



AMENAGEMENT URBAIN DU CENTRE VILLE INCLUANT LA SEMI-PIETONISATION DU VIEUX-PORT A MARSEILLE

Programme

Sommaire

A. Les objectifs visés	3
Les objectifs du projet centre-ville	3
Le périmètre d'intervention	15
Les groupes de travail	17
B. Le plan guide	46
Les objectifs du Plan Guide	46
Le programme du Plan guide	47
Le programme du Plan guide	48
La constitution du Plan guide	49
C. Le projet d'espaces publics	50
Le programme des espaces publics	50
Les missions de maîtrise d'œuvre d'espace public	51
D. Planning de l'opération	53
E. Les interfaces avec les autres projets	54

A. Les objectifs visés

Les objectifs du projet centre-ville

L'histoire de Marseille est riche de 2 600 ans d'ouverture sur le monde, une richesse qu'elle doit à sa situation maritime et au dynamisme de sa population.

Héritage et symbole de cette ancienneté et de ce dynamisme, situé dans un environnement exceptionnel, le centre-ville en est l'incarnation.

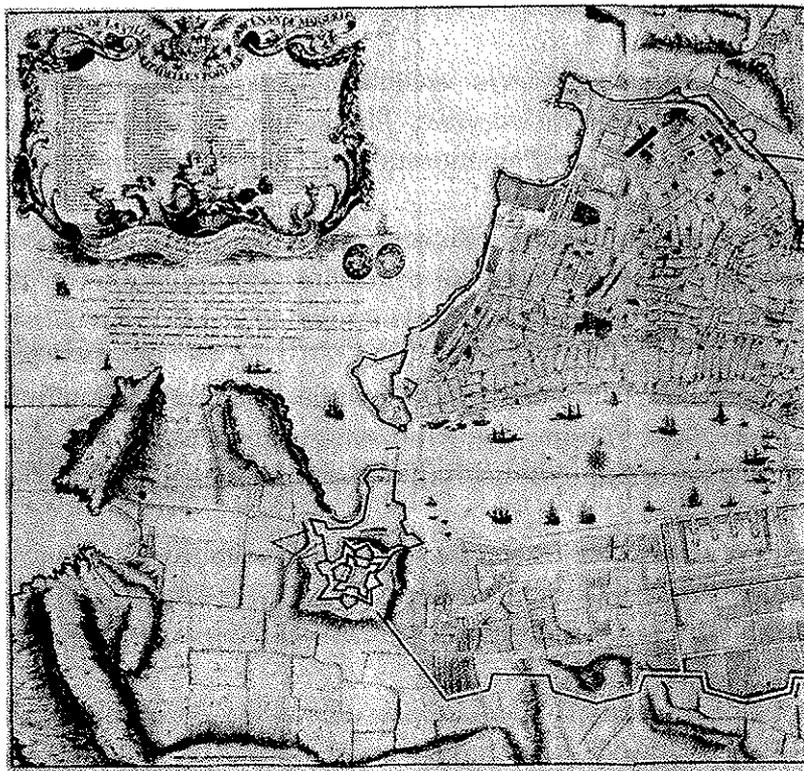
Il doit trouver sa juste place dans le Marseille de demain, être au cœur des mutations, un des moteurs essentiels de l'attractivité renouvelée.

Une forte mobilisation collective a depuis plusieurs années permis d'inscrire à nouveau Marseille dans une dynamique positive qui s'est concrétisée par des aménagements urbains d'envergure, notamment sur le secteur d'Euroméditerranée et Marseille Grand Est au travers desquels une nouvelle image de Marseille, plus forte et plus attrayante, se dessine.

Les entreprises, les nouveaux habitants, les touristes sans cesse plus nombreux ne s'y trompent pas et leur arrivée en nombre croissant conforte cette formidable inversion de tendance qui doit contribuer à faire de Marseille une capitale européenne active et fraternelle, car telle est l'ambition que Marseille s'est donnée.

Demain, en 2013, Marseille Provence sera la Capitale Européenne de la Culture, il s'agit là d'un événement majeur pour son rayonnement. Le centre-ville doit jouer un rôle clé, à l'articulation de la ville entière. Il s'agit d'un rendez-vous privilégié qui ne peut être manqué et auquel il convient de se préparer en développant une action publique à hauteur des enjeux.

L'intervention publique en centre-ville n'est pas nouvelle, mais, trente années de requalification urbaine, conduites par les différentes équipes municipales entre 1975 et 2008 sur le centre-ville, laissent cependant apparaître un bilan contrasté :



Au cours de ces années, l'image de Marseille s'est améliorée. La ville s'est forgée une place de métropole euroméditerranéenne, la position du centre-ville y a contribué par les efforts réalisés en termes de revalorisation urbaine et par une attractivité touristique accrue.

La politique municipale a permis d'enrayer la perte de population et d'emplois et d'inverser sensiblement la tendance depuis ces dix dernières années.

L'espace urbain a été très sensiblement requalifié, de nombreux équipements publics sont venus compléter l'offre de services, l'irrigation en matière de transports a été complétée, diverses mesures en matière d'amélioration de l'habitat ont porté leurs fruits.

Malgré cela, le paradoxe du centre-ville perdure : le cœur de la grande capitale régionale voit se confronter des fonctions de centralité métropolitaine et des situations de précarité sociale, de chômage, parmi les plus fortes au point de justifier son classement en zone urbaine sensible.

La persistance d'un bâti et d'un habitat de médiocre qualité est devenue le reflet de ces difficultés sociales, tout comme les insuffisances rencontrées dans la gestion concrète de l'espace et des équipements risquent de brouiller la perception des efforts accomplis.

Sur un vaste périmètre qui couvre les quartiers du Panier, de Belsunce et du Chapitre, de Thiers, Noailles, Notre-Dame-du-Mont, Lieutaud et Rome, ces difficultés pèsent toujours fortement sur l'attrait du centre-ville, au regard des visiteurs extérieurs comme pour les marseillais eux-mêmes.

Dans ce contexte, la Ville de Marseille et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) ont décidé de s'engager ensemble dans une démarche visant à promouvoir une attractivité renforcée du centre-ville. Ce processus a donné lieu à un engagement de chaque entité au travers de délibérations (9 et 19 février 2009) ainsi qu'à des engagements d'autres partenaires comme le Département des Bouches du Rhône.

Les objectifs à poursuivre sont les suivants :

- **Qualifier l'espace public et le réseau d'équipements** à la hauteur des enjeux de centralité du territoire (le centre-ville cœur emblématique de la cité).

Un site remarquable, une qualité architecturale et urbaine parfois de grande qualité constituent des atouts majeurs. Ils doivent être mis en valeur par de grands espaces publics de qualité servant d'écrin, mais aussi constitutifs d'un lieu de vie agréable à tous en toutes circonstances.

- **Maîtriser la gestion urbaine** de manière adaptée aux ambitions d'un cœur métropolitain.

La structure de la ville, sa fréquentation, la densité de sa population, les investissements publics et privés de qualité qui y sont consentis ne peuvent pas s'accommoder d'une gestion médiocre ou irrégulière car elle dégrade à la fois la qualité de vie, les équipements et l'image du territoire.

De considérables efforts coordonnés doivent être conduits en ce sens dans la durée par tous les acteurs concernés :

- **Développer l'attractivité du centre-ville lieu d'échanges**

La tradition commerciale historique doit être particulièrement confortée par une amélioration qualitative et une complémentarité avec les nouveaux pôles commerciaux qui s'installent en limite du centre comme par exemple le Pôle de Loisirs de la Capelette.

Une offre universitaire de savoirs et d'accompagnement (logement, restauration, animation, culture, services) doit se développer bien au-delà du niveau actuel, car la vie étudiante y crée un dynamisme particulièrement précieux pour une ville capitale régionale.

Les conditions d'une attractivité touristique croissante devront bien sûr être soigneusement prises en considération.

- **Conforter le centre-ville comme lieu de vie**

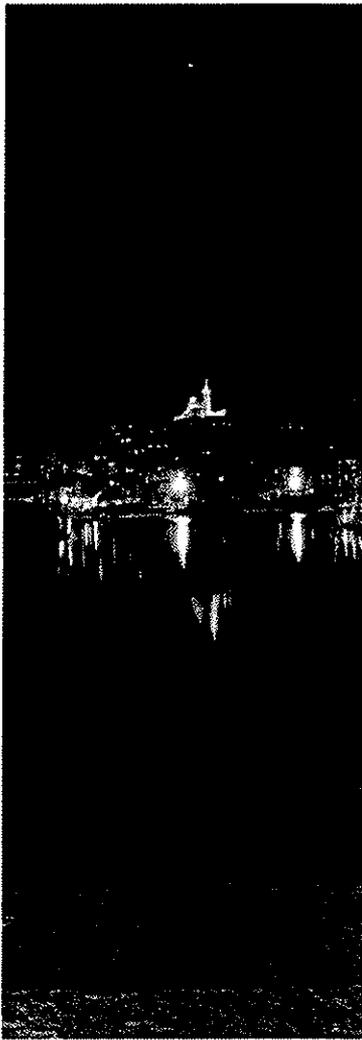
A cet effet, la requalification de l'habitat est primordiale. Divers outils ont déjà été mis en œuvre dont il convient de tirer le bilan et de réorienter ou de compléter la palette. Cette revalorisation déterminée du cadre bâti et des conditions d'habitat, au sens global du terme doit être accompagnée de l'adhésion des habitants par une participation au projet.

Il s'agit de l'armature même du projet pour le centre-ville.

De même le réseau des équipements publics de proximité doit être remaillé par rapport aux besoins et complété si nécessaire.

Les principaux axes de ce projet seront donc les suivants :

- Améliorer le fonctionnement urbain et poursuivre la requalification des espaces publics du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille,
- Maîtriser la gestion urbaine à la hauteur des enjeux posés par le territoire,
- Restaurer la chalandise dans un centre-ville apaisé, animé et convivial,
- Faire de Marseille une ville étudiante,
- Maintenir et étendre une offre résidentielle diversifiée et de qualité au sein d'un réseau d'équipements de proximité.
- Poursuivre et amplifier l'attractivité touristique du centre-ville,
- Valoriser le plan d'eau et la mer.



1. Améliorer le fonctionnement urbain et poursuivre la requalification des espaces publics du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille.

1.1. Le fonctionnement urbain

Pièce maîtresse d'un cœur de ville renouvelée, le fonctionnement urbain et les espaces publics sont au centre des nouvelles orientations pour le centre-ville. Il est en effet nécessaire de consolider et d'amplifier les actions et interventions réalisées depuis 1995. Quatre leviers sont à actionner et à mettre en débat avec l'ensemble des partenaires institutionnels de la Ville de Marseille et de MPM :

Réorganiser le plan de circulation : il est nécessaire de s'interroger sur la question du transit de surface dans le centre-ville pour redonner la place aux piétons comme dans de nombreuses métropoles nationales et internationales. La généralisation des zones tranquilles doit être envisagée comme un objectif à atteindre dans les cinq ans qui viennent. La mise en œuvre de la L2 qui s'avère plus que nécessaire pour soulager la rocade du Jarret, et par là-même, le transfert du transit empruntant le centre-ville rendra possible la création d'un centre-ville apaisé. Il faut contraindre la traversée du centre-ville en assurant une meilleure desserte pour les riverains et un meilleur accès aux parkings souterrains, aménager la ceinture de boulevard tout en veillant à leur fluidité (et non à la vitesse) et reculer les fins d'autoroutes qui donnent accès au centre-ville.

Les objectifs d'action sont les suivants :

- Limiter les accès véhicules au centre-ville pour créer dans l'hyper centre une majorité de voies lentes avec une priorité aux piétons, vélos et transports en communs.
- Aménager une première ceinture de boulevard lisible pour permettre une meilleure fluidité des trafics autour du centre-ville. C'est par exemple la requalification du cours Lieutaud et du boulevard des Dames comme axe de fluidité permanente pour favoriser les accès aux tunnels de dégagement.
- Limiter le transit sur le Vieux-Port par une meilleure fonctionnalité des tunnels.

L'objectif est d'éviter que le Vieux-Port soit un cheminement naturel d'accès aux tunnels.

- Continuer la modernisation de l'offre de transport en commun : véritable alternative à la voiture individuelle, la mise en œuvre du Tramway a permis de revisiter complètement le fonctionnement du centre-ville et de participer à la rénovation des espaces publics. Il faut désormais aboutir à la réorganisation de la complémentarité de l'offre conjointe tramway/bus en s'interrogeant sur la mise en œuvre de nouveaux transports en site propre.

A ce titre seront mises en œuvre en priorité dans le cadre de la programmation financière de MPM :

- sur la base d'un plan d'ensemble concerté relatif au développement des transports en commun en site propre (Métro, Tramway, Bus à haut niveau de service), la réalisation, d'ici 2013, du prolongement du tramway sur voie unique entre la Canebière et le secteur Préfecture-Castellane par la rue de Rome, afin de permettre une meilleure connexion des transports en commun entre le Sud et le Nord de la ville.
- la réduction et la réorganisation du pôle d'échanges de la Bourse pour améliorer la complémentarité entre le réseau de bus et le tramway et donc refondre le réseau de transports du centre-ville notamment pour mieux irriguer le Nord.
- Offrir une plus grande lisibilité de l'offre de stationnement en centre-ville. Avec 7 800 places de parkings en ouvrage et 8 000 places en surface, l'offre semble suffisante dans un contexte général de réduction de l'usage de la voiture. Toutefois il est nécessaire de mettre en place une meilleure adéquation entre l'offre en ouvrage et l'offre en surface notamment au profit des résidents et des chaland.

Plusieurs pistes d'actions étant à poursuivre pour améliorer la lisibilité du stationnement en centre-ville, il est préconisé que :

- Le stationnement résident soit facilité par la meilleure utilisation des réserves de stationnement en ouvrage,
- La mise en place d'un système d'information des usagers en temps réel et d'une signalétique renouvelée permettant un accroissement de la fluidité de la circulation et du stationnement,
- Une juste harmonisation tarifaire soit effectuée (et probablement la mise en œuvre d'une carte de paiement unique) et la baisse progressive de l'écart entre le stationnement résident et le stationnement en ouvrage,
- Le développement des alternatives à la voiture soit favorisé par exemple l'auto partage ou le covoiturage.

1.2. Les espaces publics, comme signature du centre-ville

Les espaces publics sont le point de convergence partagé entre toutes les activités humaines et économiques qui se développent sur le territoire (logement, commerce, tourisme, culture, nautisme...). L'espace public est un lieu d'animation, de représentation, d'échange et de dialogue. Il est donc nécessaire de continuer et d'amplifier la mise en œuvre d'un espace public renouvelé. Un plan stratégique permettant de définir des priorités opérationnelles concrètes sera proposé.

Il prendra en compte la ferme volonté de retrouver des espaces publics comme lieux de vie et comme site d'événements, en offrant des espaces polyvalents. Il permettra aussi de produire des lieux adaptés aux services de proximité et à la vie quotidienne, de servir de support à un nouveau maillage des déplacements doux grâce à la réalisation de pistes dédiées aux piétons et aux vélos et enfin de créer des espaces de verdure, nécessaires à l'harmonie du centre-ville.

Dans cette stratégie de requalification, le Vieux Port, espace de prestige, doit se prévaloir d'un traitement particulier permettant d'aboutir à un espace revalorisé comme emblème de notre Ville. Dans le contexte d'une volonté commune entre la Ville de Marseille et MPM, il est nécessaire dans le cadre d'un programme concerté :

- Que soit engagée sans délais la semi-piétonisation du Vieux-Port permettant de réduire la place de la voiture sur les quais, la réalisation d'une continuité piétonne nécessaire entre le Vieux-Port et le J4, la reconfiguration complète du Quai des Belges et enfin le réaménagement du site « bassin de Carénage », pour aboutir à un espace revalorisé et à une gestion urbaine exemplaire.
- Que soit poursuivie et amplifiée la réorganisation du plan d'eau du Vieux Port intégrant des espaces de mise en valeur du patrimoine maritime, de réception permanente des bateaux passagers et d'accueil de grands événements nautiques.
- De continuer les aménagements piétonniers et semi piétonniers des secteurs Saint Ferréol, Paradis, Félix Baret, du quartier de Noailles, de Belsunce et du Panier.
- De faire un effort prioritaire pour mettre en œuvre la rénovation complète des places emblématiques que sont le cours Julien, la place Jean Jaurès, les allées Léon Gambetta, la place Bir Hakeim, l'esplanade Saint Victor et la place de Lenche et de mettre en réseau ces espaces publics pour en améliorer l'usage par les piétons.

2. Maîtriser la gestion urbaine à la hauteur des enjeux posés par le territoire

La gestion urbaine, constituée à la fois le ciment et le point commun de l'ensemble des interventions proposées sur le centre-ville. Il ne servirait à rien d'investir lourdement si la gestion, l'entretien et la sécurité étaient défaillants.

Pour assurer une qualité de gestion nécessaire que l'ensemble des et Ville de Marseille y consacrent les s'accordent sur la cohérence et la décision. Mais également, et il faut le des résidents et usagers par une civisme et au respect de l'espace. Ainsi, il sera indispensable d'enrayer voirie, de supprimer le anarchique et d'améliorer la sûreté particulier devra être mis en œuvre propreté urbaine. C'est un des centre-ville renouvelé aussi bien pour ses visiteurs.



irréprochable, il est institutions Etat, MPM moyens suffisants et coordination de leur souligner, l'implication sensibilisation au public est essentielle. la dégradation de la stationnement urbaine. Un effort en ce qui concerne la éléments majeur d'un pour ses habitants que

A ce titre, il est nécessaire de créer une brigade pluridisciplinaire d'agents assermentés permettant d'assurer un contrôle et une meilleure gestion de l'espace public dans le centre-ville. Cette brigade pluridisciplinaire pourra interpellier toutes les collectivités gestionnaires pour assurer le meilleur service aux Marseillais.

Ce travail sur le terrain permettra d'accompagner les efforts réalisés par la Police Municipale au quotidien. Le développement de la vidéoprotection urbaine sera un support important dans cette démarche. Ce dispositif sera renforcé par une présence accrue demandée à la Police Nationale sur l'ensemble de ces quartiers ainsi que par l'implantation d'un poste de Police Municipale en haut de La Canebière.

3. Restaurer la chalandise dans un centre-ville apaisé, animé et convivial

Fort de 6 000 implantations, le parc commercial du centre-ville développe un chiffre d'affaire de 500 millions d'Euros et connaît une progression depuis 2001. La demande continue d'y croître grâce à une attractivité nouvelle, un gain démographique et un développement du tourisme.

L'évolution qualitative s'accompagne d'une baisse de la fragilité du tissu commercial.

Pour autant, si le cœur du centre-ville progresse, avec un élargissement vers le Vieux-Port et vers la rue de la République, des secteurs moins commerçants confirment la difficulté d'une relance globale, avec environ 800 locaux commerciaux durablement inactifs. Il est donc nécessaire de travailler sur l'attractivité du cœur du centre-ville et à son élargissement très progressif, tout en encourageant la mutation des locaux de certaines rues qui n'ont plus de commercialité.

La présence publique doit accompagner le développement commercial en proposant une nouvelle charte des vitrines et des enseignes, en imposant une campagne phasée de ravalement des façades pour donner une nouvelle image au centre-ville. Il faut également tendre vers le renforcement des noyaux commerciaux de proximité pour répondre à la demande des habitants par une offre de qualité. Un soutien à l'installation de ce type de commerce doit être envisagé notamment dans les secteurs de renouvellement urbain. On pourra également s'interroger sur la création d'une halle de marché permanente sur le centre-ville.

Dans le cadre d'un schéma d'ensemble poursuivant la revitalisation commerciale de la rue de la République pour assurer la bonne articulation entre le secteur commercial Bourse-Canebière et celui du quartier de la Joliette avec les futures Terrasses du Port, si certains axes apparaissent prioritaires, il devient également urgent de repositionner les liens entre les différentes artères commerçantes par un travail de maillage urbain en terme d'espace piétonnier et de circuits commerciaux forts. Il faut lutter contre la paupérisation de la rue de Rome, amplifier l'impact de la rue Paradis et de la rue Breteuil en aménageant des espaces de déambulation permettant d'accroître la vocation d'espace de centre-ville de ces rues. La Canebière doit reprendre sa vocation d'artère commerciale et fer de lance de l'animation marseillaise. La rénovation du Centre Commercial de la Bourse fait l'objet d'une redéfinition du projet et d'une mise en œuvre rapide pour être terminée dans les trois ans.

Le centre-ville doit s'enorgueillir d'être le lieu de convergence de la commercialité marseillaise notamment par rapport aux zones de périphérie et non le contraire. Une cohérence doit être recherchée.

Le développement des services d'accompagnement doit être engagé visant à renforcer l'attractivité commerciale : livraison à domicile, centralisation des achats sur les lieux de stationnement...

4. Faire de Marseille une ville étudiante

Avec 46 500 étudiants, Marseille a le potentiel d'une grande métropole universitaire. La Ville mène depuis plus d'une décennie une politique volontaire, cohérente et continue dans l'Enseignement Supérieur et la Recherche.

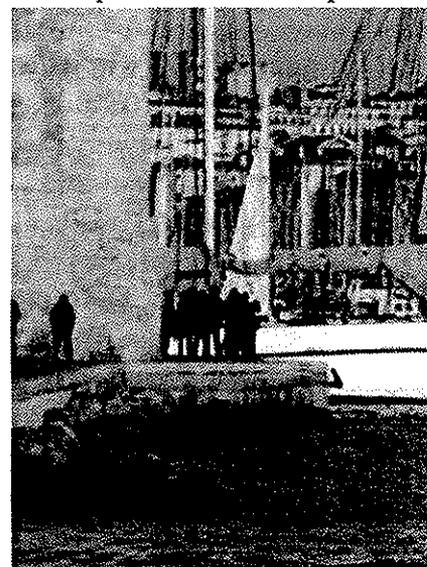
En centre-ville, le renforcement de l'offre universitaire, soutenu par la Ville, a permis par le passé l'ouverture de l'Université Puget en 1995, de la Faculté Canebière en 2000, de l'espace Yves Mathieu (Sciences Littéraires et Humaines) en 2005. Le CPER 2007-2013 est l'occasion de poursuivre cette politique par la création du « pôle art » dans l'ancienne Maternité de la Belle de Mai, qui verra pour la première fois s'installer à Marseille des enseignements de 2^o cycle dans des disciplines artistiques telles que le Cinéma, le Théâtre, la Musique ou les arts plastiques

Marseille fait partie des onze villes ayant obtenu le « Label Campus » qui lui permettra d'accroître son rayonnement et l'attractivité de ses campus.

Malgré tous ces efforts, elle souffre encore aujourd'hui d'un déficit d'image en tant que Ville Etudiante : taux de présence universitaire faible (56 étudiants pour 1 000 habitants), sites éclatés et mal desservis, absence de véritable quartier étudiant historique en centre-ville, faible lisibilité de l'offre de formation.

Aujourd'hui, près de la moitié des étudiants marseillais ne vivent plus chez leurs parents. Pourtant, il n'existe qu'un petit nombre qui trouve à se loger dans des logements « collectifs sociaux » (CROUS, Logements sociaux), faute d'une offre suffisante en la matière. Parallèlement, les prix des logements étudiant en parc privé sont élevés et en inadéquation avec la demande.

En centre-ville, la tension sur le logement ne peut que s'aggraver. Compte tenu d'une part des projets liés d'accroissement de l'offre de formation supérieure (ouverture du pôle des arts, développement des Masters en économie et Droit, dans le cadre de la fusion des Universités) et d'autre part des projets de développement de l'offre aidée en centre-ville (+ 650 logements d'ici 2012), il faut s'attendre à un déficit de logements étudiants de l'ordre de 850 logements à horizon 2012.



Évolutions, perspectives et actions :

A moyen terme, les prévisions démographiques de la population étudiante en centre ville envisagent un accroissement du nombre d'étudiants d'environ 2 000 à 2 500. Si l'offre de formation évolue favorablement, au niveau de la vie étudiante, beaucoup d'actions restent à mener pour que Marseille atteigne une visibilité suffisante en tant que Ville Étudiante et puisse tenir une place dans la compétition internationale des Villes Universitaires.

Il est aujourd'hui démontré que l'attractivité d'un territoire pour un public universitaire dépend de plus en plus de la prise en compte de la dimension « vie étudiante ». Il faut donc que Marseille conforte son statut de « ville universitaire » par celui de « ville étudiante » avec un panier de services touchant les logements, les transports, les déplacements, la restauration, les équipements culturels et sportifs, capable d'intégrer l'Université à la Ville. Le centre-ville se doit d'être le catalyseur de la Vie Étudiante comme lieu de rencontre favorisant la présence étudiante.

Plusieurs mesures détaillées dans la délibération cadre sur l'Enseignement Supérieur et la Recherche vont être mises en œuvre pour améliorer les conditions de vie des étudiants et favoriser leur présence notamment en centre-ville.

Il est décidé de mettre en œuvre des actions concrètes dans le centre-ville autour de plusieurs axes stratégiques et dans le cadre du développement du schéma d'aménagement du pôle d'enseignement supérieur Marseille Centre :

- En matière de logements, Marseille mobilisera des moyens (foncier, subvention) pour agir sur le logement collectif (type résidence), sur le logement locatif en secteur « diffus » pour accroître l'offre privée de logements étudiants. L'offre « sociale étudiant » sera accrue par des opérations de caractère public telles :
 - « Sénac-Mazagran » (internat du Lycée Thiers) qui bénéficie du concours financier de la Région et de la Ville de Marseille afin de compenser le surcoût foncier,
 - « 141ème RIA », projet de logements sociaux dont une résidence universitaire, gérée par le Crous, (200 chambres, studettes ou studios).
- Au plan de l'animation et de la vie étudiante, le projet de quartier latin phocéen dans le périmètre Canebière / La Plaine sera poursuivi autour des opérations en cours sur le haut de la Canebière. Elles constituent les éléments de base de ce quartier fédérateur de la vie étudiante en centre-ville. Parallèlement la Ville de Marseille favorisera la création d'une Maison de l'Étudiant en complémentarité et partenariat avec le CRIJ sur la Canebière qui permettra de redynamiser ce secteur par la présence des étudiants.
- L'amélioration quantitative et qualitative des transports en commun, la réflexion sur la tarification, l'amélioration des dessertes pour les sites périphériques et un soutien pour d'autres alternatives comme l'usage du vélo ou le covoiturage sont autant de dispositifs privilégiés par la Ville qui participeront à l'amélioration de la vie étudiante.
- La valorisation des lieux de travail comme la Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale en partenariat avec les universités, ainsi que l'implantation d'autres services nécessaires à la vie étudiante renforceront la dynamique à impulser.

5. Maintenir et étendre une offre résidentielle diversifiée et de qualité au sein d'un réseau d'équipements de proximité.

Depuis près de quinze ans la Ville a mené des interventions pour requalifier l'habitat privé, notamment à travers :

- Plusieurs Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) pour inciter les propriétaires privés à entreprendre des travaux de remise aux normes et d'embellissement des immeubles d'habitation ;
- Trois Périmètres de Restauration Immobilière ouvrant droit à la défiscalisation « Malraux » en ZPPAUP qui ont fortement incité à l'investissement locatif, mais permettant aussi d'imposer la restauration des immeubles sous peine d'expropriation. Le volet coercitif a également été mis en œuvre après que l'envol du marché immobilier ait tari l'investissement fiscal.



Le recours à l'initiative privée, qu'il s'agisse de propriétaires traditionnels ou d'investisseurs fiscaux, n'a cependant pas permis un redressement suffisant de la situation, malgré la requalification significative de certains axes (Thubaneau, Baignoir, Petites Maries) qu'il s'agit encore de parachever.

Le renouvellement urbain du centre-ville passe par une augmentation et une amélioration de l'offre de logements (production de logements sociaux, de logements en accession, d'équipements de proximité), demande la mobilisation de foncier à prix contrôlé et nécessite une action foncière volontariste et offensive. En centre ancien, et particulièrement dans l'hyper centre protégé (ZPPAUP) où le foncier est rare et précieux, sa mobilisation passe par une réutilisation du gisement captable :

- le foncier déjà acquis dans le cadre des opérations existantes,
- le foncier exproprié ou à exproprier au titre de la Restauration Immobilière, maîtrisé au titre de l'Éradication de l'Habitat Indigne,
- le foncier public (à commencer par le patrimoine privé de la Ville),
- le foncier privé vacant ou celui des îlots urbains obsolètes,
- une mise en œuvre opérationnelle rapide.

La restauration immobilière doit désormais être conduite sur un périmètre élargi : le périmètre du centre-ville, étendu au nord par la partie d'Euroméditerranée incluse dans la ZUS « Centre Nord » et aux îlots les plus dégradés des quartiers du Panier, de Belsunce et du Chapitre, de Thiers, Noailles, Notre-Dame-du-Mont, Lieutaud et Rome offre un territoire cohérent d'intervention sur le bâti ancien, dégradé et en majorité protégé au titre patrimonial (ZPPAUP). Elle s'appuiera sur des expertises et des propositions de recomposition d'îlots urbains, en coordination avec les autres politiques sectorielles. Chaque fois qu'elle sera nécessaire, la maîtrise du foncier sera poursuivie par tout moyen, y compris l'expropriation.

Afin de pérenniser une restauration de qualité, l'installation de gestionnaires patrimoniaux impliqués devra être recherchée, celles de bailleurs institutionnels, sociaux et des familles marseillaises : la valorisation et le développement d'un parc locatif social ou non constituent un levier pour redresser durablement des immeubles dégradés, le savoir-faire des bailleurs sociaux en garantissant une gestion efficace.

C'est sur ce schéma d'intervention qu'a été bâti le projet de rénovation urbaine de la ZUS Centre Nord et qui devrait être conventionné au 1^{er} trimestre 2010 avec l'ANRU et les partenaires locaux. La Ville de Marseille a décidé :

- D'engager les démarches préalables à la mise en œuvre d'une opération d'aménagement et de restauration immobilière au titre du Code de l'Urbanisme (L.300-1), en prenant compte des éléments d'évaluation concertés avec les habitants, les acteurs socioéconomiques et les Elus. Ces démarches permettront à un ou des opérateurs retenus après mise en concurrence, d'exercer un éventail de missions garantissant une cohérence d'intervention dans le centre-ville et d'appliquer une politique foncière offensive sur le périmètre défini précédemment.
- Qu'une mission foncière particulière sur le centre-ville sera mise en place. Cette mission procédera à un repérage de terrain systématique et à une évaluation de l'état des immeubles réalisée par diagnostic et recoupement avec l'ensemble des acteurs sur le terrain et identifiera ainsi les gisements potentiels. Le recours à des mesures coercitives en utilisant tous les outils de puissance publique pour maîtriser le foncier nécessaire au renouvellement urbain du centre-ville sera employé aussi souvent que nécessaire.
- De mettre en place à l'intérieur de ce périmètre, un dispositif d'aide complémentaire aux deux OPAH « Euroméditerranée 2 » et « République 2 », qui s'attachera à soutenir les propriétaires occupants dans la restauration de leurs biens. Les îlots dégradés font ou feront l'objet d'interventions foncières. L'OPAH « Centre-Ville 3 » s'achève, quant à elle en juillet 2009.
- De solliciter ses partenaires et tout particulièrement MPM afin qu'ils mobilisent les enveloppes nécessaires au financement des opérations d'acquisitions-améliorations et de construction de logements sociaux à des taux dérogatoires si nécessaire.
- De construire avec MPM et l'ANAH un dispositif partenarial spécifique au centre-ville afin de mobiliser les enveloppes nécessaires à l'amélioration du parc privé à des taux dérogatoires.

6. Poursuivre et amplifier l'attractivité touristique du centre-ville

L'économie du tourisme et des loisirs constitue un des moteurs de l'économie marseillaise. Ses résultats ne cessent d'augmenter avec près de quatre millions de touristes en 2008 et 13 000 emplois. Dès 2010 il faudra être en capacité de recevoir un million de croisiéristes et à long terme, ce chiffre sera multiplié par deux.

Ces résultats soulignent les efforts engagés par la Ville pour rendre son cœur dynamique et attractif autant par la requalification que par le développement de l'offre hôtelière nouvelle sans oublier l'implication des acteurs du type Office de Tourisme pour asseoir le rayonnement de Marseille sur le plan national et International. Si Marseille est aujourd'hui une ville touristique, il lui faut devenir une « destination touristique ».

Le centre-ville et le Vieux-Port représentent ainsi un espace privilégié du développement avec la présence des commerces, d'hôtels, d'équipements culturels et de sites patrimoniaux majeurs comme les forts, l'amphithéâtre grec, les vestiges du port... La réhabilitation des bâtiments à forte valeur patrimoniale doit être une priorité. Un nouveau site de loisirs va être ouvert aux Marseillais : le Fort d'Entrecasteaux dont la Ville est en train de négocier l'acquisition. Ce site magnifique deviendra un jardin ouvert sur le Vieux-Port, connecté au Jardin du Pharo et également mis en relation avec l'esplanade Saint Victor. Par ailleurs, le Jardin des Vestiges a été transformé en site du Port Antique, témoin de l'histoire de Marseille, plus largement ouvert à la population et aux touristes.

Sur le plan culturel, le succès de l'exposition Van Gogh-Monticelli, démontre l'intérêt de l'organisation d'une exposition internationale annuelle dans le centre-ville.

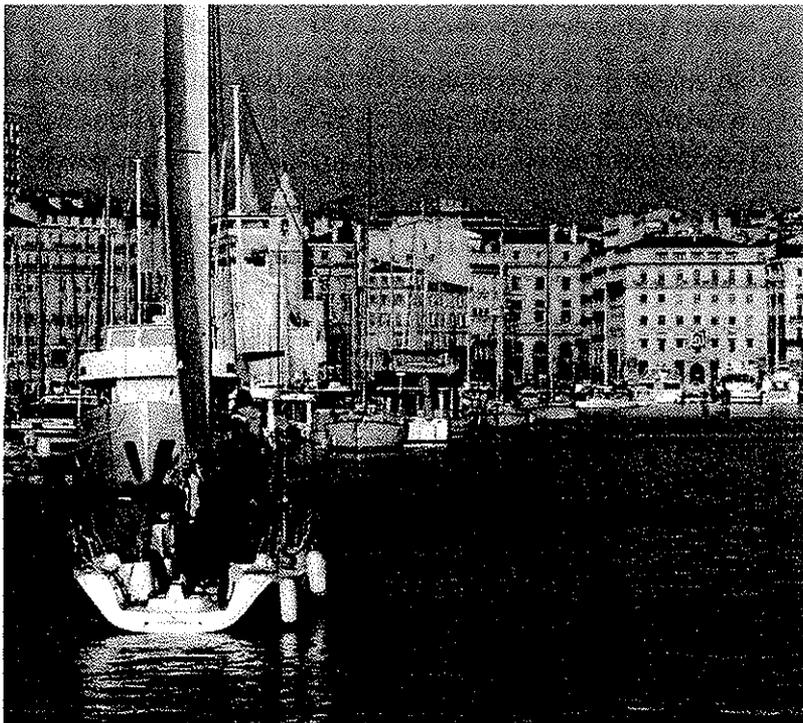
Le parc hôtelier va continuer à se moderniser avec l'aménagement de l'Hôtel Dieu en 4 étoiles Luxe et le Mariott dans Euromed Center.

Un projet de Palais des Evènements, des Expositions et des Congrès- future Aréna de Marseille - sera susceptible de dynamiser le tourisme d'affaires. La réalisation des Terrasses du Port à la Joliette va modifier également les conditions d'accueil des touristes en centre-ville. La perspective d'une nouvelle grande Digue d'accueil des paquebots de croisière plus proche du centre-ville permettra d'accroître l'attractivité du centre-ville pour les croisiéristes.

7. Valoriser le plan d'eau et le nautisme

Le plan d'eau du Vieux-Port est un espace emblématique vivant et une entrée de ville « maritime ». Son optimisation et sa modernité doivent être engagées sans tarder afin d'adapter son organisation et son offre de services au standard international, tout en veillant à conserver la vocation de lieu de vie à cet espace.

Le plan d'eau, et son évolution, devra se concevoir comme un élément majeur d'aménagement du périmètre Vieux-Port au même titre que les espaces publics terrestres. Il devra être pensé comme un élément moteur du projet.



La Ville de Marseille et MPM proposent la création d'une capitainerie, l'amélioration des services, l'accueil des bateaux de passage, la récupération d'espaces à affecter à la plaisance au pied du Fort Saint-Jean, dans l'anneau fonctionnel ouest du carénage, la mise en lumière et l'aménagement de l'anse du Pharo. En conclusion, ces objectifs devront se traduire par une vision à moyen terme (horizon 2020) sous la forme d'un plan guide sur un périmètre large, par des principes d'aménagement d'espace public et par des premières réalisations à court terme (fin 2012) devant parfaitement s'intégrer dans la conception d'ensemble du projet.

En effet, l'échéance de 2013 où Marseille - Provence sera Capitale Européenne de la Culture constitue une étape importante dans le calendrier de l'opération. Nécessairement, l'aménagement devra être élaboré pour disposer d'une phase opérationnelle de travaux achevée à cette échéance (fin 2012).

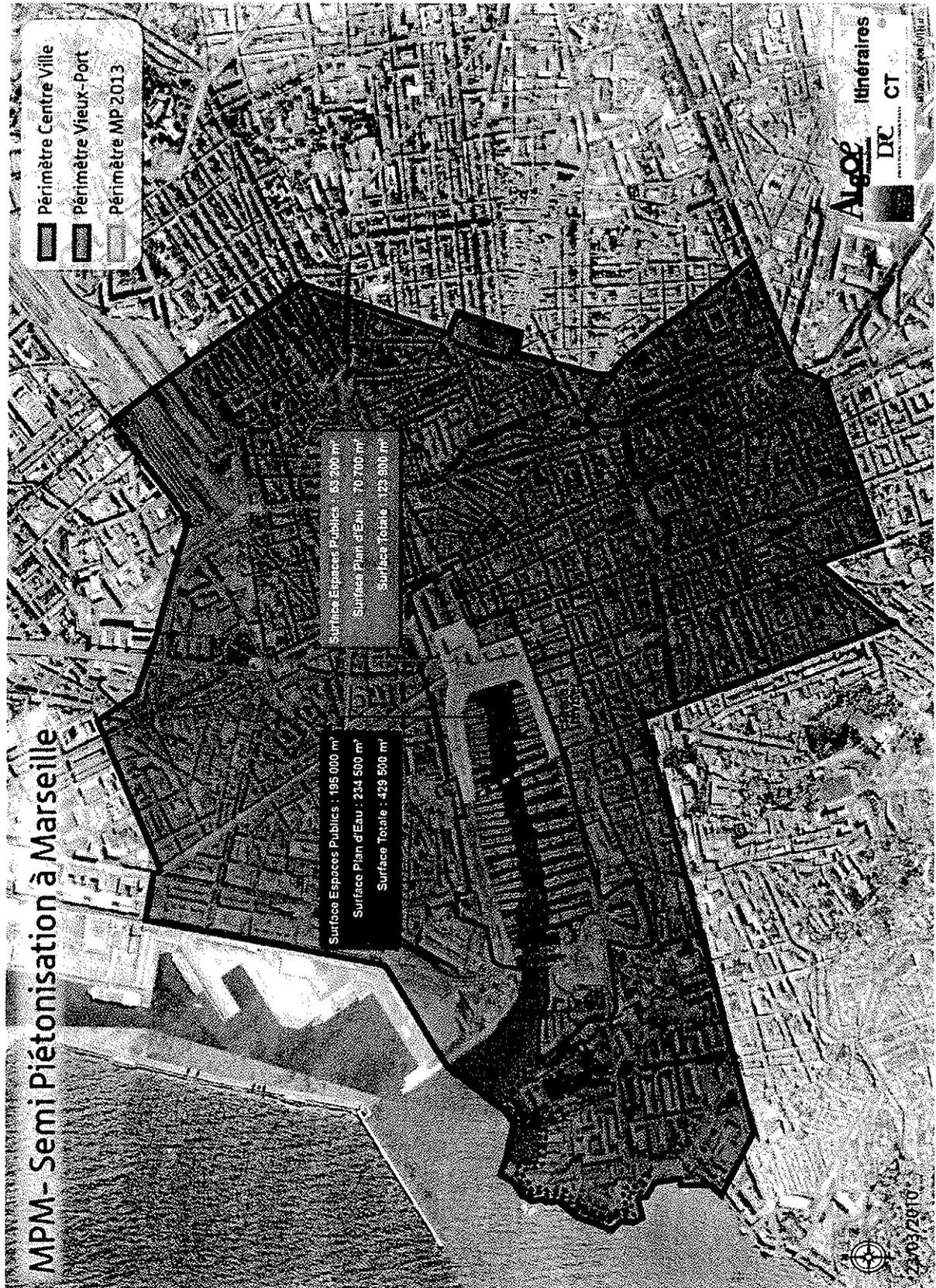
Le périmètre d'intervention

L'étude comporte plusieurs périmètres imbriqués.

Tout d'abord le périmètre centre-ville d'environ 400 ha. Ce périmètre fera l'objet du plan guide. Ensuite le périmètre Vieux-Port (d'environ 43 ha) comportant un premier périmètre appelé MP 2013 (d'environ 12 ha) qui doit être réalisé pour fin 2012.

En première analyse, le secteur MP 2013 pourrait être le bas de la Canebière, le quai des Belges et les amorces du quai de Rive neuve et du quai du Port. Le réalisme de cette proposition devra être évalué par le maître d'œuvre en fonction de son expérience des projets d'aménagement en site sensible et en milieu urbain dense et des possibilités de réalisation en fonction du planning de l'opération.

L'ensemble est complété par des interventions ponctuelles, dans le périmètre centre-ville, permettant de mettre en œuvre les aménagements de voirie indispensables pour amorcer les restrictions de circulation (aménagement de carrefours, modifications de sens de circulation, redéploiement de lignes de transport en commun...) nécessaires à la réalisation des principes définis dans le plan guide.



Les groupes de travail

Dans la conduite de projet, et afin de préciser les objectifs et les attendus, MPM et la Ville de Marseille ont constitué plusieurs groupes de travail, réunissant différents intervenants (services de la Ville de Marseille et de MPM, agence d'urbanisme, Euroméditerranée, Grand Port Maritime de Marseille...).

Ces objectifs constituent ainsi le cœur du programme que le candidat devra traduire dans son plan guide puis décliner dans son projet d'espace public.

Les objectifs ont été regroupés en 10 grandes familles :

- Schéma de référence Centre-ville
- Qualité des espaces publics
- Ambiance urbaine - Eclairage public - Espaces Verts
- Circulation
- Transports en commun et stationnement des cars de tourisme
- Parkings - Accessibilité - Stationnement résidents
- Ports - Plans d'eau
- Collecte des déchets ménagers
- Logistique urbaine
- Sécurité du Centre Ville – Accessibilité des secours – Fonctionnement sécuritaire des tunnels urbains.

Chacune est ensuite sous déclinée en plusieurs thèmes pour lesquels ont été défini :

- la description de l'état initial et de ses dysfonctionnements éventuels,
- les objectifs à atteindre,
- les marges de manœuvre par rapport à ces objectifs représentant le degré de liberté possible pour une proposition de scénario.

Une synthèse mettant en évidence les objectifs principaux a également été réalisée.

SYNTHESE DES FICHES DE PROGRAMME

FAMILLES	THEMES	OBJECTIFS PRINCIPAUX
<p>Schema de référence Centre Ville</p>	<p>Pour un centre-ville renforcé dès 2013 Pour un développement durable du territoire cœur d'une métropole entre Europe et Méditerranée (long terme)</p>	<p>Donner un signal fort dès 2013 - Ancrer un dessein de territoire durable. -Remplir les 7 objectifs des 2 délibérations Disposer d'un plan-guide pour l'horizon 2020</p>
<p>Qualité des espaces publics</p>	<p>Maîtrise des accès Lisibilité des usages Entretien Démarche qualité</p>	<p>Faire du Vieux Port la « Place Centrale » de la Ville à l'échelle métropolitaine et permettre au plan d'eau de jouer un rôle majeur en écho et en complémentarité avec l'activité terrestre Créer des espaces ouverts, simples, sobres, disponibles pour l'accueil d'animations et de grands événements, faciles d'entretien de maintenance et de réparation Proposer une démarche exemplaire pour les PMR</p>
<p>Ambiance urbaine - Eclairage public - Espaces Verts</p>	<p>Ambiance urbaine Eclairage Espaces verts et eau</p>	<p>Affirmer la symbolique et la puissance du paysage urbain Privilégier la rencontre et la convivialité sur un espace public lisible et apaisé, tout en réduisant les nuisances sonores, visuelles et olfactives Mettre en valeur la globalité du site par la lumière Eviter les plantations d'alignement sur les 3 quais</p>
<p>Circulation</p>	<p>Trame circulatoire générale Modes doux Transports collectifs</p>	<p>Réduire fortement la circulation automobile à l'intérieur d'une ceinture de boulevards (Objectif de réduction de 50 % du trafic sur le périmètre Vieux-Port) tout en assurant la desserte locale Assurer une continuité piétonne large et confortable entre le J4 et les Catalans et requalifier le centre ville en faveur des piétons, des modes doux de déplacement et des transports en commun Maintien des fonctions d'échange dans la zone (gare Bourse et Jean Ballard), tout en permettant la réalisation de l'extension du Centre Bourse.</p>
<p>Transport</p>	<p>Cars de tourisme Transports maritimes</p>	<p>Maintien du circuit et des places des cars de tourisme autour du Vieux Port - Création de nouvelles places de stationnement pour les cars. Créer une offre de transport public direct entre les forts Saint Jean et Saint Nicolas</p>
<p>Parkings - Accessibilité - Stationnement résidents</p>	<p>Stationnement des VL en surface Stationnement des 2 roues en surface Fonctionnement multiusage du plan d'eau</p>	<p>Supprimer le stationnement VP sur le Quai du Port et le Quai de Rive Neuve Insérer dans le linéaire de stationnement payant sur voirie des zones réservées au profit des 2 roues motorisée Suppression totale ou partielle des barrières - Réorganisation des espaces du DPM (bâtiments des douanes...) - Plan d'eau moteur du développement urbain. Intégrer en 1ère phase une 1ère zone du plan d'eau</p>
<p>Collecte des déchets ménagers</p>	<p>Collecte des déchets ménagers et assimilés</p>	<p>Améliorer l'esthétique des équipements (en réduisant le nombre de bac) et repenser une collecte adaptée</p>
<p>Logistique urbaine</p>	<p>Logistique urbaine et Livraison Stationnement réservé</p>	<p>Proposer un schéma cohérent des livraisons dans le futur périmètre Maintenir la fonction taxis de manière cohérente dans le périmètre</p>
<p>Séc. CV - Acc. secours - Fonct.sécurité, tunnels urbains.</p>	<p>Accessibilité des services de secours et d'incendie Sécurité des personnes et des biens</p>	<p>garantir en toutes circonstances et sur l'ensemble de la périmètre du Vieux Port, un délai d'intervention des secours de 10 minutes garantir les conditions d'évacuation du public dans tous les types d'immeubles (dont ERP) en surface et en sous-sol (métro / tunnels / parkings environnants) - Intégrer le projet de vidéosurveillance</p>



Schéma de référence Centre-Ville

ETAT DES LIEUX

- Le Vieux-Port, site naturel classé, et les éléments urbains qui l'entourent, constituent un paysage remarquable et « puissant » de dimension internationale.
- Politiques publiques fortes pour ce territoire mais à renforcer, coordonner, innover : Habitat, transports, enseignement et vie étudiante, commerces, culture, loisirs...
- Place et rôle de la cité qui mériteraient d'être valorisés (23^{ème} rang au top 20 actuellement) en s'appuyant notamment sur un positionnement géostratégique important comme capitale euro-méditerranéenne.
- Un centre-ville aux situations contrastées, sociales, urbaines, économiques..., et au fonctionnement urbain hérité des années 70.
- Un plan d'eau confisqué

OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 1 : **7 Axes prioritaires** (cf. délibérations Ville et MPM du 9 et 19 Février 2009) :

- Améliorer le fonctionnement urbain et poursuivre la requalification des espaces publics du cœur historique : le projet Vieux-Port et le prolongement du Tramway sont des actions qui ressortent de cet objectif. Le réaménagement des espaces publics du Vieux-Port doit être le symbole d'une volonté collective de hisser la cité au rang de ville moderne et durable.
- Valoriser le plan d'eau et la mer en lien étroit avec l'espace public terrestre.
- Maîtriser la gestion urbaine à la hauteur des enjeux posés par le territoire.
- Restaurer la chalandise dans un centre-ville apaisé, animé et convivial.
- Faire de Marseille une ville étudiante.
- Maintenir et étendre une offre résidentielle diversifiée et de qualité au sein d'un réseau d'équipements de proximité.
- Poursuivre et amplifier l'attractivité touristique du centre-ville.

Objectif 2 : Réussir Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture et pérenniser l'attractivité de la Ville sur le plan culturel, touristique, commercial, ludique.

Objectif 3 : Hisser la gestion future de l'espace public au même rang que la conception

Objectif 4 : Définition d'un périmètre opérationnel pour fin 2012

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DÉTAILLÉS

Objectif 1

Champ d'application du développement Durable :

- Economique : entreprises citoyennes (ayant adopté le concept de RSE).
- Social : concertation, participation citoyenne.
- Environnemental : seuil acceptable pour les projets TC/VP/Navettes maritimes..., l'éclairage, les matériaux choisis, la gestion...

Objectif 2

- Echéances à préciser : fin 2012 + autres.

Objectif 3

- **Conditions de réussite du management de projet :** quid du pilotage (gouvernance, articulation des maîtrises d'ouvrage, maîtrise d'œuvre), planning, financements.

ETAT DES LIEUX

- Le Vieux-Port, site emblématique et fondateur de la ville en 600 avant JC (le Lacydon, origine de la cité), s'appuie sur cette dimension historique et patrimoniale comme levier du développement de la ville.
- Un territoire où se juxtaposent de grandes opérations et des acteurs de niveau local, national et international : collectivités locales (Ville, MPM, Département, Région), Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, Grand Port Maritime de Marseille, Etat.
- Un contexte législatif et réglementaire national et local en évolution : Grenelle de l'Environnement, Plan Climat Territorial... pour un développement durable du territoire.
- Grands événements et projets à venir : Capitale européenne de la Culture en 2013, Forum Mondial de l'eau en 2012, Eurofoot en 2016, ITER, Projet Grand Marseille...

OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 1 : Disposer de grandes infrastructures de niveau métropolitain :

- LGV PACA et nouvelle gare urbaine.
- L2 Est et L2 Nord, le BUS (Boulevard Urbain Sud).
- Tunnel Prado Sud.
- Avenir des bassins du GPMM.
- Euroméditerranée 1 & 2.

Objectif 2 : Ancrer un dessein de territoire Durable.

Objectif 3 : Disposer d'un plan-guide pour l'horizon 2020.

Qualité des espaces publics

ETAT DES LIEUX

- Espace emblématique à fort potentiel.
- Répartition des espaces en faveur des véhicules motorisés au détriment des « modes doux ».
- Espaces piétons perturbés par des véhicules autorisés ou non.
- Accès piétons au plan d'eau diminués par les barrières.
- Traitement et continuité du parcours piéton J4/Pharo inégal et inadapté PMR.
- Multiplicité et conflits des usages de jour et de nuit.
- Faible qualité des composants urbains revêtement de sol, mobiliers... (sauf aménagements abords Hôtel de Ville et Quai du Port côté façade).
- Multiplicité et encombrement visuel des éléments hors sol (éclairage, signalétique, jalonnement, obstacles...).
- Morcellement et manque de lisibilité des espaces.
- Forte présence de terrasses de bars et restaurants en conflit avec piétons sur Quai de Rive Neuve et Quai des Belges.

OBJECTIFS DETAILLES

- Faire du Vieux Port la « Place Centrale » de la Ville à l'échelle métropolitaine.
- Concevoir une place centrale comme un « tout » constitué de deux parties : terrestre et maritime.
- Instaurer un vaste espace apaisé à dominante piétons.
- Créer des espaces ouverts, simples, sobres et disponibles pour l'accueil d'animations et de grands événements.
- Assurer une déambulation piétonne continue et de qualité le plus possible au bord de l'eau entre le Fort Saint Jean, le Palais du Pharo et les Catalans.
- Permettre au plan d'eau de jouer un rôle majeur en écho et en complémentarité avec l'activité terrestre.
- Minimiser le nombre d'éléments hors-sol, rechercher leur mutualisation, les inscrire dans une « charte-design » et préférer leur implantation éloignée du plan d'eau.
- Rechercher une homogénéité des sols et des composants.

- Prendre en compte dans la réflexion les espaces proches et les espaces récemment aménagés (Hôtel de Ville et Quai du Port).
- **Matériaux** : qualités techniques, esthétiques, de confort avec facilité d'entretien, de réparation et de maintenance.
- Prendre en compte dans l'aménagement le contrôle des accès et des usages.
- **Sécurité** : identifier par l'aménagement les différents usages (transports en commun, vélos, piétons).
- **Veiller à une démarche exemplaire pour les déplacements des PMR.**
- Permettre le déroulement d'animations lourdes : sols résistants + équipements techniques (bornes d'alimentation...).
- Prendre en compte la composante inondation par fortes pluies (cf. doc DEA).

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DÉTAILLÉS

- Réaffectation partielle ou totale au profit des piétons des emprises occupées par les sociétés nautiques.
- Dédier sur le plan d'eau des espaces d'animation associés à la Place Centrale.
- Assurer le bouclage piéton du Vieux Port par un deuxième ferry-boat.
- Proposer une démarche exemplaire pour les déplacements PMR.

2 SCENARIIS D'AFFECTATION DES ESPACES :

- Tous espaces semi-piétons.
- Tous espaces semi-piétons sauf « Place Centrale » réservée piétons + transports en commun + vélos couvrant le Quai des Belges, de la Fraternité, la partie Est du plan d'eau et la Canebière partie basse.

Ambiance urbaine / Eclairage / Espaces verts

ETAT DES LIEUX

- Un site symbolique et chargé d'histoire (Lacydon origine de la Ville de Marseille).
- Un site naturel classé avec un paysage urbain « puissant » plan d'eau, architecture des Forts, Notre Dame de la Garde, Hôtel de Ville... (plan d'eau, architecture des Forts, Notre Dame de la Garde, Hôtel de Ville...) ponctué de belvédères (St Laurent, St Victor, Fort d'Entrecasteaux, Parc du Pharo).
- Un site fortement animé et encombré où cohabite de multiples activités liées à la vie urbaine et à la vie maritime (conflits d'usages).
- Un lieu emblématique où se tiennent grandes manifestations et rassemblements.
- Un espace très fortement occupé par les voitures sur le pourtour et par les bateaux au centre
- Un lieu ensoleillé et exposé aux entrées maritimes.
- Un espace où l'on peut profiter des terrasses ou observer les activités sur le plan d'eau.

OBJECTIFS DETAILLES

- Affirmer la symbolique et la puissance du paysage urbain.
- Favoriser une perception rassurante de l'Espace Public.
- Favoriser l'animation et la déambulation.
- Réduire les nuisances sonores, visuelles et olfactives.
- Rendre l'Espace public lisible et éviter son encombrement.
- Privilégier la rencontre et la convivialité sur l'Espace Public.
- Permettre aux usagers de se repérer dans l'espace (affectation, choix des matériaux, texture, calepinage, contraste des couleurs pour les malvoyants).

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Ouverte pour tous les objectifs proposés.

ETAT DES LIEUX

- Traditionnel, éclairage moyen 80 lux .
- Quai des Belges : 9 grands mâts implantés sur terres pleins centraux – 6 petits mâts côté plan d'eau pour éclairage quais.
- Quai du Port : 17 mâts avec projecteurs ; Eclairage sous arcade Immeuble Pouillon.
- Quai de Rive Neuve : 19 mâts.
- Plusieurs monuments mis en lumière : Hôtel de Ville, Saint-Victor, Fort Saint-Jean, Fort Saint-Nicolas, Théâtre Criée, Eglise Saint-Ferréol, Pharo.
- Illuminations de fin d'année sur grands mâts.

OBJECTIFS DETAILLES

- Mettre en valeur la globalité du site par la lumière.
- Favoriser la mise en scène-lumière des grands évènements.
- Assurer une bonne perception de la diversité des espaces et de leur ambiance lumineuse.
- Regrouper les fonctions compatibles sur les mâts supports.
- Respecter la norme EN 13 201.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Ne pas remettre systématiquement en question la mise en lumière des monuments.

ETAT DES LIEUX

- Quai des belges
 - Terres pleins engazonnés et fleuris.
- Quai du port
 - Jardinières de pleine terre ; Jardinières mobiles type orangerie.
- Quai de rive neuve
 - Jardinières mobiles type orangerie ; Square Audibert proche bassin de carénage.
- Espaces contigus plantés d'arbres : Place Général de Gaulle, Canebière, Place aux Huiles, Cours Jean Ballard.
- Absence de fontaine sur le Vieux Port.
- Fontaines place Général De Gaulle et place Thiars et Cours Jean Ballard.

OBJECTIFS DETAILLES

- Eviter les plantations d'alignement sur les 3 quais.
- Rechercher sur les espaces proches des points d'eau et d'ombrage.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Marge de manœuvre : compatibilité avec présence nappe phréatique.
- Plantations groupées possibles en retrait des espaces principaux.

Circulation

ETAT DES LIEUX

- Un espace public très favorable à la voiture : 5 + 4 voies de circulation sur le quai des Belges (21 000 et 15 000 véh / j) ; 4 voies sur le quai de Rive Neuve (16 000 et 17 000 véh / j).
- Sur le pourtour du Vieux-Port, mélange des trafics de transit avec les trafics locaux. Sur Rive Neuve, les flux en liaison avec le tunnel du Vieux-Port représentent plus de la moitié de la circulation.
- Présence d'axes de transit importants dans ce secteur : rue Breteuil (18 000 véh / j), rue Paradis (7 000 véh / j) ; voire rue du Fort Notre Dame (15 000 véh / j).

OBJECTIFS DETAILLES

- Réduire fortement la circulation automobile à l'intérieur d'une ceinture de boulevards¹ en contraignant la traversée du centre-ville pour les usagers en transit (les réduire fortement sans toutefois les interdire), tout en garantissant les accès riverains, les usages urbains (livraisons, fonctionnement des équipements, accès bateaux...) et les accès aux parkings souterrains.
- Objectif de réduction de 50 % du trafic sur le périmètre Vieux-Port. La vocation principale du tunnel du Vieux-Port doit être la traversée de la ville².
- Pénaliser fortement les flux voitures notamment quais du Port/Canebière, quai des Belges et quais de Rive Neuve-J.Ballard / Canebière.
- Proposer un itinéraire lisible pour la desserte des parkings (entrée et sortie) avec la signalisation de jalonnement correspondante.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Neutraliser la partie basse de la Canebière pour les voitures, entre le quai des Belges et la rue Paradis.
- Au niveau du J4, proposer un aménagement de transition entre l'extrémité du tunnel centre ville / bd du littoral aménagés par l'EPAEM et le quai du Port.
- En cohérence avec l'objectif de réduction du trafic de 50 %, retraitement de l'échangeur du Carénage ; examen des modalités permettant d'assurer les objectifs sécuritaires liés au tunnel et de desserte des équipements.

¹ Ceinture de bvds constituée de l'av. de la Corse, bd de la Corderie, Cours Pierre Puget, Cours Lieutaud, bd d'Athènes, bd Nedelec et bd des Dames.

² La trame circulaire doit intégrer les préoccupations sécuritaires liées à l'évacuation du tunnel du Vieux-Port en cas d'urgence ou de fermeture. Voir la fiche du GT8

ETAT DES LIEUX

- Implantation de plusieurs stations « le Vélo » autour du Vieux-Port, mais le vélo représente un très faible pourcentage du total des déplacements.
- Inconfort des circulations piétonnes notamment sur trottoir est côté quai des Belges, trottoirs côté quai de Rive Neuve et rue Paradis, malgré des flux piétons importants (entre 2 000 et 4 000 piétons sur 2 heures).

OBJECTIFS DETAILLES

- Assurer une continuité piétonne large et confortable entre le J4 et les Catalans.
- Requalifier le centre ville en faveur des piétons, des modes doux de déplacement et des transports en commun. L'espace public gagné doit s'opérer prioritairement en faveur de ces modes de déplacement.
- Dans la perspective d'une liaison vélo Estaque / Callelongue, souhait d'un itinéraire vélo fort autour du Vieux-Port.
- Rééquilibrer l'emplacement des stations « le Vélo » autour du Vieux-Port.
- Aménager plusieurs espaces significatifs réservés au stationnement des 2 roues (les vélos et deux-roues motorisés sont à différencier).

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Souhait de disposer d'espaces autorisant la mixité vélo/piétons (zone 30, zone de rencontre) et vélos/bus (couloirs bus élargi à 4,80 m).
- Les zones de stationnement doivent être éloignées des arrêts TC et ne pas être en conflit avec les traversées piétonnes.

Transports

ETAT DES LIEUX

- De nombreuses lignes de bus (17), dont certaines parmi les plus importantes du réseau, traversent la zone ; plusieurs terminus y sont positionnés (Bir Hakeim / rue des Fabres, quai des Belges).
- La gare routière Bourse constitue un pôle d'échanges important en matière de transports en commun avec la proximité de la station de métro Vieux-Port et de la station de tramway Belsunce / Alcazar. Terminus de 10 lignes représentant environ 23 000 montées/descentes par jour.
Jean Ballard constitue également un pôle de bus important : 7 lignes ; 3 700 montées/descentes.
- Le carrefour Canebière/rue de Rome constitue un point dur en terme de circulation pour les bus (lignes 21 et 41S), le tramway et les traversées piétonnes.
- Les quartiers desservis par les rues Paradis et Breteuil connaissent un déficit d'offre en desserte TC, en raison essentiellement d'une trame circulatoire inadaptée (sens aller et retour non permis).
- Le tramway sera prolongé sur la rue de Rome vers la place Castellane (mise en service en 2013). De ce fait les lignes de bus empruntant actuellement cet itinéraire devront être modifiées (21, 41S et 18).
- Intégrer le projet d'amélioration du niveau de service de la ligne n° 54, reliant Les Catalans à la station de métro Timone, pouvant se traduire par la mise en œuvre d'un site propre (bd. de la Corse et de la Corderie, cours Pierre Puget, cours Lieutaud, bd. Baille) et d'une priorité de passage aux carrefours à feux.

OBJECTIFS DETAILLES

- La requalification du centre ville doit s'opérer en faveur des piétons, des modes doux de déplacement et des transports en commun. L'espace public gagné doit s'opérer prioritairement en faveur de ces modes de déplacement.
- Favoriser l'amélioration de la vitesse commerciale des bus, dans le périmètre et ses abords.
- Maintenir une desserte fine en transports en commun de l'ensemble du périmètre.
- Maintien des fonctions d'échanges, et notamment de la gare routière Bourse à leur emplacement actuel ; la requalification de cet espace doit s'effectuer en cohérence avec le projet d'agrandissement du centre commercial.
- Maintien d'une traversée piétonne forte entre Canebière (rue Saint-Ferréol) et le centre commercial ; intégrer un flux piétons important entre le centre commercial et le Vieux-Port.
- Intégrer une offre de transport en commun autour des quais (ligne 83) et par les rues Breteuil et Paradis.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLÉS

- Déplacement des terminus du quai des Belges situés coté port ; libérer la rue Bir Hakeim de l'arrêt et du stationnement des bus (mais pas leur passage) ⇒ aménagement de 3 places de bus de réserve sans montée ni descente (sur Henri Barbusse ?) pour dégager l'espace Bourse (si des capacités suffisantes sont trouvées en cohérence avec les itinéraires).
- Création d'un couloir bus à contre sens sur Canebière, à partir de la rue de Rome, avec accès à la gare Bourse par la rue Albert 1er. Cet aménagement est justifié jusqu'au début des travaux d'extension du tramway sur la rue de Rome, date à laquelle les parcours des lignes 21 (Canebière Bourse-Luminy) et 41 S (Canebière Bourse - rond point du Prado) seront modifiés.
- L'extension du tramway sur la rue de Rome va nécessiter la modification des itinéraires des transports en commun. En mettant à sens unique la rue Paradis, depuis le bd. Périer jusqu'à la Canebière, la ligne n° 41 S serait ainsi reportée sur les rues Paradis et Breteuil et proposerait ainsi l'offre TC qui fait actuellement défaut.

ETAT DES LIEUX

- Présence de plusieurs stations de taxis importantes avec les dessertes suivantes :
 - Samaritaine/Quai du Port (6 véhicules) : dépose et reprise des croisiéristes pour visites du Centre-Ville, restaurants...
 - Bailli de Suffren/Beauvau (15 véhicules) : hôtels, restaurants, opéra, CCI, touristes...
 - Jean Ballard : restaurants, opéra, boîtes de nuit, touristes...
 - Rue Bir Hakeim (9 véhicules) : principalement utilisée par les usagers du Centre Bourse.
- Circulation des taxis autorisée dans les couloirs bus par arrêté général de circulation.

OBJECTIFS DETAILLES

- Maintien des trois 1ères stations sur les emplacements actuels.
- Déplacement de la station de taxis Bir Hakeim avec maintien de la capacité actuelle ; nécessité d'une implantation visible de la sortie principale piétonne du Centre Bourse.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Déplacement possible des trois 1ères stations, avec capacité identique ; les nouveaux emplacements proposés seront situés aux abords de la zone semi-piétonne, le plus près possible des anciens emplacements.
- Dans le cadre du déplacement de la station Bir Hakeim, prévoir de préférence une implantation permettant un dégagement vers le nord.



ETAT DES LIEUX

- Places existantes : pour dépose/reprise : 5 sur quai du Port ; 3 sur quai des Belges et 1 sur quai de Rive Neuve. Pour moyenne et longue durée : 3 sur quai de Rive Neuve, 3 sur rue H.Barbusse... (voir fiche DDAEI).
- Déficit chronique de places de stationnement pour les cars de tourisme sur Marseille (dépose/reprise et moyenne / longue durée), contradictoire avec la politique de développement touristique de la ville (nombre de croisiéristes : 1995 : 18 000 ; 2006 : 385 000 ; 2009 : 700 000 et 1 000 000 attendus pour 2010). Le Vieux-Port et Notre-Dame de la Garde sont les deux 1^{er}s sites touristiques de la ville.

OBJECTIFS DETAILLES

- Maintien du circuit des cars de tourisme autour du Vieux-Port.
- Création de nouvelles places de stationnement pour les cars.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Pour les nouvelles places :
 - dépose/reprise : 5 sur quai du Port et 2 sur bd Charles Livon ;
 - moyenne et longue durée : 7 sur rue Henri Barbusse et rue Neuve Saint-Martin.

ETAT DES LIEUX

- La gare maritime située à l'angle sud-ouest du Vieux-Port accueille les navettes assurant la desserte du Château d'If et du Frioul (DSP) ; elle peut accueillir 3 bateaux de 200 passagers simultanément. (770 000 passages en 2008 ; en été, pointe de fréquentation à 3 000 à 3 500 passages/jour ; clientèle composée à 70 % de marseillais et à 30% de touristes). La livraison de marchandises pour les résidents, les restaurateurs et les plaisanciers est tolérée. Le pôle d'échanges Vieux Port joue un rôle important dans les échanges entre le métro et la gare maritime.

OBJECTIFS DETAILLES

- Créer une offre de transport public direct entre les forts Saint Jean et Saint Nicolas, et éventuellement le palais du Pharo.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Dans l'hypothèse d'un déplacement de la gare maritime, celle-ci doit rester implantée à moins de 200m à pied de la sortie de la station de métro Vieux Port. Prendre en compte les vents dominants et les aires de manœuvre des navettes sur le plan d'eau.
- La liaison envisagée peut être maritime ou promouvoir tout autre mode de traversée.

Parkings - Accessibilité - Stationnements Résidents

ETAT DES LIEUX

- Le pourtour du Vieux-Port (Quai de Rive Neuve et Quai du Port), ainsi que les rues Paradis et Breteuil accueillent sur tout ou partie de leur linéaire des places de stationnement payant. Un nombre important de véhicule stationne en double file, sur les couloirs bus, sur les carrefours, les passages piétons, arrêts de bus ou en dehors des zones réglementées provoquant de nombreux dysfonctionnements pour ce qui concerne la circulation VP, TC ainsi que pour les cheminements piétons.

OBJECTIFS DETAILLES

- Supprimer le stationnement VP sur le Quai du Port et le Quai de Rive Neuve. Maintien des emplacements règlementés.
- Supprimer des places de stationnement VP sur voirie dans les rues Paradis et Breteuil (de la Canebière au Cours P. Puget), afin d'améliorer la qualité des espaces publics piétons et faciliter la circulation des lignes de transport en commun. Compte tenu du taux d'occupation des parkings alentours, la suppression de cette offre de stationnement pourrait être compensée par les places encore disponibles dans les parkings en ouvrage.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Gestion du stationnement règlementé sur les linéaires de voirie concernés.

ETAT DES LIEUX

- La voirie est de plus en plus occupée par le stationnement des deux roues motorisées ou aucun aménagement spécifique n'est prévu en matière de stationnement. On constate en conséquence qu'un nombre important des ces véhicules stationne de façon anarchique sur les espaces publics piétons occasionnant gêne et inconfort pour ces derniers et entraînant en outre une dégradation physique et visuelle de ces espaces.

OBJECTIFS DETAILLES

- Insérer dans le linéaire de stationnement payant sur voirie des zones réservées au profit des 2 roues motorisées dans des proportions représentatives de l'importance de ce moyen de transport. A titre indicatif, un comptage réalisé récemment aux abords du Port en milieu de journée a évalué à 260 le nombre de 2 roues motorisées en stationnement.
- Ouvrir des places de stationnement horaire pour les deux roues dans les parkings en ouvrage.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Positionnement des zones de stationnement 2 roues motorisées dans la zone projet

Port – Plan d'eau

ETAT DES LIEUX

- Activités des clubs nautiques : carénage, grutage, siège des associations.
 - Activités de marché : Marché aux poissons, marché aux fleurs, marché nocturne
 - Piétons : promenade, terrasses des restaurants.
 - Circulation automobile : stationnement des plaisanciers, transports collectifs, accès aux parkings, cars de tourisme, petits trains touristiques, livraisons.
 - Les manifestations : animations nautiques, grands évènements.
 - La plaisance : plaisanciers permanents, passage, accueil de grands yachts, avitaillement, mise à l'eau. La capacité actuelle est de 3200 places de bateaux.
 - Les pêcheurs, les professionnels du nautisme.
 - Les services du Port et de l'Etat : Affaires maritimes, Douanes, Pilotines, GPMM.
 - Les transports maritimes : Liaisons Frioul, liaisons Calanques, ferry boat, le fret vers le Frioul (eCum).
 - Les loisirs nautiques : départ plongée, aviron.
- ⇒ **Conséquences** : espaces saturés, nombreux conflits d'usages, piétons coupés de l'eau, besoins non satisfaits.

OBJECTIFS DETAILLES

- Restituer une partie de l'espace aux piétons en créant une promenade lisible et continue en bord de mer du J4 aux Catalans.
- Améliorer la qualité des équipements et des services d'accueil (aménagement de la zone des consignes sanitaires : quai d'accueil, plan d'eau et création d'une nouvelle capitainerie – Accueil de la grande plaisance) – Rénovation et homogénéisation des équipements portuaires (pannes, portails, bornes, éclairage...).
- Aménager l'Anse du Pharo.
- Aménagement du Quai Marcel Pagnol.
- Offrir des espaces dédiés à l'évènementiel.
- Maintient des dessertes maritimes dans la perspective d'un développement : croisières (desserte des calanques), intra Vieux-Port existant (Quai de Rive Neuve-Hôtel de Ville) ou à créer (St Jean-Pharo, Quai de la Fraternité-J4), transports (liaisons Frioul).
- Préserver les activités traditionnelles (pêche, carénage, marché aux poissons).
- Supprimer les pollutions sur le plan d'eau et optimiser la gestion des déchets spéciaux des plaisanciers – Faire un aménagement conforme à la norme « Port Propre ».
- Mettre en valeur le site par un plan lumière urbain et maritime cohérent.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLÉS

Objectif 1

- Suppression totale ou partielle des barrières selon l'espace déjà disponible :
 - Déplacement, regroupement ou pas des aires de Carénage (possibilité dans l'anse du Pharo),
 - Traitement particulier du quai de Rive Neuve : 2 séquences piétonnes avant et après la Criée.
- La réorganisation et l'optimisation du plan d'eau par une refonte du plan de mouillage pourront être proposées afin de dégager des espaces pour d'autres fonctions. La sécurisation de l'accès aux pannes est conditionnée à l'éventuelle suppression des barrières.
- Cheminement piéton autour de l'Anse de la Réserve.
- Organisation du stationnement de courte durée (plaisanciers, usagers des navettes maritimes, deux roues, cars).
- Réduction du mobilier urbain sur la zone.

Objectif 2

- Déplacement envisageable à terme des services de l'Etat et du pilotage sur un autre site avec nécessité de répondre à leurs nombreuses exigences.
- Valorisation des bâtiments des Consignes sanitaires : Capitainerie, espace de réception (prise en compte des projets d'aménagement de MPM et du GPMM).
- Vocation du quai du Port dans la perspective de la redéfinition des fonctions du site (plan d'eau et terre-plein).

Objectif 3

- L'aménagement d'une plateforme technique permettant de caréner tout ou partie des bateaux du Vieux-Port est techniquement possible dans l'Anse du Pharo.
- Accueil envisageable des bateaux de l'Etat et/ou de la pilotine sous réserve de la création d'un ouvrage de protection du plan d'eau de l'Anse du Pharo.

Objectif 4

- Conservation de la mise à l'eau et gestion de son accès en fonction des places de stationnement possibles.
- Vocation de cet espace (plongée...) dans la perspective de la redéfinition des fonctions du site du quai Marcel Pagnol (plan d'eau et terre-plein).
- Conservation du bateau technique « eCum ».

Objectif 5

- Réflexion sur l'utilisation des nouvelles darses du J4 (évènementiel, barquettes...) avec prise en compte des contraintes de profondeur.
- Réorganisation du plan d'eau à nombre d'anneaux constant (cf objectif 1).

Objectif 6

- Maintien de la gare maritime Frioul-If et des départs calanques sur le périmètre et à proximité des transports en commun (Métro).
- Vocation du Quai de la Fraternité dans la perspective de la redéfinition des fonctions du site (plan d'eau et terre-plein).
- Aménagement de nouveaux quais pour les éventuelles dessertes maritimes.
- Réflexion sur l'utilisation des nouvelles darses du J4 (croisières...) avec prise en compte des contraintes de profondeur.
- Contraintes de navigabilité.
- Organisation du stationnement de courte durée (usagers des navettes maritimes, cars).

Objectif 7

- Suppression totale ou partielle des barrières : Aménagement qualitatif des espaces clôturés, traitement architectural homogène des bungalows des associations, déplacement, regroupement ou pas des aires de Carénage (cf objectif 3).
- Vocation donnée à l'Anse du Pharo (cf objectif 3).
- Définition de la vocation du Quai de la Fraternité (valorisation/déplacement des marchés aux poissons, aux fleurs, marché nocturne...) (cf objectif 6).

Objectif 8

- Suppression, déplacement ou regroupement des conteneurs à déchets spéciaux (conteneurs enterrés...).
- Mise aux normes, déplacement, regroupement envisageable des aires de Carénage (cf objectif 1 et 3).

Objectif 9

- Assurer la cohérence entre les plans lumière urbain et maritime (cf objectif 1).

Collecte des déchets ménagers

ETAT DES LIEUX

- Il existe une collecte en porte à porte des bacs individuels (collecte du soir) et les postes fixes sont collectés en moyenne trois fois par jour.
- En annexe : Estimation du volume en place et carte de positionnement des postes fixes et des colonnes destinées aux emballages ménagers.
- La présentation des bacs individuels (y compris ceux des restaurateurs comme le Quick) se fait environ 1h à 1h30 avant la collecte.
- Les postes fixes débordent de manière chroniques car les utilisateurs (essentiellement restaurateurs et commerçants) ne respectent pas les horaires de présentation, les cartons ne sont pas pliés et les sacs pas fermés (ce qui engendrent des saletés et des odeurs).
- Rue de la Loge, il est envisagé de mettre en place une benne à horaires fixes afin que les abonnés à la redevance spéciale utilise cette benne et laisse libre pour les ménages les postes fixes garantissant ainsi une meilleure propreté des trottoirs.
- Cours Estienne d'Orves : postes fixes stockés dans un local et mis à disposition des restaurateurs plusieurs fois par jour, tractés par un petit véhicule.

OBJECTIFS DETAILLES

- Objectif 1 : réduire le nombre des bacs sur la voie publique pour des raisons esthétiques, pour limiter les dépôts sauvages.
- Objectif 2 : réduire les fréquences de collecte.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 1 : Réduction du nombre de bacs

- Marge de manœuvre 1 : remplacer par des conteneurs enterrés uniquement les postes fixes et les colonnes aériennes (voir fiche de synthèse et carte de positionnement) sur tous les quais et rue de la Loge.
- Marge de manœuvre 2 : Après analyse par la DPU, il ressort que dans la périphérie du parking souterrain existant, existe la possibilité d'installer des conteneurs semi-enterrés (en saillie d'1 m environ).

Objectif 2 : Réduction de la fréquence

- Marge de manœuvre 1 : Dans l'optique de conteneurs enfouis ($V = 5 \text{ m}^3$), il en découlerait une forte diminution des rotations de collecte et seraient associés au conteneur ordures ménagères, alternativement 1 conteneur verre et 1 conteneur emballages. Dans ce scénario, une solution devrait être recherchée avec le Quick et les autres restaurateurs du Quai des Belges notamment, qui ont leurs bacs stockés dans leur propre local.
- Marge de manœuvre 2 : Dans l'optique où la marge de manœuvre 1 consistant à enfouir les conteneurs et colonnes aériennes ne serait pas retenue par les concepteurs, par exemple, du fait de la difficulté à intégrer l'élément émergent de chaque conteneur dans l'espace urbain recomposé, il ne sera pas exclu de reconduire le fonctionnement actuel.

Logistique Urbaine et Livraisons

ETAT DES LIEUX

- Le périmètre d'études génère environ 9000 livraisons ou enlèvements de marchandises par jour, sans compter les mouvements des clients. Ces chiffres seront appelés à se développer avec le renforcement de l'offre commerciale (République, Bourse).
- Un Plan-Guide des Livraisons a été élaboré par la Ville de Marseille et la Communauté Urbaine MPM. Il permet d'orienter les réponses possibles aux besoins de livraison. Le concepteur devra le prendre en compte.
- Une nouvelle réglementation relative aux livraisons a été mise en place progressivement au dernier trimestre 2009.

OBJECTIFS DETAILLES

- Objectif 1 : Proposer un schéma cohérent des livraisons dans le futur périmètre. Y intégrer les contraintes fixées par la nouvelle réglementation municipale relatives validée en 2009 dans cette proposition.
- Objectif 2 : Aménager des places ergonomiques réservées aux livraisons.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Maintenir un flux de livraisons sur le futur périmètre.
- Diminuer l'impact sur la qualité de vie de ces espaces : la réglementation livraison en application sur l'ensemble de la Ville pourra être « adaptée » sur ce périmètre.
- Modifier si besoin les dispositions actuelles de livraison en vigueur dans les rues et domaines piétonniers existants, ces derniers étant inclus dans le périmètre.
- Une attention particulière devra être portée à la problématique des livraisons des cafés, hôtels, restaurants, particulièrement nombreux sur le périmètre. Ces établissements ont une pratique spécifique en termes d'horaires. Par ailleurs, la livraison s'accompagne également de la reprise des consignes à l'intérieur même de la zone de stockage du commerce, ce qui augmente sensiblement la durée de livraison.



OBJECTIFS DETAILLES

- Objectif 1 : Maintenir la fonction taxis de manière cohérente dans le périmètre.
- Objectif 2 : Répondre aussi aux besoins spécifiques de stationnement réservés.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Maintenir l'activité des taxis sur le périmètre.
- Stations-taxis : le nombre et lieu pourraient évoluer.

ETAT DES LIEUX

- L'organisation d'évènements festifs sur le futur périmètre impose des contraintes spécifiques de stationnement et de livraison et plus particulièrement de poids lourds.

OBJECTIFS DETAILLES

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

- Envisager les autorisations indispensables aux stationnements et livraisons liés à l'organisation des évènements festifs sur des délais le plus court possible. Pour cela les accès, notamment, devront avoir été conçus pour faciliter les opérations.

Sécurité du Centre Ville – Accessibilité des secours – Fonctionnement sécuritaire des tunnels urbains

ETAT DES LIEUX

- La semi-piétonisation du Vieux Port, va renforcer son rôle de nouvelle « Agora », par la densification des manifestations ludiques déjà nombreuses sur le site (notamment quai de la Fraternité et quai d'Honneur, face à la Mairie), à savoir :
 - Multiples concerts (jusqu'à 20 000 personnes), défilé et feu d'artifice du 14 juillet, Fête Bleue (3 jours), marchés à vocation touristique...générant des difficultés de circulation et surtout de stationnement (notamment des cars de croisiéristes).
- Cette fonction ludique accrue, nécessite la prise en compte de l'installation ponctuelle d'équipements lourds (podiums, tribunes, manèges, murs d'images, dispositifs de sono...) au niveau :
 - de la portance des sols et des revêtements,
 - de la portance des sols et des revêtements,
 - de la nature et du positionnement du mobilier urbain,
 - de la sécurisation des bords des quais par du matériel mobile adapté.

OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 1 : garantir en toutes circonstances et sur l'ensemble de la périmétrie du Vieux Port, un délai d'intervention des secours de 10 minutes, incluant le non enclavement de l'Hôtel de Police (rue Antoine Becker – 2e arrondissement) et la gestion opérationnelle des tunnels (évacuation de secours par Charles Livon).

Objectif 2 : matérialiser les espaces dédiés à la circulation et ceux dévolus aux piétons (notamment quai de la Fraternité) pour prévenir une appropriation des voies de circulation par les piétons.

Objectif 3 : respecter les impératifs de visualisation (caméras + éclairage) en matière de vidéo-protection urbaine sur la périmétrie définie par la carte jointe.

ETAT DES LIEUX

- Vidéo : projet (en cours) de la 1ère tranche : création d'un dispositif de 220 caméras sur l'hyper Centre Ville en fibre optique (sauf RADIO sur le Vieux Port) et d'un centre de supervision et de télésurveillance. Dispositif opérationnel en 2011.
- L'option initiale de la radio sur le Vieux Port, n'exclut pas la prise en compte, au niveau du génie civil, d'un possible recours ultérieur à la fibre optique.

OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 1 : garantir les conditions d'évacuation du public dans tous les types d'immeubles (dont ERP), en surface, et en sous-sol (métro / tunnels / parkings environnants). Pour ces parkings souterrains optimiser l'insertion du flux sortant dans la trame circulatoire de surface.

Objectif 2 : optimiser l'information et la communication, en temps réel, avec le public des manifestations, par la sonorisation de la périmétrie du Vieux Port, l'implantation de panneaux mobiles d'information aux entrées de la zone, et la retransmission radio dans les tunnels.

Objectif 3 : respecter les impératifs de visualisation (caméras + éclairage) en matière de vidéo-protection urbaine sur la périmétrie définie par la carte jointe.

MARGES DE MANŒUVRE PAR OBJECTIFS DETAILLES

Objectif 3 : possibilité, au plan du marché public, de différer l'installation des 13 caméras du Vieux Port en synergie avec la validation des plans du Vieux Port, par la Mission Centre Ville.

B. Le plan guide

Les objectifs du Plan Guide

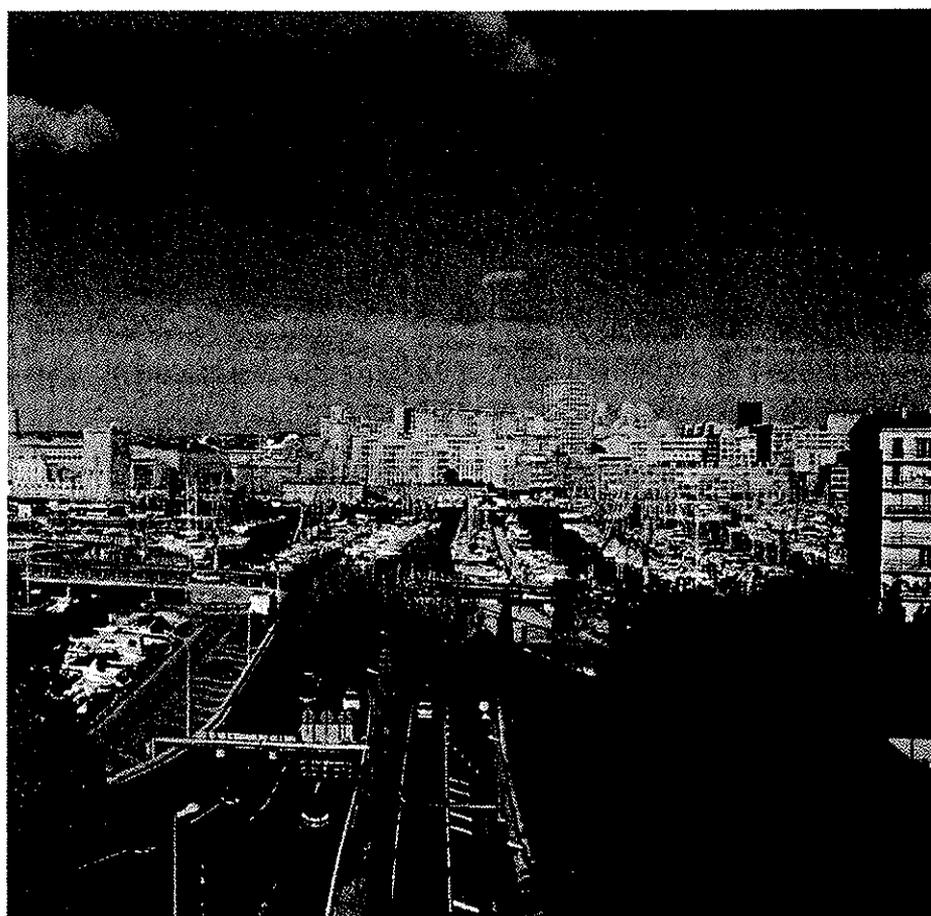
Les attendus du Maître d'Ouvrage vis-à-vis du Plan Guide seront traduits dans un programme à moyen et long terme avec les objectifs et orientations suivantes :

- Proposer un schéma urbain cohérent, bien articulé avec les quartiers environnants, équilibré dans ses fonctions (résidentielle, sociale, économique culturelle, événementielle...),
- Tenir compte des grands projets potentiels tels que par exemple l'avenir des Bassins Est du GPMM, la future gare LGV, les grandes infrastructures de transport prévues telles que le Boulevard du Littoral, le Tunnel Prado Sud, la L2, la prolongation du tramway, tout en tenant compte de l'histoire et de la géographie du lieu,
- Tenir compte des potentialités urbaines et des grands équipements en cours de réalisation : aménagement du J4, Fort d'Entrecasteaux et Caserne d'Aurelle, Porte d'Aix, Anse du Pharo, Centre Bourse...
- Proposer un traitement des abords et accès au site du Port Antique (rue H Barbusse et rue H. Fiocca),
- Intégrer la réflexion et les propositions sur le plan d'eau au même titre que celles sur les espaces publics terrestres,
- Proposer un phasage et une programmation des opérations tant sur le plan géographique que thématique,
- S'inscrire dans une perspective de développement durable, tout en intégrant une qualité de conception et de gestion.



Ce plan guide servira de fil conducteur et de schéma de référence pour l'aménagement du centre-ville à moyen et long terme. **Son importance est donc primordiale.** Ses deux premières applications sont évidemment l'aménagement des 43 ha du Vieux Port, dont plus de la moitié concerne le plan d'eau qui devront parfaitement mettre en application les principes décrits dans le plan guide.

Outre les objectifs décrits dans les travaux des groupes de travail, un des objectifs majeur est de renforcer la place du piéton dans le centre ville. Pour cela, une nouvelle organisation des déplacements sera à étudier afin de réduire de 50% la circulation existante dans le périmètre Vieux-Port (43 ha). Cette réduction pourra être obtenue par une sectorisation des espaces ou par une réduction des capacités des voiries. Une solution mixte n'est pas souhaitée.



Le programme du Plan guide

Le Plan guide a pour objet de préciser le programme urbain de l'aménagement du centre ville. Il est réalisé sur le périmètre centre ville (400 ha).

A ce titre, il a pour objet d'établir, sur la base de l'esquisse remise à l'occasion du concours, un Plan guide général de l'aménagement du périmètre centre-ville et du périmètre Vieux-Port. Il doit également permettre de contribuer à la concertation avec les habitants et les partenaires du projet et de définir les travaux connexes devant être réalisés en dehors du périmètre Vieux-Port et permettant sa mise en œuvre.

Le Plan guide préfigure l'ensemble du site, il fixe l'ambition et donne l'image du territoire. Mais ce document stratégique doit rester un outil évolutif de la transformation urbaine de ce secteur : s'il met en place les dispositifs structurants et spécifie les invariants du projet, ou encore localise les principales composantes du projet, il doit permettre non seulement son adaptation aux évolutions programmatiques, sociales, culturelles et économiques qui ne manqueront pas de venir, mais surtout la prise en compte des incertitudes qui pèsent sur l'évolution de ce territoire.

Le Plan guide doit donc rester un projet ouvert et relatif : il installe une organisation spatiale et construit un premier système de cohérence dans lesquels pourront au fil des années être raisonnées les transformations de ce quartier. La capacité du plan à s'adapter aux contingences de l'opération sera donc un élément important de l'interaction entre la mission de conception du maître d'œuvre et celle de pilotage du maître d'ouvrage.

Le Plan guide devra permettre :

- d'établir une synthèse de toutes les réflexions et de toutes les interventions spatiales arrêtées ou en projet sur l'ensemble du territoire du centre ville,
- de faire apparaître les enjeux globaux pour chaque thématique d'action (espace public, transport et déplacement, habitat, équipements, foncier...),
- de définir les principes et solutions d'aménagement du centre ville : schéma de circulation, réseau de transport en commun, zone piétonne, espaces verts nouveaux ou à protéger, secteurs à développer en habitats, commerces, activités ou autres usages...
- de proposer des orientations générales de conception et de phasage, respectant les contraintes de cohérence économique, de cohérence urbaine, de faisabilité foncière, et d'équilibre financier,
- de permettre de resituer chaque projet particulier par rapport à ces orientations générales.

La constitution du Plan guide

Le Plan guide doit permettre au maître d'ouvrage d'organiser et d'articuler les aménagements de l'espace public au regard notamment de l'évolution de certains îlots ou quartiers du centre ville. Il permet également le travail de concertation avec les partenaires institutionnels du projet et le grand public. Il est le moteur de synergie des interventions publiques et privées.

Il est rappelé que pour l'ensemble des missions concernées, le titulaire pourra être amené à travailler avec les services de MPM et de la Ville de Marseille (notamment pour les missions de concertation et communication).

Le Plan guide comprendra :

- un plan général avec un document graphique grand public et une note de présentation stratégique et descriptive, figurant les articulations urbaines avec l'environnement du périmètre, et éclairant notamment les orientations retenues en ce qui concerne les modes de vie, l'animation commerciale, culturelle, événementielle...
- un calepin de schémas, croquis et perspectives exprimant les principes généraux, intentions urbaines et stratégie d'aménagement.
- des plans thématiques notamment sur les thèmes suivants :
 - fonctionnalités du site (hiérarchisation des voiries et des espaces publics, stationnement, liaisons douces...),
 - déplacements et infrastructures (VP, TC et modes doux) comprenant les justifications des carrefours en fonction des trafics fournis,
 - équipements,
 - plan « espaces publics »,
 - plan « vert » : environnement et espaces végétalisés ou naturels,
 - plan « lumière »,
 - plan « art urbain » : insertion d'œuvres d'art dans l'espace public,
 - plan de restructuration de l'habitat,
 - plan de réaffectation des usages et occupation du plan d'eau.
- un cadre d'estimation financière du programme général décomposé en éléments particuliers et en phases opérationnelles dont une estimation provisoire niveau Etudes Préliminaires des interventions sur l'espace public.
- Une proposition de programmation générale du Projet Centre Ville et sa décomposition en phases opérationnelles.
- un rapport de synthèse, intégrant l'actualisation du dossier technique produit dans le cadre du concours, complété par une note d'intention relative aux différents dossiers thématiques.

Tous les plans seront produits au 1/2000 avec des extraits éventuels au 1/500.

C. Le projet d'espaces publics

Le programme des espaces publics

Par leur conception, les espaces publics doivent mettre en œuvre les principes définis dans le Plan guide.

Le projet devra pleinement intégrer la notion d'esthétique urbaine et de lien social, dans toutes ses composantes. Tous les usages et pratiques sur cet espace (promenade, chalandise, manifestations, convivialité...), nombreux et parfois contradictoires voire conflictuels, devront être permis par l'aménagement du concepteur. L'esthétique recherchée devra intégrer les notions indispensables de bon fonctionnement et d'exploitation des espaces publics. Le projet devra respecter concomitamment ces trois objectifs.

Le projet du concepteur, de par son ampleur, sa localisation et sa symbolique, se devra d'être exemplaire sur le plan énergétique et environnemental.

Cette opération devra être menée en concertation avec la population, les associations et les acteurs socio-économiques. Cette concertation sera conduite par MPM et la Ville de Marseille en lien étroit avec le maître d'œuvre. Cette condition pourrait soumettre le maître d'œuvre et son équipe à des contraintes d'organisation, d'aménagement, et de réalisation.

Par ailleurs, le projet devra être conçu avec un souci constant de faciliter l'entretien et la maintenance des espaces après leur réalisation. Le maître d'œuvre devra évaluer les incidences de son projet en matière d'exploitation et d'entretien (besoins en personnels, matériels et marchés spécifiques d'entretien).

LES EXIGENCES GÉNÉRALES

Les réflexions préalables des groupes de travail ont permis de dégager les exigences phares à respecter par le projet du concepteur.

Le centre-ville doit être **habité**, le maintien et le développement de l'habitat en centre-ville étant une priorité majeure. Les aménagements devront donc garantir tout le confort de vie aux habitants, qui devront cependant composer avec les spécificités d'un centre-ville.

Le centre-ville doit être **accessible** à tous les modes de transport, sans distinction, mais en privilégiant dans l'ordre :

- les piétons (y compris les PMR) et les cyclistes,
- la progression et la régularité des transports en commun,
- l'accès automobile et les 2 roues motorisées, dans un contexte maîtrisé.

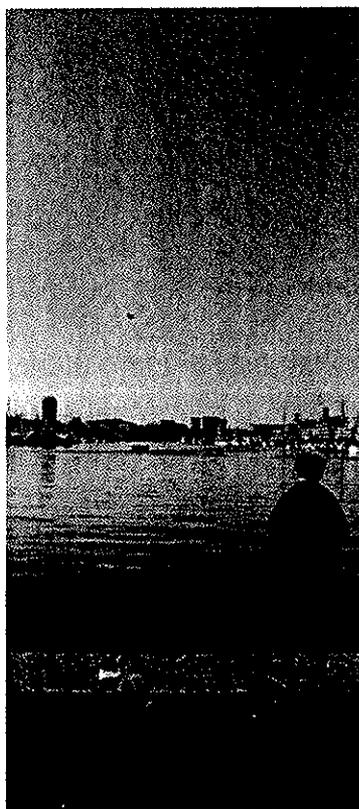
Le centre-ville doit être **convivial**. Cette notion de convivialité est capitale : l'usager du centre-ville doit s'y sentir bien, quelle que soit la raison pour laquelle il s'y trouve. Les aménagements devront permettre cette convivialité dans toutes les composantes du centre-ville : les activités de services et commerciales, la culture, les manifestations, le tourisme, mais aussi la déambulation et les rencontres.

Le centre-ville doit être **animé**. Les nombreuses manifestations de toutes sortes qui s'y tiennent devront pouvoir avoir lieu demain, après aménagements, et dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui.

Le centre ville devra être **exemplaire** dans sa qualité de réalisation et de gestion portée par l'ensemble des acteurs publics et privés et il est le révélateur d'une ambition sur la terre et la mer du centre-ville de demain.

Le concepteur devra garder en permanence ces exigences à l'esprit et son projet devra y répondre en tous points.

Les missions de maîtrise d'œuvre d'espace public



LA DÉTERMINATION DES ESPACES PUBLICS À ÉTUDIER

Le périmètre des espaces publics à aménager est précisé dans le plan joint au dossier, il s'agit du périmètre Vieux-Port (43 ha).

La mission de maîtrise d'œuvre des espaces publics confiée au titulaire portera sur les espaces publics de ce secteur.

La tranche ferme porte sur le périmètre MP2013 (opérationnel pour la fin de l'année 2012). Il comprend, à titre indicatif, le quai des Belges, le bas de la Canebière, les amorces du quai du Port et du quai de Rive neuve ; il est représenté sur le plan joint au dossier (périmètre d'environ 12 hectares autour du Vieux-Port décomposé en 5 ha d'espaces publics et 7 ha de plan d'eau). La partie de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux de cette tranche est estimée à 23 000 000 € HT.

La suite des aménagements, objet d'une tranche conditionnelle n°2 (phases conception et travaux), portera sur des espaces du périmètre Vieux-Port (43 ha) objet du concours qui n'auront pas été aménagés pour 2013. La partie de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux de cette tranche est estimée à 40 000 000 € HT.

Par ailleurs, la mission du maître d'œuvre comporte également les études et le suivi des travaux relatif aux aménagements connexes nécessaires à la mise en œuvre des aménagements pour Marseille Provence 2013 ; ces prestations font l'objet d'une tranche conditionnelle n°1. Ces travaux portent, en outre, sur les modifications des conditions de circulation (carrefour, sens de circulation, adaptation des voiries, jalonnement...), de réseaux, d'organisation des transports en communs... La partie de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux de cette tranche conditionnelle est estimée à **9 000 000 € HT**. Ces travaux seront découpés en multiples opérations et seront réalisés à l'aide de procédures adaptés (MAPA) ou à l'aide des marchés de travaux à bon de commande déjà en application au sein MPM.

LES ÉLÉMENTS DES MISSIONS

Les missions, au sens de la loi MOP porteront sur les domaines suivants :

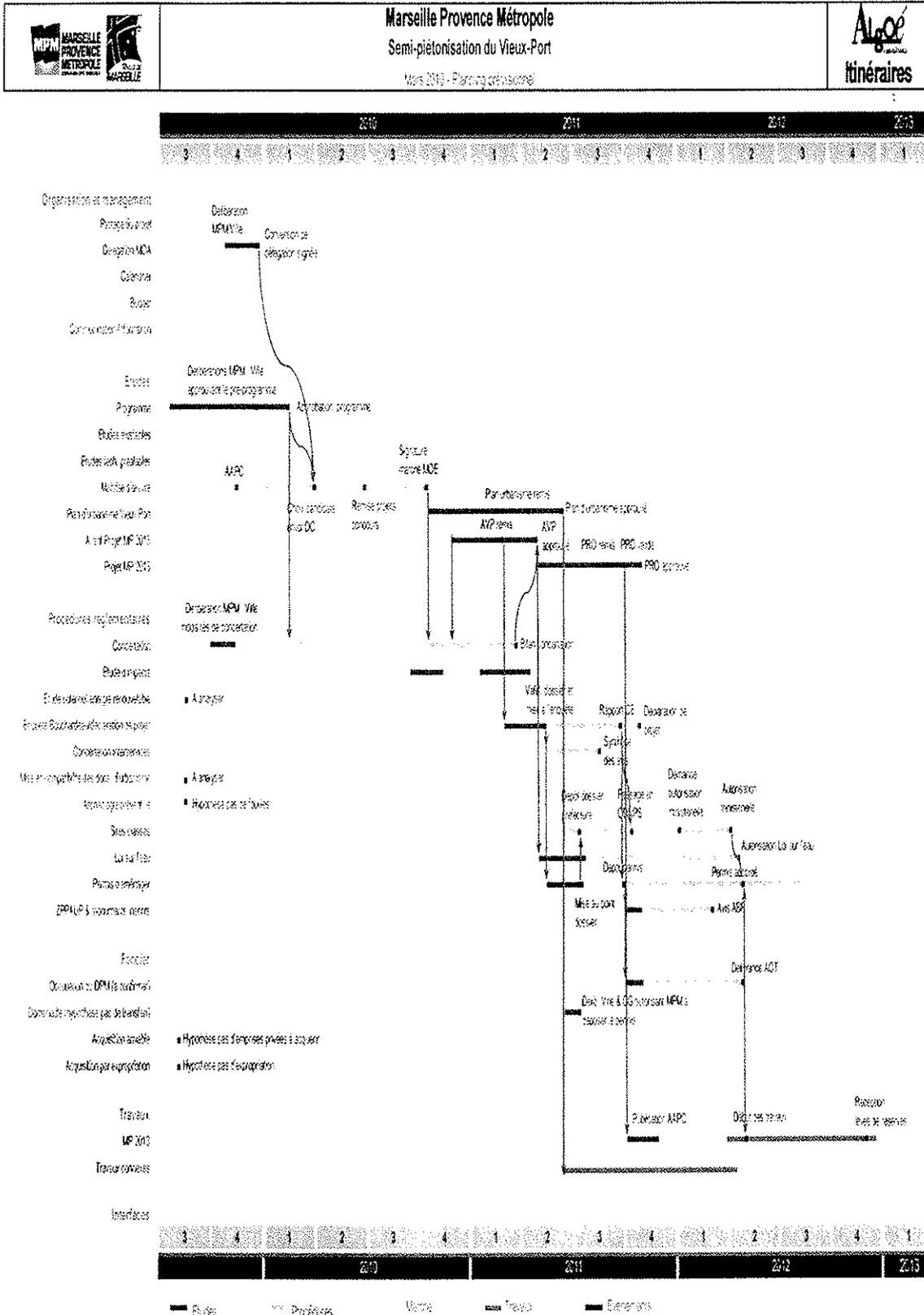
- Aménagement des espaces publics : voirie, réseaux spécifiques au projet, espaces verts, éclairage...
- La réalisation d'une gamme de mobilier urbain et de matériel d'éclairage devant être implantée sur le périmètre centre-ville.
- Les déplacements des réseaux des concessionnaires nécessaires à la réalisation des aménagements.
- L'aménagement du plan d'eau.

La mission comportera également les éléments suivants :

- Ordonnancement, pilotage et coordination des travaux (OPC).
- Accompagnement dans la concertation et la communication avec les tiers.

Il est précisé que MPM interviendra pour le compte de la Ville de Marseille dans le cadre d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique, pour ce qui concerne l'éclairage public, le réseau d'eaux pluviales et les espaces verts.

D. Planning de l'opération



E. Les interfaces avec les autres projets

Le maître d'œuvre devra prendre en compte les autres projets en cours d'étude ou de réalisation situés dans ses périmètres d'intervention, le périmètre Vieux-Port pour le projet d'espaces publics et le périmètre centre-ville pour le Plan guide.

Pour chacun de ces projets, il devra analyser les interfaces et les conséquences sur son projet (plan guide et projet d'espace public) et proposer les adaptations nécessaires pour rendre l'ensemble cohérent. Ces adaptations porteront soit sur son projet soit sur les projets en interface. Dans tous les cas, la responsabilité finale restera au maître d'ouvrage et maître d'œuvre de chaque projet.

A ce jour, les principaux projets connus sont les suivants :

- Aménagement du Centre Bourse : ce projet comporte le réaménagement du centre commercial (maîtrise d'ouvrage SEGECE/groupe Galeries Lafayette).
- Aménagement du boulevard du Littoral et de l'esplanade du J4 : Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage EPAEM (Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée), consiste en la création d'un Boulevard urbain entre la rue d'Anthoine et le Fort St-Jean, la création d'une darse et d'une esplanade sur le J4. Le maître d'œuvre est une équipe Ateliers LION - ILEX - KERN.

Dans le cadre de l'élaboration de son projet, le candidat proposera les modifications à apporter au boulevard du Littoral afin que la transition entre les deux aménagements soit cohérente. Les surcoûts liés aux modifications sur le boulevard du Littoral seront intégrés à l'opération de semi-piétonisation.

La mise au point entre les 2 concepteurs interviendra en phase AVP et PRO.

De plus, deux équipements culturels majeurs sont en chantier sur le site : le MUCEM, Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Etat, maître d'ouvrage) et le CRM, Centre Régional de la Méditerranée (Région, maître d'ouvrage).

La construction d'un parking de 700 places attenant à ces deux équipements est également prévue sous l'esplanade du J4.

Aménagement de la porte d'Aix : Ce projet comporte la création d'un parc urbain et des espaces publics. Il s'accompagne surtout de la modification de l'arrivée de l'autoroute A7 dans Marseille. Le maître d'ouvrage est l'EPAEM. Le maître d'œuvre de l'opération « cœur de ZAC » n'est pas encore désigné. Le mandataire de l'équipe de maîtrise d'œuvre du terminal A7/Leclerc est Seura. Les travaux sont en cours.



Tramway rue de Rome : les études sont au stade de l'AVP joint en annexe au dossier de consultation (MPM, maître d'ouvrage).

Anse du Pharo : Une étude de réaménagement de ce site est en cours d'étude (MPM, maître d'ouvrage).

Mise en place d'un système de vidéo-protection sur le Vieux-Port : la mise au point entre les deux concepteurs interviendra en phases AVP et PRO, pour une bonne intégration du projet de vidéo-protection initié par la ville de Marseille.

Projet de capitainerie dans les anciennes Consignes Sanitaires : un projet est en cours d'étude (stade permis de construire) pour l'aménagement du bâtiment.

Crédits photos : E. Baffie, F. Ilardi et R. Verdet, S. Hanrot

