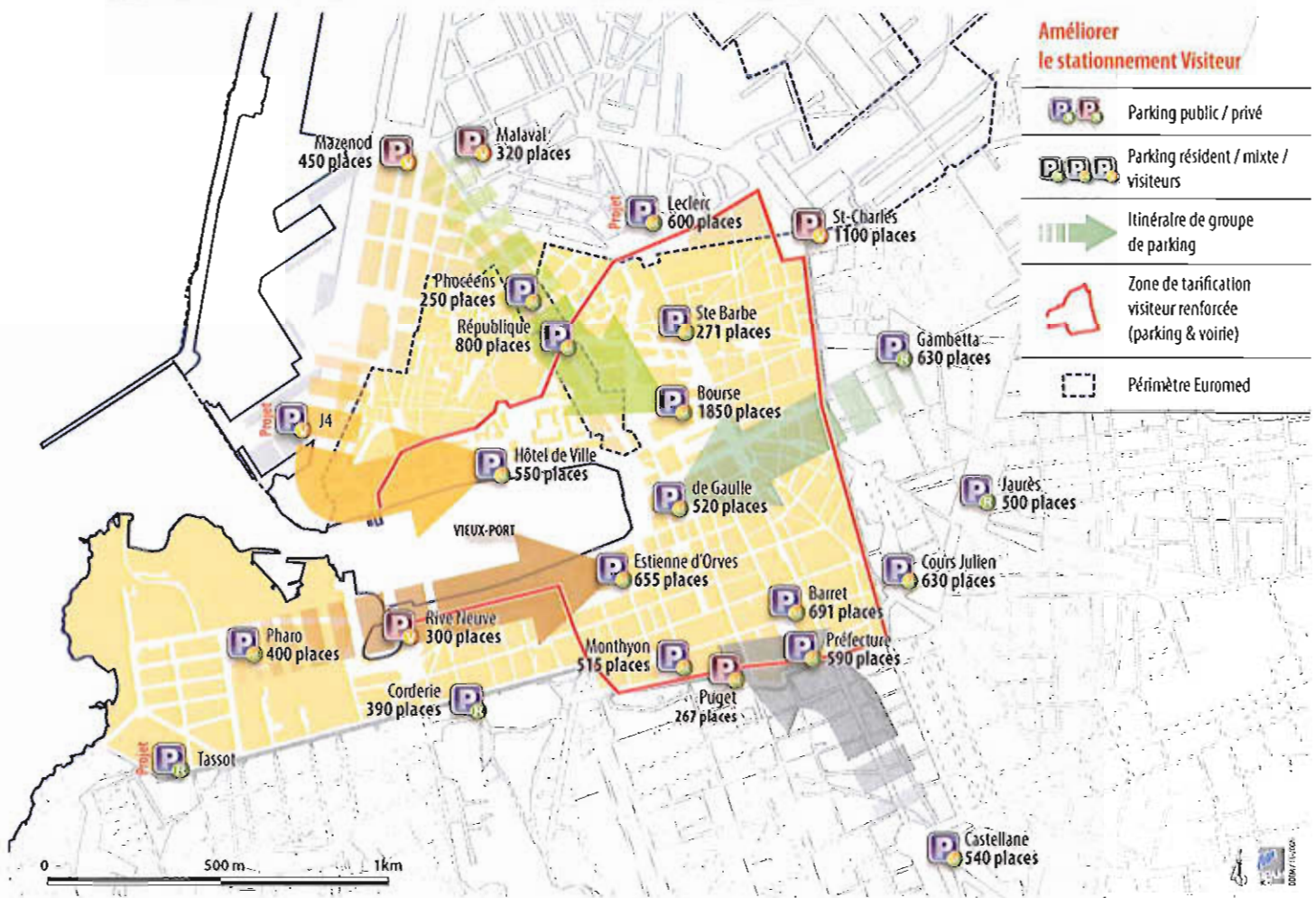
Une première évaluation de ces actions permet d'envisager un usage de la voirie par les résidents de 40% le jour, le reste est dédié aux visiteurs, et de 75% la nuit.

**Une diminution de la capacité de stationnement sur la voirie de l'ordre de 20%** est donc envisageable, au-delà de la suppression du stationnement illicite.

Néanmoins, les quartiers du Palais de Justice et de St-Victor souffrent d'une saturation du stationnement de nuit. Les parkings Puget (réalisé) et Tassot (en projet) devraient répondre partiellement aux besoins.



## Schéma 12 - Principe d'organisation du stationnement des Visiteurs



### ACTION 8 - LE CHAÎNAGE DES PARKINGS POUR LES VISITEURS

Les visiteurs du centre-ville, que ce soit pour des achats, démarches administratives ou les loisirs, doivent trouver une offre de courte et de moyenne durée, sur la voirie ou en parking.

En l'absence de coordination des parkings du centre-ville, les visiteurs cherchent à stationner au plus proche de leur lieu de destination : Centre-Bourse, Estienne d'Orves, de Gaulle ou Hôtel de Ville. L'impact sur la circulation est significatif, à deux titre :

- avec la nécessité de traverser le centre-ville,
- avec les déplacements inutiles de recherche, et parfois par l'attente d'une place de stationnement.

La mutualisation et le chaînage des parkings font partie des mesures d'accompagnement permettant de diminuer les flux automobiles, profitant de l'amélioration des espaces publics pour ne pas concentrer les flux sur quelques ouvrages.

Les parkings sont regroupés (schéma 12) :

- par itinéraire, selon les accès au centre-ville,
- grâce à une signalisation préalable, identifiant les places disponibles,
- du parking le moins cher (en périphérie) au plus cher (au plus près du centre).

L'accueil des motos dans les parkings nécessite par ailleurs d'être développé.



PARTIE III



# Les transports en commun

# Les transports en commun

La réstructuration du réseau de bus a été largement entamée par la mise en œuvre du PDU de MPM, autour des extensions des réseaux de tramway et de métro. Les conséquences pour le centre-ville sont de trois ordres :

- l'amélioration de l'accessibilité au centre, essentiellement depuis les quartiers est,
- le déplacement des terminus de certaines lignes du cœur du centre-ville vers sa périphérie (Réformés, Joliette, Cinq Avenues),
- la requalification du boulevard Longchamp, de la Canebière, de la rue de la République,...

La volonté de poursuivre l'aménagement des espaces publics du centre de Marseille nécessite de renforcer ces orientations, en s'appuyant cette fois sur la requalification du Vieux-Port et du Square Bir-Hakem. Ainsi, la réorganisation des transports en commun devient nécessaire afin :

- d'améliorer l'accessibilité du centre, depuis le nord-littoral et le sud, et de développer l'offre en parkings-relais,
- de créer un véritable réseau adapté pour le centre-ville et la Colline,
- de supprimer les terminus en cœur de ville afin de libérer la voirie.

## ACTION 9 - ETENDRE LES TCSP VERS LE NORD ET LE SUD

La contrainte portée à l'automobile nécessite d'être compensée par l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun et l'extension des TCSP. La mise en site propre et en haut niveau de

service des lignes fortes du réseau présente plusieurs intérêts :

- améliorer la qualité du service rendu (vitesse, régularité, confort...),
- augmenter les places de parkings-relais,
- rationaliser le réseau en rabattant les autres lignes,
- connecter les réseaux de TCSP de surface venant du Nord et du Sud,

### Assurer l'extension du réseau de TCSP vers le Nord.

Le projet majeur pour le centre-ville concerne l'amélioration de la desserte vers Luminy et les Plages (détaillé par la suite). Néanmoins, l'accessibilité depuis le Nord nécessite d'être renforcée, au delà de la réouverture de la voie ferrée Aix-Marseille. Pour cela, l'extension du tramway (cf. étude agAM/MMT/RTM de 2006) au-delà d'Arenc et en direction de St-Antoine, apparaît le plus intéressant, tant pour l'amélioration de la desserte (suppression d'une rupture de charge avec le métro) que pour le développement urbain d'Euroméditerranée et des quartiers Nord. Il correspond par ailleurs au dossier de prise en considération du réseau de tramway. Une option de superbuses peut être envisagée, sous réserve de faisabilité technique.

### Un Superbus (BHNS\*) vers Luminy et les plages

Les lignes 21 et 19 sont respectivement la première et la quatrième du réseau de la RTM. Elles desservent Luminy et les Plages, et complètent le métro entre Castellane et les équipements du rond-point du Prado (Parc Chanot, Stade) par une desserte plus fine.

\* Bus à Haut Niveau de Service



## Schéma 13 - Un Réseau de bus congestionné aux abords du Vieux-Port et de la Bourse



Source : RTM 2008

Le renforcement de ces deux lignes nécessite de rapprocher leur qualité de service de celle d'un tramway (principe du Bus à Haut Niveau de Service) : arrêts plus espacés mais plus accessibles, priorité aux carrefours, véhicules spécifiques (éventuellement trolleybus),...

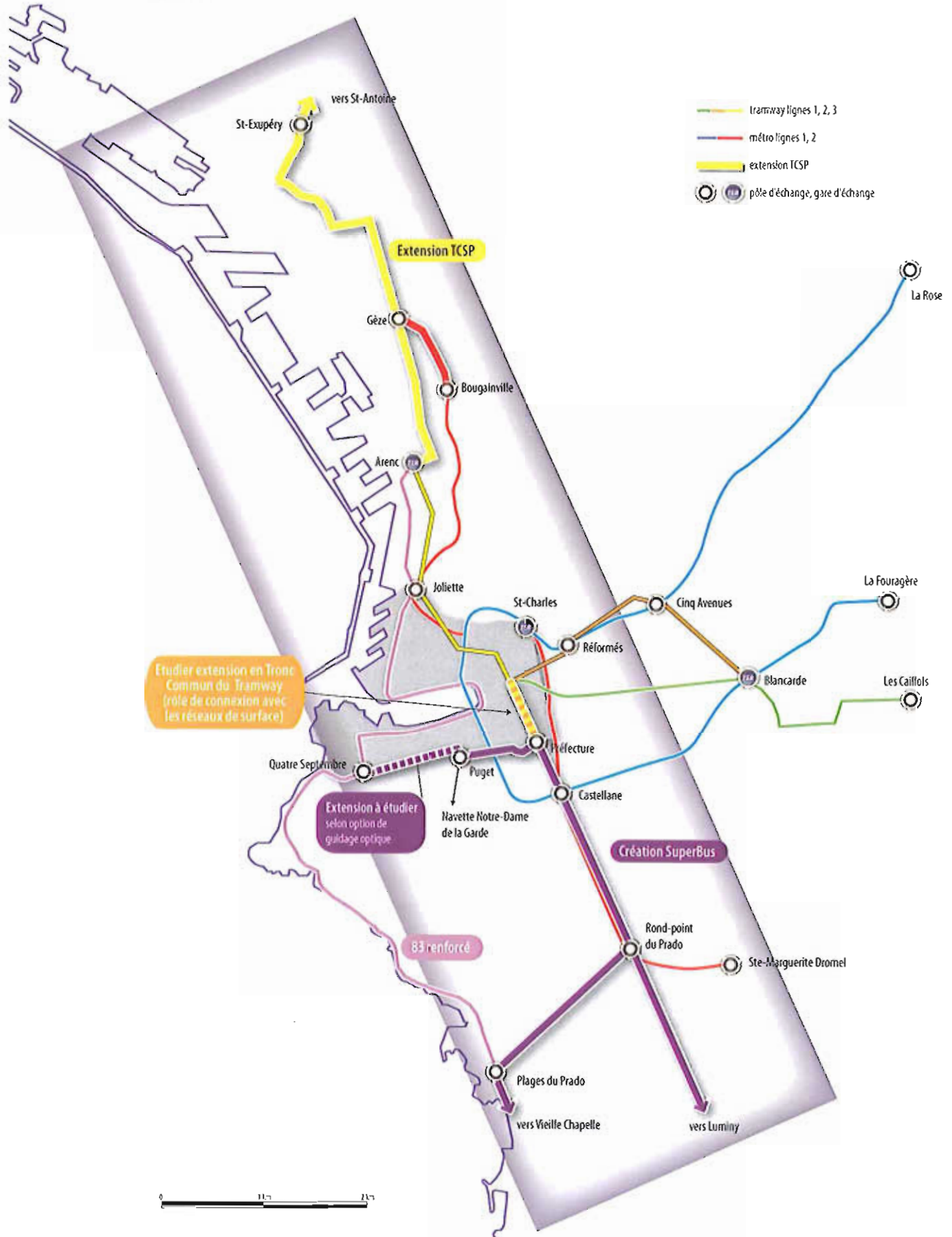
L'exploitation d'un BHNS impose d'éviter les troncs communs avec les bus normaux. Coupler les 19 et 21 permet d'éviter cet inconvénient, tout en associant deux lignes complémentaires (21 fonctionnant surtout en semaine, 19 le week-end et l'été). L'accès sans correspondance au plus proche du centre-ville nécessite d'être maintenu pour cette ligne. Castellane étant trop éloigné, Préfecture posant des problèmes d'insertion et la partie nord de la rue de Rome trop étroite pour accueillir un BHNS, nous proposons de réaliser le terminus de

la ligne à l'extrémité ouest du cours Pierre Puget, en correspondance avec une navette vers Notre-Dame de la Garde.

La poursuite du Superbus jusqu'au Quatre Septembre est envisageable, sous réserve d'études techniques précises, si l'emploi d'un guidage optique permet de s'intégrer dans les emprises de voirie.

La connexion du réseau de Tramway et du Superbus mérite d'être étudiée en détail. Une extension de 580 m du tramway sur le tronçon étroit de la rue de Rome créerait un terminus à Préfecture (place de Rome). Le réseau tramway passerait ainsi de deux à trois lignes : Noailles / les Caillols (inchangée), Préfecture / Arenc puis St Antoine et Préfecture / Blancarde.

## Schéma 14 - Proposition d'extensions des TCSP





Le renforcement de la ligne 83 (Plages du Prado, Corniche, site propre dans un sens sur le Vieux-Port, Joliette) complète la desserte depuis le sud et s'inscrit en complémentarité de la réduction de la circulation sur la Corniche et de la piétonisation du Vieux-Port.

## **ACTION 10 - RÉDUIRE ET DÉPLACER LE PÔLE D'ÉCHANGES BOURSE**

Par ailleurs, le pôle Bir-Hakeim regroupe 10 lignes de bus, dont certaines parmi les plus importantes du réseau. Les impacts négatifs du pôle sont majeurs : espace public déqualifié, rupture des continuités piétonnes autour du Centre-Bourse, forte circulation de bus gênant la circulation sur la Canebière.

Cette concentration de la desserte, adaptée à un centre-ville routier, perd son sens avec la requalification des cheminements piétons dans un cœur de ville étendu.

Certaines lignes de bus devront être maintenues en terminus à Bourse, mais l'espace Bir-Hakeim mérite d'être rendu à sa vocation naturelle d'espace public pivot entre la Canebière, le Vieux-Port, Belsunce et la Bourse.

La réorganisation du réseau sud s'appuiera sur la création du TCSP vers Luminy. La desserte du nord pourrait être rabattue vers le métro à la Porte d'Aix ou les pôles d'échanges d'Euroméditerranée (Joliette, Arenc).

L'accueil de quelques lignes de bus (lignes 31 ou 32 par exemple) et des cars de tourisme peut cependant être maintenue à proximité du Centre-Bourse et du Vieux-Port. La rue Barbusse, dans le prolongement de la rue Ste-Barbe, apparaît adaptée à ces besoins moyennant des aménagements de voirie.

## **ACTION 11 - ADAPTER LE RÉSEAU DE TC AU CENTRE-VILLE**

La diminution du rôle du terminus Bourse et le développement des TCSP permet une reconfiguration des lignes de bus. Leur mission peut désormais être renforcée pour la desserte du centre-ville de Marseille (les sept premiers arrondissements), en cherchant la complémentarité avec le métro, le tramway et le Superbus, modes assurant les échanges avec le cœur de ville.

La création d'un véritable réseau de centre-ville s'appuiera sur trois volets :

- Des véhicules adaptés, de plus petite taille, moins polluants, éventuellement électriques,
- Des itinéraires complémentaires aux tramways et au Superbus (comme les lignes 49 Joliette/Réformés, 74 Vauban/la Plaine, 55 Roucas Blanc/Joliette...), maillant le centre et proposant des itinéraires de rocade (Endoume / Timone, Vauban / St-Charles,...),
- Une desserte plus régulière, renforcée le soir et le week-end.





**PARTIE IV**



# **Les actions d'accompagnement**

# Les actions d'accompagnement

L'amélioration de la qualité des espaces publics doit nécessairement s'accompagner d'une gestion plus rigoureuse et permanente.

Cette évolution profonde des comportements concerne les grands thèmes de la vie quotidienne : propreté, sécurité, qualité de vie des Personnes à Mobilité Réduite,...

Deux sujets sont plus particulièrement liés aux politiques de déplacements : les marchandises en ville et la police de la voirie.

## ACTION 12 - LA GESTION DURABLE DES LIVRAISONS

La volonté de renforcer la vie du centre-ville a pour conséquence directe une augmentation du nombre de livraisons, certes pour les commerces, mais aussi les résidents ou les bureaux.

**Les livraisons en centre-ville ne sont actuellement ni gérées, ni suffisamment prises en compte à l'occasion des projets de requalification.**

La redistribution des espaces publics sera l'occasion d'organiser les modes de livraisons.

La création du groupe de travail associant la Communauté Urbaine MPM et la Ville de Marseille, animé par l'AGAM, sera l'occasion d'identifier des actions concrètes permettant de :

- Créer des emplacements adaptés aux trafics de marchandises et au centre-ville, de nouvelles

modalités d'implantations seront étudiées au-delà la place de livraison (voies mixtes, zones de livraisons,...),

- Modifier la réglementation pour faciliter les horaires de livraison tout en contraignant la taille et la pollution des véhicules (et non l'inverse comme actuellement),
- Organiser un ensemble de sites de logistique urbaine de l'échelle de la Métropole à celle des pôles commerciaux, tertiaires et des centres-villes,
- Mettre en place les outils de communication et renforcer le contrôle.

## ACTION 13 - LE RESPECT DU STATIONNEMENT, DES SITES PROPRES ET DES TROTTOIRS

Les aménagements des espaces publics de Marseille sont rapidement ré-occupés et dégradés par l'automobile, les motos, les livraisons.

**Le respect des espaces dédiés aux piétons, aux vélos ou aux transports en communs est une priorité absolue.**

La facilité est souvent de multiplier les obstacles infranchissables (potelets, doubles trottoirs), pour les voitures mais souvent aussi pénalisant pour les personnes à mobilité réduite, les vélos, les engins d'entretien,...

La mise en place d'une **police efficace, présente et dédiée aux espaces publics** est une condition essentielle de la réussite de la requalification du centre-ville.

La généralisation du stationnement payant de la voirie, au-delà de son intérêt pour le fonctionnement du stationnement et des déplacements, permet de financer cette police. Néanmoins, l'efficacité de son travail peut être renforcée si :

- la réglementation du stationnement et des livraisons est simple et expliquée,
- des outils technologiques sont testés (télé-contrôle des sites propres TC ou des voies mixtes, contrôle du temps de stationnement, des places de livraisons ou encore des places GIC/GIG,...).

## **ACTION 14 - DES SOLUTIONS POUR LES CARS DE TOURISME**

Composante essentielle de l'accueil touristique de Marseille, et du développement des croisières, les autocars de tourisme sont des moyens de transports collectifs indispensables.

Marseille est sous-équipée en place de stationnement de courte, moyenne et longue durées. Le déficit est de l'ordre de 72 places (cf. études SARECO pour la Ville de Marseille).

La requalification des espaces publics présente deux potentialités d'amélioration :

- l'identification d'emplacements dédiés,
- la protection des espaces emblématiques du stationnement des cars.

L'amélioration des cheminements piétons permettra en effet de supprimer les cars des sites les plus importants, pour lesquels ils constituent une nuisance visuelle et acoustique.

Parmi les actions identifiées par l'étude SARECO, la création de 20 places à proximité du Vieux-Port nécessite une attention particulière pour maintenir la qualité piétonne souhaitée pour cet espace et non pas créer une continuité de stationnement d'autocars.

La proposition consiste donc à créer un pôle moyenne durée pour les cars à proximité du Centre-Bourse, rue Henri Barbusse.

Document produit par un groupe de travail piloté par Claude Vallette, conseiller municipal délégué à l'urbanisme, président de l'agam, et composé de :

- S. Biaggi
- L.A. Caradec
- A. Fructus
- C. Giner
- M.L. Lota
- C. Pozmentier
- M. Vassal
- H. Venturino
- D. Vlasto
- G. Chenoz
- D. Hermann
- A. Malrait
- D. Reault
- P. San Marco
- B. Susini
- P. Vanelle

et de leurs équipes techniques.