



étude
à l'urbanisme

Cours Lieutaud

Enjeux et orientations pour une requalification de l'axe





Cours Lieutaud

Enjeux et orientations pour une requalification de l'axe

DIAGNOSTIC 7

D'un axe de lotissement à un axe majeur du centre-ville 9

| | |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Le cours des origines : l'axe structurant d'un lotissement..... | 9 |
| Le prolongement vers le nord : un "axe de liaison"..... | 12 |
| Une fonction de circulation prioritaire..... | 12 |
| Des raccords difficiles..... | 12 |
| Aujourd'hui, l'axe Nord-Sud majeur du centre-ville..... | 15 |

Un axe remarquable à plus d'un titre 21

| | |
|-------------------------|----|
| Architecture..... | 21 |
| Topographie..... | 23 |
| Ambiances urbaines..... | 26 |
| Patrimoine urbain..... | 27 |

Un grand axe déclassé au fil du temps, une attractivité à renforcer 29

| | |
|-----------------------------------------------|----|
| Une hausse de population à relativiser..... | 29 |
| Un parc immobilier ancien et sous-occupé..... | 30 |
| Un profil économique atypique..... | 32 |

Au cœur du centre-ville, un espace public occupé à 90% par les voitures et les motos 35

| | |
|-------------------------------------------------|----|
| Séquence 1 : le cours Lieutaud régulier..... | 35 |
| Séquence 2 : le cours Lieutaud encaissé..... | 38 |
| Séquence 3 (150m) : le boulevard Garibaldi..... | 39 |
| Un concentré de nuisances..... | 42 |

ENJEUX & ORIENTATIONS 45

Redonner de l'éclat au Cours Lieutaud 47

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Replanter des arbres..... | 47 |
| Attirer piétons, commerces et emplois sur le Cours Lieutaud, et mettre en valeur son patrimoine..... | 48 |
| Atténuer l'effet de coupure entre les parties haute et basse du centre-ville..... | 48 |
| Mettre en valeur les espaces singuliers..... | 49 |

Recomposer et mettre en valeur l'espace public 53

| | |
|------------------------------------------------|----|
| Suggestions d'évolution du profil..... | 53 |
| Cas du boulevard Garibaldi..... | 58 |
| Proposition globale : la vision de l'Agam..... | 60 |
| Phasage et concertation..... | 60 |

ONT COLLABORÉ À CETTE ÉTUDE

E. Emptaz

- L. Carluccio
- L. Couture
- H. Nolo
- L. Patain
- V. Tinet
- C. Trinquier

**Zone urbaine, prescriptions, recommandations
et servitudes d'utilité publique..... 65**

Tissu urbain central avec protection
des formes structurantes (planche A).....65

Prescriptions ou recommandations patrimoniales
édictees par le PLU (Tomes I, III et IV du règlement)
(planche A).....65

Autres prescriptions édictees par le PLU (planche B).....68

Servitudes d'utilité publique patrimoniales (annexes).....68

Préambule

La présente étude répond à une demande conjointe formulée en 2015 par la Direction des Infrastructures de Marseille Provence Métropole et de la Direction du Développement Urbain de la Ville de Marseille. L'objectif est de disposer d'un document de référence pour appréhender au mieux les enjeux d'une requalification du cours Lieutaud en vue d'un concours de maîtrise d'œuvre, qui visera à concevoir le cours Lieutaud de demain. Cette étude s'inscrit dans la continuité de l'étude réalisée par l'Agam en 2006, dont elle reprend une large partie.

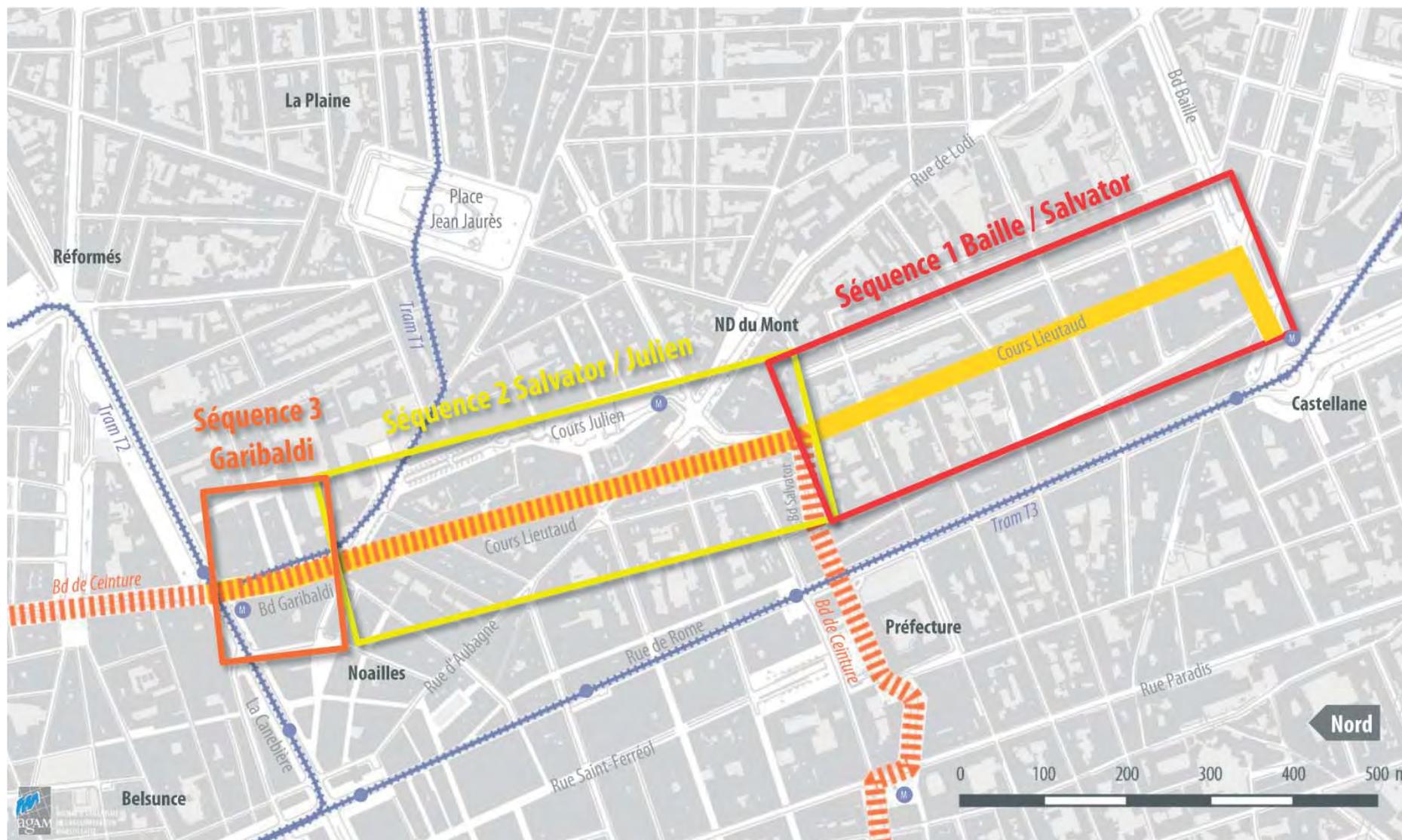
Dans la continuité de l'étude de référence réalisée par l'Agam en 2015 sur les enjeux d'une requalification de la rocade du Jarret, cette étude vise à préparer le renouveau des grands axes du centre-ville de Marseille, dans le contexte de la prochaine mise en service de la rocade L2. Elle s'inscrit également dans la poursuite des réflexions et aménagements menés dans le centre-ville de Marseille, comme les deux premières phases de semi-piétonisation du Vieux-Port et la mise en service du tramway sur la rue de Rome.

Le périmètre réflexion comprend l'ensemble de "l'axe Lieutaud", composé du cours Lieutaud et du cours Garibaldi. Cet axe a été décomposé comme suit, du Sud au Nord :

- séquence 1 : cours Lieutaud du boulevard Baille au boulevard Salvator ;
- séquence 2 : cours Lieutaud du boulevard Salvator au cours Julien ;
- séquence 3 : boulevard Garibaldi du cours Julien à la Canebière.

L'étude dresse d'abord un diagnostic multithématique sur l'axe Lieutaud, avant de mettre en évidence les enjeux d'une requalification et de tester des suggestions d'évolution du profil en travers de l'axe. Un point sur le Plan local d'urbanisme est réalisé en fin de document.

Cours Lieutaud ■ Périimètre de réflexion



PARTIE I



Diagnostic

Un axe structurant, emblématique
mais profondément dégradé

D'un axe de lotissement à un axe majeur du centre-ville

Origines et histoire de l'axe Lieutaud

Parallèle à la rue de Rome qui fait partie de "l'axe historique", le segment sud de l'actuel cours Lieutaud est à l'origine la voie structurante d'une opération de lotissement de la fin du XVIII^e siècle. Son prolongement est rapidement réalisé pour assurer la jonction avec une promenade, ouverte sur l'emplacement des anciennes fortifications, l'actuel boulevard Salvator. La seconde moitié du XIX^e siècle verra le percement du cours jusqu'à la Canebière, pour des raisons purement fonctionnelles : alléger la fréquentation de la rue de Rome.

LE COURS DES ORIGINES : L'AXE STRUCTURANT D'UN LOTISSEMENT

En 1789, une première voie large de 19 mètres est ouverte entre la place Castellane au Sud et les Portes de Rome et d'Aubagne au Nord, sur les terrains d'un riche commerçant. Cette voie se superpose à un chemin rural à mi pente, qui surplombe alors l'axe historique (actuelle rue de Rome). Ce "premier cours" va structurer dès 1836 un lotissement destiné à la bourgeoisie, le lotissement Marengo, dont il constituera l'espace de représentation. À terme, son prolongement vers le nord permettra d'assurer la jonction entre les "lices" de la Porte Noailles (actuel boulevard Garibaldi) et le lotissement Gouffé (situé au sud du boulevard Baille).

Malgré une conception selon un plan orthonormé, la trame orthogonale n'est pas complète et la greffe avec

les tissus riverains plus anciens est limitée. L'amorce de certains axes reste même inaboutie. Destiné à compléter la rue de Rome comme sortie sud de la ville, ce cours bute sur le lotissement Gouffé. Ainsi, contenue dans son périmètre, la cohérence interne de cette opération immobilière ne dépassera pas les limites de propriété. Son urbanisation restera longtemps cantonnée à l'Ouest.

Cette voie est prolongée en 1822 jusqu'au boulevard d'Angoulême (actuel boulevard Louis Salvator), l'une des promenades ouvertes au XVIII^e siècle à l'emplacement des remparts de la ville classique qui ont permis de former, ensuite, les "boulevards extérieurs" entre le Premier Empire et la Monarchie de Juillet. Le cours vient désormais heurter un palier naturel constitué par les rebords du plateau de la plaine Saint-Michel (actuel cours Julien) et les pentes de la colline Notre-Dame du Mont.



La ville intra-muros en 1787 ■



Le tissu urbain en 2013 ■



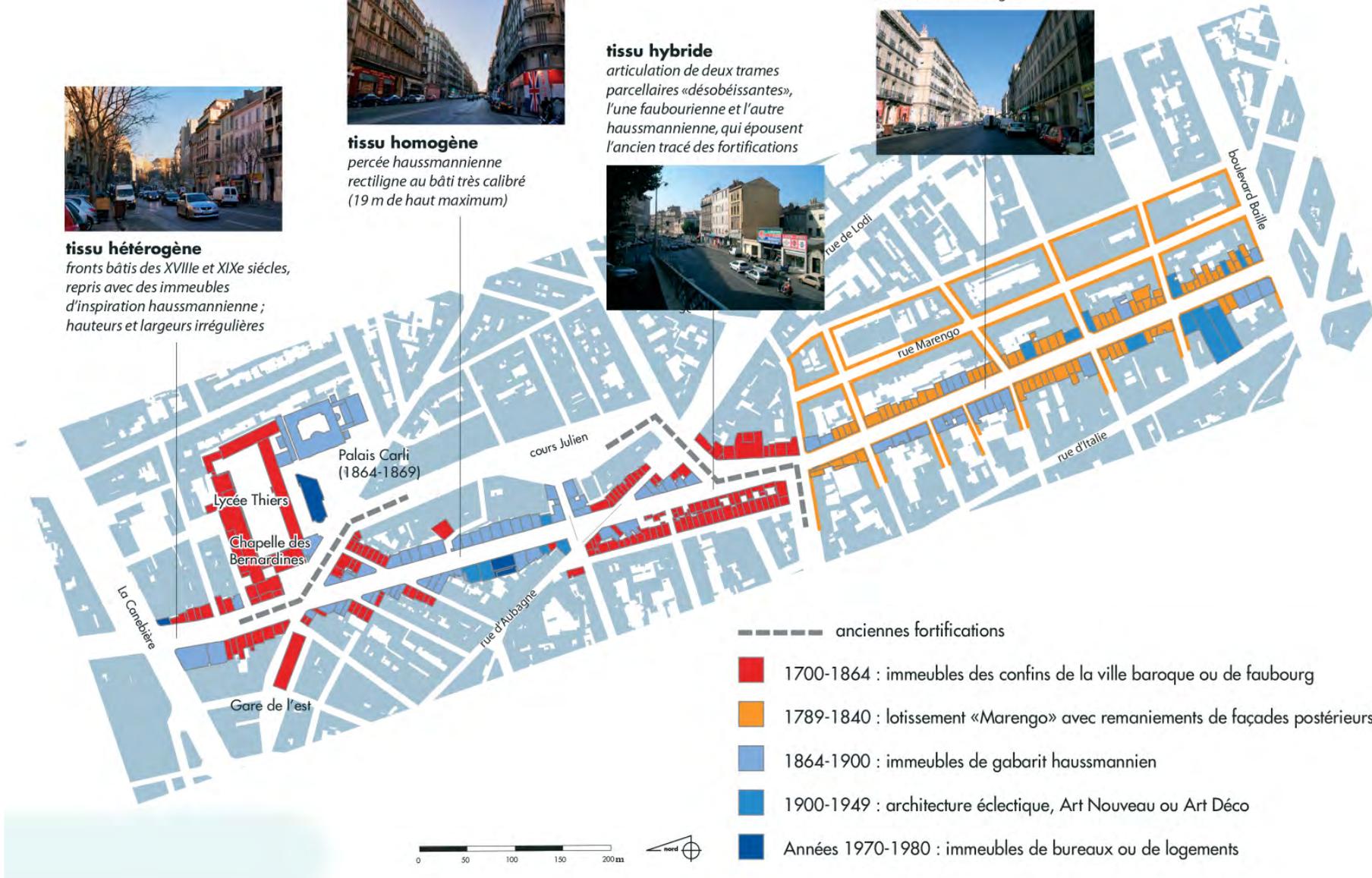
tissu hétérogène
fronts bâtis des XVIIIe et XIXe siècles, repris avec des immeubles d'inspiration haussmannienne ; hauteurs et largeurs irrégulières



tissu homogène
percée haussmannienne rectiligne au bâti très calibré (19 m de haut maximum)

tissu hybride
articulation de deux trames parcelaires «désobéissantes», l'une faubourienne et l'autre haussmannienne, qui épousent l'ancien tracé des fortifications

axe de composition urbaine homogène
«lotissement Marengo»



----- anciennes fortifications

- 1700-1864 : immeubles des confins de la ville baroque ou de faubourg
- 1789-1840 : lotissement «Marengo» avec remaniements de façades postérieurs
- 1864-1900 : immeubles de gabarit haussmannien
- 1900-1949 : architecture éclectique, Art Nouveau ou Art Déco
- Années 1970-1980 : immeubles de bureaux ou de logements



LE PROLONGEMENT VERS LE NORD : UN "AXE DE LIAISON"

Dès 1822, la municipalité envisageait le prolongement du cours résidentiel jusqu'au boulevard du Musée (actuel boulevard Garibaldi), pour alléger la fréquentation de la rue de Rome en contrebas. Il faudra attendre 1864 pour cela, le percement de cet axe devenant indispensable consécutivement à la création des bassins de la Joliette. Le choix se porte sur un passage en tranchée : les travaux seront donc longs et importants, car ils nécessitent le creusement et le déblaiement du versant de la colline.

Pour éviter d'atteindre les niveaux de croisement des rues d'Aubagne et Estelle, ces dernières sont coupées et leurs linéaires sont réunis par deux ponts. Le cours peut alors passer par dessous, au vif de la butte. La percée provoque une saignée dans le tissu constitué et interrompt plusieurs rues : le dénivelé de la rue Estelle est ainsi rattrapé par des escaliers à double rampe, et la rue Pescatoris (actuelle rue A. Bédarrides) coupée au-dessus de son niveau et raccordée au cours par un escalier encaissé.

UNE FONCTION DE CIRCULATION PRIORITAIRE

En l'absence de remaniements parcellaires significatifs, le tissu urbain n'est pas remodelé lors de l'achèvement de ce contournement du centre ancien initié 75 ans plus tôt.

A l'instar du cours du lotissement Marengo, ce tronçon de liaison ne fait donc pas office de support à l'urbanisation.

La fonction de circulation est prioritaire, et les souhaits d'un embellissement et d'un nouvel ordonnancement du paysage urbain ne sont pas vraiment formulés. Ce boulevard conserve toutefois l'appellation de "cours", s'orne en rive d'un décor de façades haussmanniennes.

Celles-ci sont plaquées littéralement sur les bords de l'imposante entaille faite au travers de la ville des XVII^e et XVIII^e siècles. Il ignore ainsi les "coulisses" formées par le parcellaire resserré. L'axe Lieutaud ainsi constitué se greffe donc mal sur le réseau de voies. Le corollaire actuel est une redistribution difficile des circulations dans les rues adjacentes, perpendiculaires, étroites et pentues.

DES RACCORDS DIFFICILES

L'axe du cours Lieutaud est rythmé par quatre grands carrefours. À ses deux extrémités, l'axe Lieutaud se branche, au nord, sur la Canebière et, au sud, sur le boulevard Baille par des carrefours dont les plans sont classiques bien que conséquents. En revanche, les deux carrefours intermédiaires majeurs (Garibaldi /Lieutaud/Julien et Thurner/Lieutaud/Salvator), qui mettent en relation les quartiers de la butte de la Plaine (Thiers, Le Camas, Notre-Dame-du-Mont) avec l'hypercentre péri-portuaire, témoignent de la durabilité des aménagements de l'es-

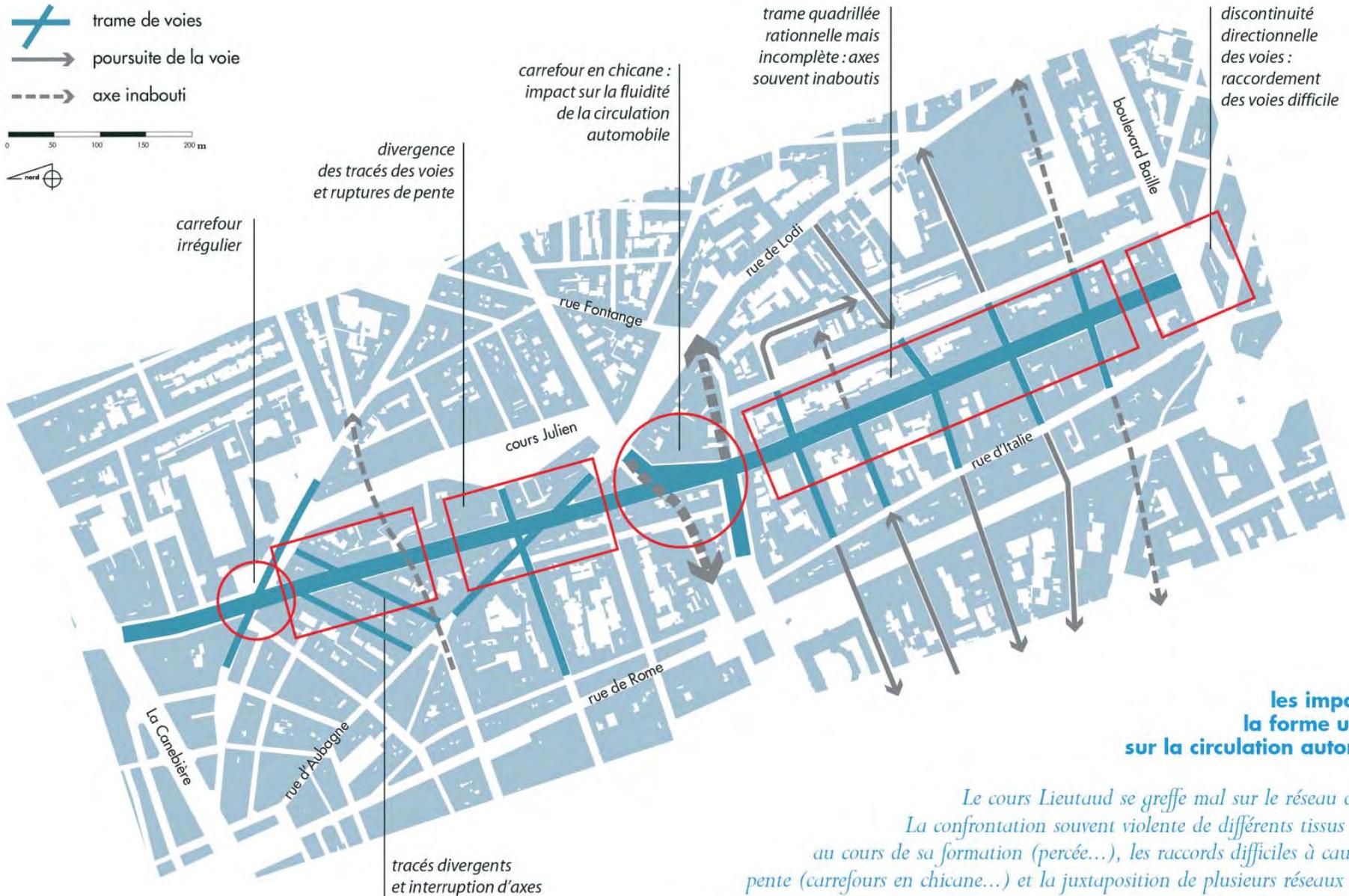
pace dans un tissu urbain préexistant. La conservation en creux dans le tissu urbain de la mémoire des saillants des fortifications du XVII^e siècle explique leur forme très irrégulière. Ces deux phénomènes de "forme rémanente" sont pénalisants : l'effacement incomplet des murs et des fossés a entraîné des circulations en chicane qui sont, ensuite, entrées en contradiction avec les logiques des déplacements automobiles modernes.

À ces carrefours, s'ajoute un "faux carrefour" : la traversée du cours Lieutaud par le pont de la rue d'Aubagne et par la passerelle de la rue Estelle (hauteur sous tablier : 3,20 mètres). S'il n'y a pas de branchement direct en termes de circulation, ce croisement de voies sur 2 niveaux limite de fait la hauteur des véhicules empruntant le cours Lieutaud et contribue fortement à l'identité des lieux.



La passerelle de la rue Estelle ■

-  trame de voies
-  poursuite de la voie
-  axe inabouti



les impacts de la forme urbaine sur la circulation automobile

Le cours Lieutaud se greffe mal sur le réseau de voies. La confrontation souvent violente de différents tissus urbains au cours de sa formation (percée...), les raccords difficiles à cause de la pente (carrefours en chicane...) et la juxtaposition de plusieurs réseaux de voies expliquent la redistribution parfois mal aisée des circulations dans les rues adjacentes.



La passerelle de la rue Estelle ■



Le pont de la rue d'Aubagne ■



Le pont de la rue d'Aubagne ■



AUJOURD'HUI, L'AXE NORD-SUD MAJEUR DU CENTRE-VILLE

Dans son gabarit, sa fonction et dans le trafic qu'il supporte, le cours Lieutaud est l'axe Nord-Sud majeur du centre-ville. Il permet notamment d'accéder à l'autoroute A7 via le tunnel sous la gare Saint-Charles, mais également l'accès à de nombreux parkings du centre-ville, et joue un rôle prépondérant dans la desserte des quartiers qu'il traverse. Le cours Lieutaud est aujourd'hui emprunté par plus de 25 000 véhicules par jour au total des deux sens, dont la moitié en transit entre le secteur Baille/Castellane au Sud et le secteur Nord Canebière. L'autre moitié concerne des flux de distribution et de desserte via les voies transversales à l'axe Lieutaud. Les comptages confirment également la tendance observée à Marseille sur l'explosion de la circulation des deux-roues motorisés, qui représentent ici un véhicule sur quatre.

La partie Nord de l'axe Lieutaud, de Salvator à La Canebière en intégrant le boulevard Garibaldi, constitue en outre le tronçon Est du boulevard de ceinture du centre-ville de Marseille, réseau de voies qui structurent la circulation du centre-ville depuis la réalisation de la première phase de semi-piétonisation du Vieux-Port fin 2012. Le trafic y est plus élevé que sur la séquence 1 de Baille à Salvator. L'axe sature régulièrement aux heures de pointe du matin et du soir à son extrémité Nord, au niveau de la Canebière.

On dénombre quatre carrefours structurants du Sud au Nord :

- l'extrémité Sud de l'axe, à savoir le carrefour Lieutaud-Baille-Gouffé ;
- le carrefour Lieutaud / Salvator / Thurner / Bergers, qui marque le pivot entre les séquences 1 et 2 et la jonction entre les tronçons Sud et Est de la ceinture de boulevards du centre-ville ;
- le carrefour Cours Julien / marché des Capucins ;
- le carrefour Garibaldi / Dugommier / Canebière, à l'extrémité Nord de l'axe.

Le nombre de poids lourds sur le cours Lieutaud est plutôt faible, notamment en raison de la limitation de gabarit imposée par le pont de la rue d'Aubagne et la passerelle de la rue Estelle (3,20m). Ces lieux sont pourtant régulièrement le théâtre d'accidents spectaculaires lorsque des camions hors gabarit viennent les percuter. Le dernier en date remonte au 10 juin 2016, malgré la mise en place récente de systèmes de détection des véhicules hors gabarit en amont des passerelles. Ces événements fréquents interrogent plus largement sur les conditions d'accès des poids lourds de grande capacité dans le centre-ville de Marseille.

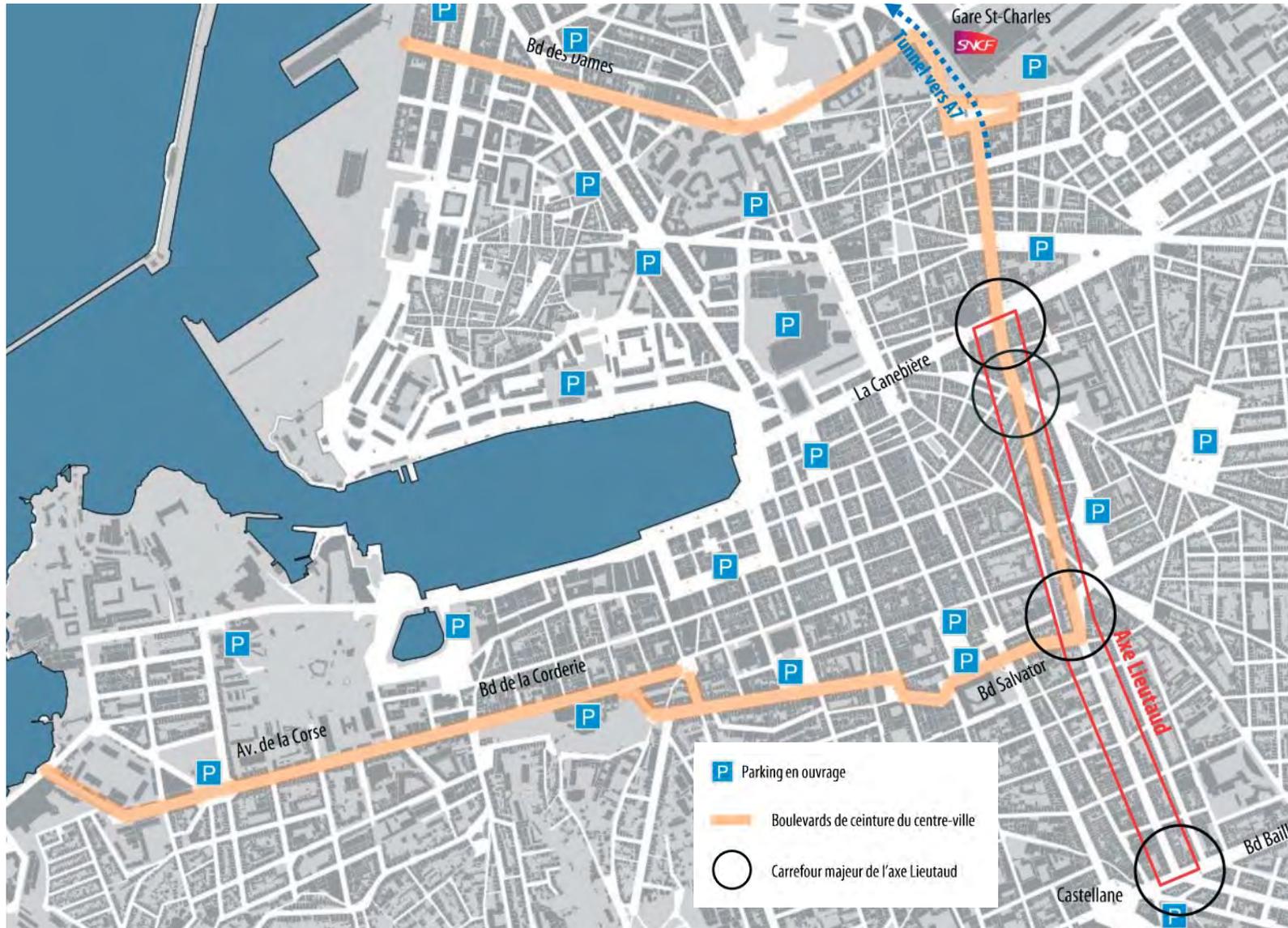
| FLUX ENTRANTS DANS LE CARREFOUR | PÉRIODE | AXE LIEUTAUD | AUTRES VOIES | TOTAL FLUX ENTRANTS |
|---------------------------------------------------------|------------------|--------------|--------------|---------------------|
| Lieutaud / Baille / Gouffé | HPM ² | 1 000 | 2 440 | 3 440 |
| | HPS ³ | 1 190 | 2 690 | 3 880 |
| Lieutaud (2 sens) / Salvator / Thurner / Bergers | HPM | 2 160 | 1 020 | 3 180 |
| | HPS | 2 500 | 1 150 | 3 650 |
| Garibaldi / Dugommier / Canebière | HPM | 1 260 | 1 270 | 2 530 |
| | HPS | 1 040 | 1 880 | 2 920 |
| Garibaldi / Lieutaud / Julien / Capucins | HPM | 1 940 | 650 | 2 590 |
| | HPS | 2 400 | 230 | 2 630 |
| Lieutaud (2 sens) / Berlioz | HPM | 2 260 | 290 | 2 550 |
| | HPS | 2 530 | 140 | 2 670 |
| Lieutaud (2 sens) / Village | HPM | 2 330 | 80 | 2 410 |
| | HPS | 2 570 | 80 | 2 650 |

Nota : certains carrefours n'ont pas été enquêtés.

2. Heure de pointe du matin 7h30-8h30 - 3. Heure de pointe du soir 17h30-18h30

Classement décroissant des carrefours de l'axe Lieutaud en fonction des flux entrants ■

Source : comptages directionnels septembre 2015



Le Cours Lieutaud et la ceinture de boulevards du centre-ville ■



De Baille vers Lieutaud ■



Le boulevard Dugommier, au-delà de la Canebière ■



La jonction du Cours Julien au Cours Lieutaud ■



Le carrefour Thurner/Lieutaud ■



Exemples d'accidents routiers au niveau du pont de la rue d'Aubagne ■

1997



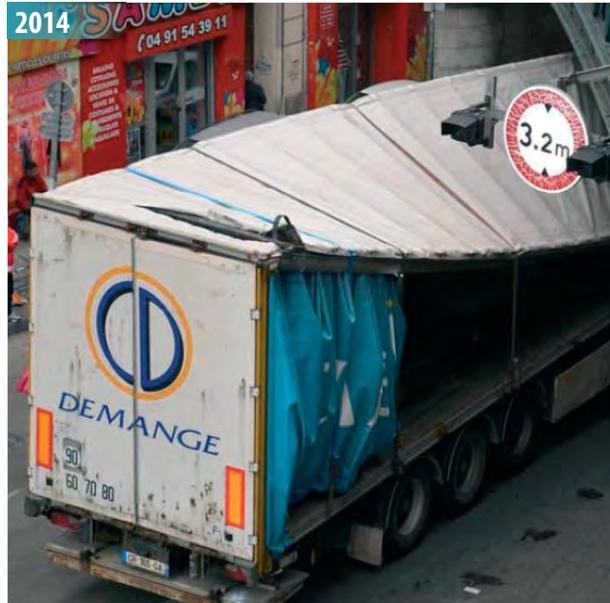
2013



1990



2014



1997



Un axe remarquable à plus d'un titre

Analyse urbaine

ARCHITECTURE : LA RICHESSE DE LA DIVERSITÉ

Réalisé en trois temps, l'axe Lieutaud présente aujourd'hui des physionomies contrastées. Des immeubles de rapport de la Monarchie de Juillet aux bâtiments Art Moderne des années 1930, des maisons de faubourg aux "trois fenêtres" marseillais d'inspiration haussmannienne, les typologies classiques côtoient des éléments architecturaux particuliers.

La première séquence créée, à l'extrémité Sud vers le boulevard Baille, est bordée d'immeubles de rapport de la Monarchie de Juillet, caractérisés par des porches amples et des modénatures simples. Leurs façades génèrent un front urbain lisse et un axe lisible et harmonieux. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, quelques reprises sont

venues altérer cette régularité, avec des exhaussements ponctuels ou des remaniements de façades.

À l'autre extrémité, près de la Canebière, à l'emplacement des anciennes fortifications (boulevard Garibaldi), les rives urbaines s'apparentent à celles de la Canebière par leur empreinte Second Empire, mais elles présentent encore des traits propres aux quartiers périphériques de la ville classique intra-muros (immeubles de facture simple, de faible hauteur, construits à la fin du XVIII^e siècle). Ce linéaire hétérogène dans les formes et les volumes est jalonné par 3 ensembles architecturaux ayant joué chacun un rôle majeur dans l'animation du quartier Noailles : le couvent des Bernardines, le Grand Hôtel Noailles, et les anciennes Halles des Capucins (actuelle Gare de l'Est). Entre les deux extrémités, le tronçon intermédiaire s'inspire des opérations parisiennes du Second Empire, notamment par le gabarit (19 mètres de façade à façade

et 19 mètres de hauteur), sans en avoir toutefois toutes les caractéristiques. Il présente en effet des caractères locaux : faible extension en façade due à la reprise de la disposition du "trois fenêtres", rotondes aux angles aigus dépourvues de décor, absence de cours intérieures ou d'espaces de redistribution et de stockage qui particularisent les percées parisiennes... De même, les mansardes aménagées sur les pans de toiture d'ardoise sont en réalité plaquées sur la véritable toiture restée traditionnelle, à faible pente et couverte de tuiles canal.

Lors de la création des grandes percées, la ville a voulu éviter les extravagances et autres disparités susceptibles de nuire à l'unité des rues. Dans cette perspective, un règlement rigoureux relatif aux modénatures fut édicté en 1859. Il rendait obligatoire la continuité des horizontales, des corniches et des bandeaux, des balcons et des toitures, et ce quelle que soit la déclivité du terrain. En

dépit de cela et comme ce fut le cas pour d'autres artères marseillaises, la plus grande diversité a régné dans le traitement des façades de l'axe Lieaud. Toutes les expressions de l'éclectisme architectural y sont illustrées. Ainsi, si le goût pour les figures, atlantes, caryatides et termes n'y est pas une spécificité, certains de ces ornements y sont remarquables.



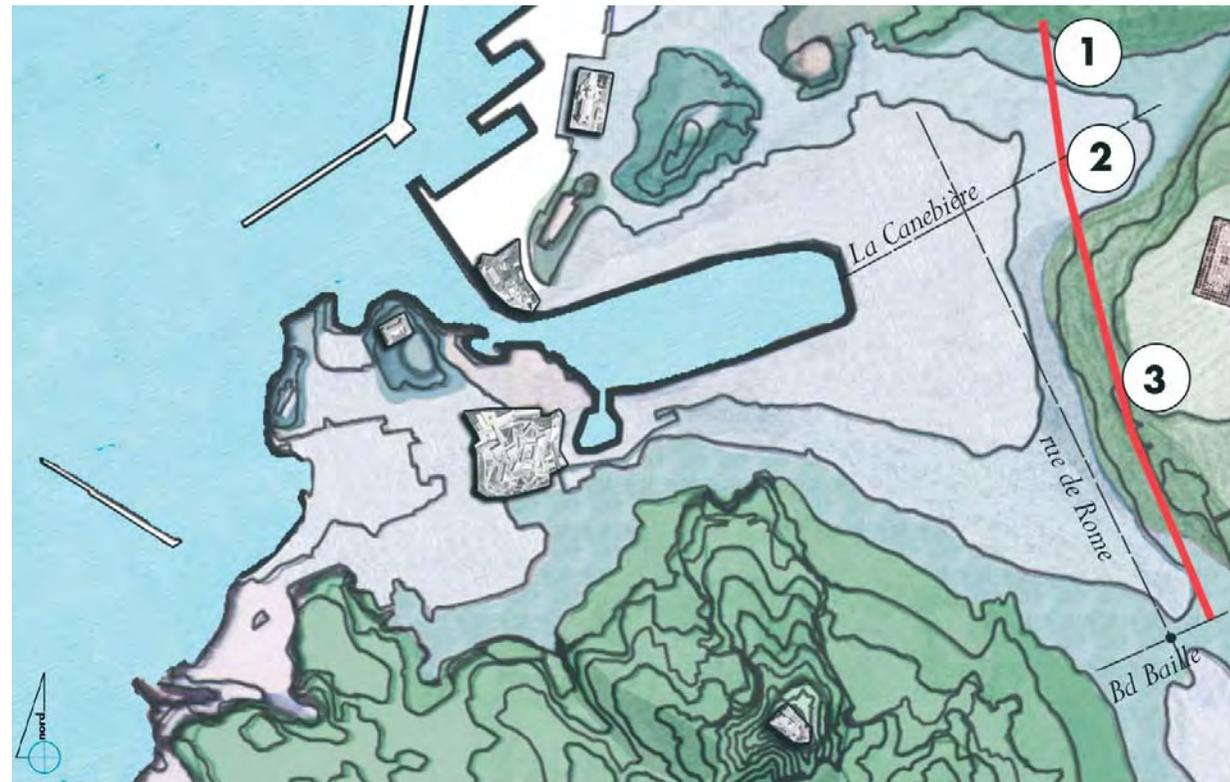
La halle des Capucins et la chapelle des Bernadines ■

Un axe tout en longueur qui présente néanmoins une grande variété d'épannelage et d'ornementation ■

TOPOGRAPHIE : UN EFFET DE BALCON AVEC DES PERSPECTIVES SUR L'OUEST

Implanté sur le coteau occidental de la butte de la Plaine, l'axe Lieutaud occupe une position en balcon, ouvrant des perspectives vers l'Ouest à la faveur de la croisée avec des rues transversales qui descendent vers la rue de Rome.

Ces échappées visuelles sont autant d'ouvertures tant sur la ville qui dévale les pentes de la butte que sur le ciel qui s'ouvre au-dessus. Elles ménagent des respirations qui rythment l'axe et viennent l'aérer de façon régulière.

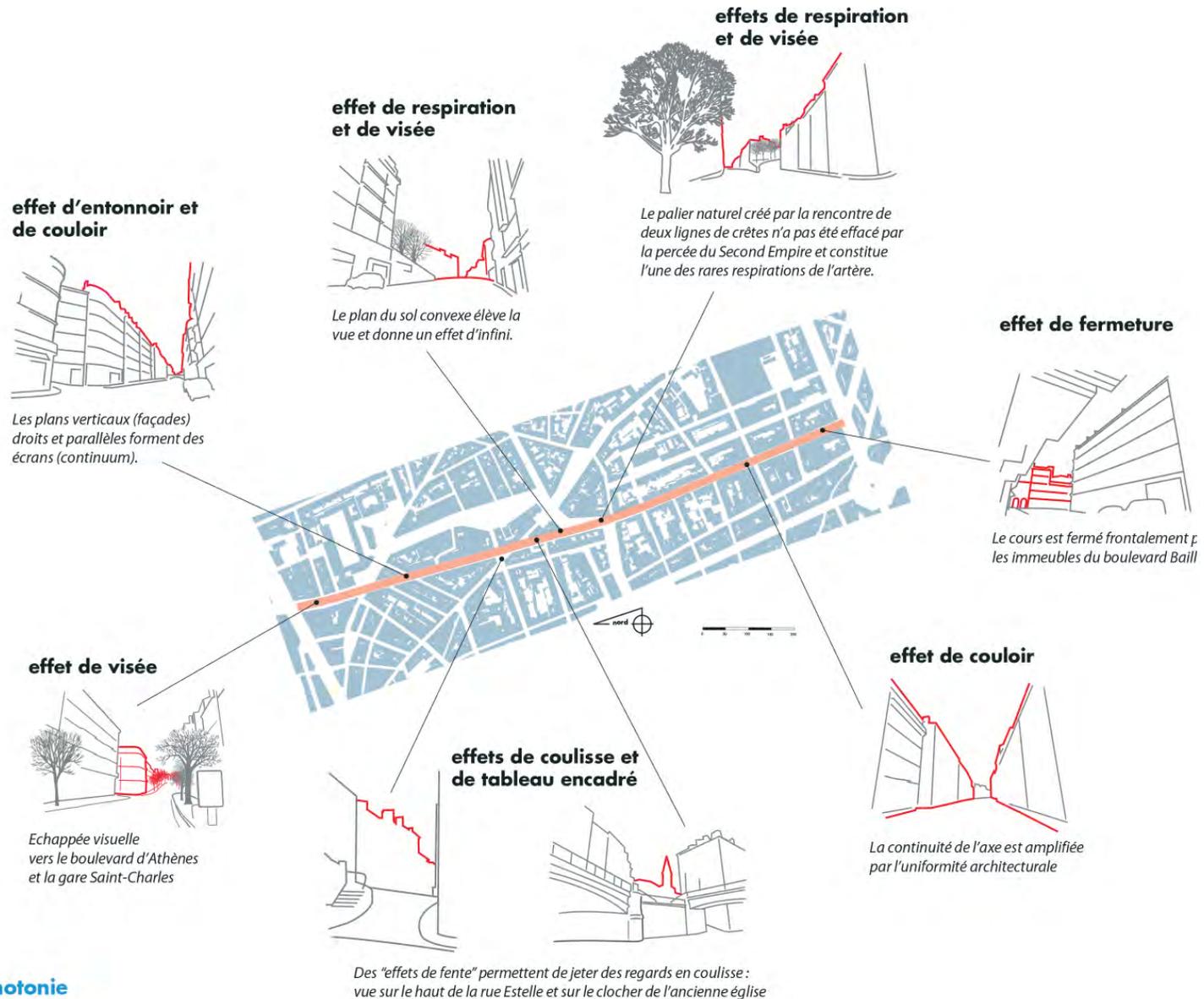


- 1 - sur les pentes de la butte Saint-Charles
- 2 - dans le thalweg de la Canebière
- 3 - à flanc de la colline de Notre-Dame-du-Mont



Coupe élévation sur façades est ■

Cours Lieutaud ■ Analyse pittoresque



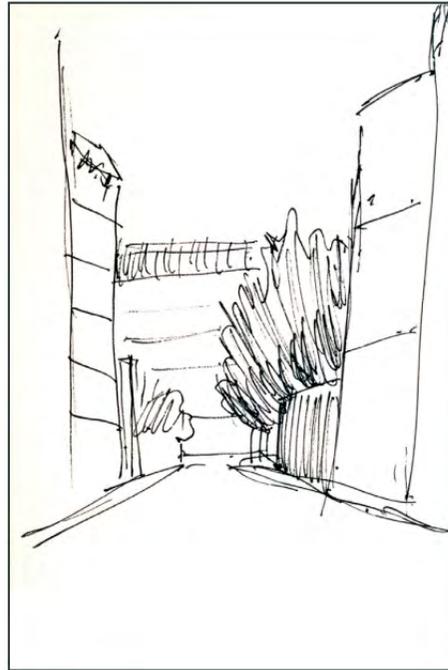
«analyse pittoresque» :
un axe linéaire mais sans monotonie



1 - la rue Dieulé



2 - la rue Chabanon



3 - la rue Favier



4 - la rue Berlioz

Perspectives ouest sur les rues transversales ■

AMBIANCES URBAINES : DE L'HAUSSMANNIEN AU PITTORESQUE

Depuis la Canebière au Nord jusqu'au boulevard Baille au Sud, l'axe Lieutaud présente les caractéristiques d'un axe classique où le pittoresque se révèle. Si le boulevard Garibaldi offre les prémices d'une voie aux dimensions confortables, il s'ouvre sur la perspective montante d'un cours Lieutaud encadré par des immeubles haussmanniens dits "marseillais" (car formant une famille unitaire). Il en résulte un certain ordre urbain, qui s'imposera sur une grande partie du linéaire : longues perspectives, façades élevées, régulières, assez austères, marquées par des bandeaux d'étages, par des corniches et des balcons filants aux garde-corps métalliques. Certains angles de rues sont magnifiés : rotondes, angles vifs soulignant l'effet d'arête...

Cet ordonnancement haussmannien est troublé ponctuellement par la présence d'un tissu urbain antérieur. Ainsi, les segments correspondants au tracé des anciennes fortifications portent directement l'empreinte d'un tissu de type faubourg, avec des façades de hauteurs inégales et des implantations de bâti en retrait de l'alignement sur voie. L'aspect architectural plus modeste est radicalement différent. La séquence la plus au sud de l'axe, héritée du lotissement initial, présente un ordonnancement régulier et confortable. Certains îlots sont recoupés par des rues additionnelles. Des immeubles plus récents s'inscrivent en alternance, cô-



1 - au nord du cours Lieutaud, des espaces ouverts répondent aux façades haussmanniennes



2 - entre le bd Garibaldi et la passerelle de la rue Estelle, un décor de façades élevées



3 - émergence d'un tissu urbain de type faubourg



4 - au sud du cours Lieutaud, un ordonnancement classique malgré des bâtis plus récents

toyant des bâtiments de facture industrielle dont les façades singulières souvent réinterprétées tranchent avec le cachet haussmannien.

PATRIMOINE URBAIN : DE L'HISTORIQUE AU QUOTIDIEN

Percé au XIX^e siècle au travers d'un tissu urbain pour partie déjà constitué, l'axe Lieutaud est jalonné d'éléments disparates, dans leurs formes et leurs traitements comme dans leurs fonctions ou leurs fonctionnalités.

Des éléments du patrimoine historique rythment ainsi le linéaire :

- la Chapelle des Bernardines, reconvertie en théâtre, répond à la gare de l'Est de l'autre côté d'un carrefour en pente hérité du tracé des anciens remparts ;
- l'escalier de la rue Armand Bédarrides dégringole dans une chute maîtrisée sur le cours Lieutaud, terminant de manière abrupte une rue jadis en pente douce ;



- le clocher de l'église du Calvaire pointe sa flèche vers le ciel et se laisse entrevoir à la faveur d'une trouée inspirée aussi brève que singulière...
- des éléments d'infrastructure, tout aussi fonctionnels qu'élégants et pittoresques marquent fortement de leur présence l'identité du cours Lieutaud :
- la passerelle métallique de la rue Estelle, qui enjambe perpendiculairement le cours Lieutaud et offre un belvédère inattendu sur l'axe ;
- le pont de la rue d'Aubagne et son tracé oblique qui fait écho à la passerelle et vient à sa rencontre.

Enfin, tout au long du cours Lieutaud, des éléments du petit patrimoine plus ou moins oubliés rappellent çà et là une époque révolue où l'espace public avait aussi une fonction d'annonce : mosaïques au sol devant des commerces aujourd'hui disparus, ou dont l'activité semble à peine survivre confinée à l'étroit sur un trottoir de fortune, seuil en palier de boulangerie semi-enterrée... Autant de singularités qui témoignent encore d'un quotidien pittoresque.

Un grand axe déclassé au fil du temps, une attractivité à renforcer

Analyse socio-économique

Originellement prisé par les grands négociants marseillais, le cours Lieutaud a été brusquement déprécié dans les années d'après-guerre.

Le sacrifice des allées plantées de platanes pour favoriser la circulation automobile alors en plein essor a achevé de lui ôter ses caractéristiques de "cours". Le parc immobilier s'est, d'une manière générale, lentement dégradé jusqu'au point de devenir insalubre en certains endroits.

UNE HAUSSE DE POPULATION À RELATIVISER

La population des ménages répertoriée dans les 8 IRIS qui longent le Cours Lieutaud et le boulevard Garibaldi a augmenté de 3,8% entre 1999 et 2012. C'est une progression modérée au regard de celle constatée sur l'ensemble de la commune Marseille, qui atteint + 6,8% sur la même

période. Les dynamiques sont très variables d'un IRIS à l'autre : on constate de fortes hausses dans les secteurs Castellane-Italie et Domaine Ventre, alors que la population reste stable, voire diminue dans les IRIS Marengo-Lodi, Julien ou encore Salvator.

Si cette faible progression de la population peut s'expliquer par le peu d'opportunités foncières pour des opérations de renouvellement urbain dans un tissu de centre-ville dense, elle demeure néanmoins préoccupante car dans le même temps, la taille moyenne des ménages a tendance à légèrement augmenter entre 1999 et 2012 au global des 8 IRIS (de 1,84 à 1,86) alors qu'elle diminue de manière significative à l'échelle de Marseille (de 2,24 à 2,16).

Le taux de vacance est très élevé : sur la globalité des 8 IRIS, il atteint 15% contre 7% sur l'ensemble de Marseille.

Il frôle même les 20% dans les IRIS Gymnase et Ventre, et dépasse 24% dans l'IRIS Gare de l'Est.

Ce dernier indicateur met en évidence un certain déficit d'attractivité des quartiers traversés par le cours Lieutaud.

UN PARC IMMOBILIER ANCIEN ET SOUS-OCCUPÉ

Situé dans le centre historique de la ville, le parc de logements des rives urbaines du cours Lieutaud est logiquement ancien : à l'échelle des 8 IRIS, moins de 20% des constructions ont été réalisées après-guerre. Dans le détail, les caractéristiques du bâti correspondent au développement historique de la ville : au niveau de Noailles, les constructions datent quasiment toutes

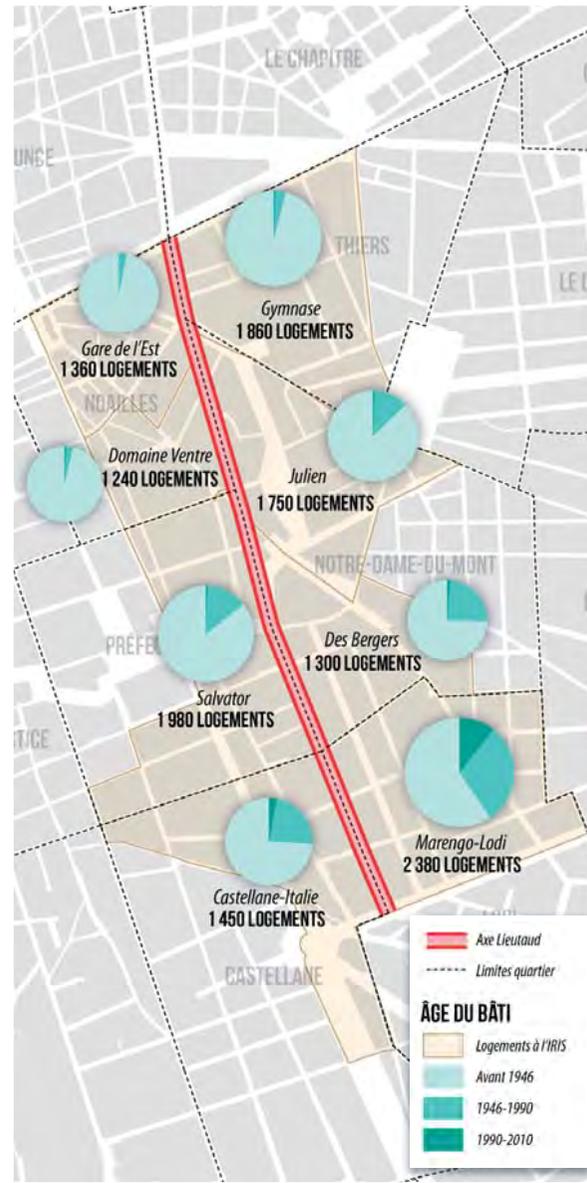
d'avant-guerre et offrent des logements dans l'ensemble plutôt petits ; en progressant au Sud vers Castellane, les constructions récentes se font plus nombreuses et les appartements plus spacieux. Comme évoqué précédemment, le taux de vacance est largement supérieur à la moyenne marseillaise dans les IRIS qui bordent le cours Lieutaud.

| IRIS | QUARTIER | 1999 | 2012 | ÉVOLUTION 1999/2012 |
|----------------------------|--------------------|----------------|----------------|---------------------|
| Gare de l'Est | Noailles | 2 189 | 2 255 | +3,0% |
| Domaine Ventre | Noailles | 1 803 | 1 962 | +8,8% |
| Gymnase | Thiers | 2 546 | 2 705 | +6,3% |
| Castellane-Italie | Castellane | 2 183 | 2 438 | +11,7% |
| Marengo-Lodi | Lodi | 3 697 | 3 725 | +0,8% |
| Des Bergers | Notre Dame du Mont | 1 900 | 2 002 | +5,4% |
| Julien | Notre Dame du Mont | 2 544 | 2 508 | -1,4% |
| Salvator | Préfecture | 2 839 | 2 853 | +0,5% |
| TOTAL IRIS LIEUTAUD | | 19 701 | 20 448 | +3,8% |
| MARSEILLE | | 775 633 | 828 513 | +6,8% |

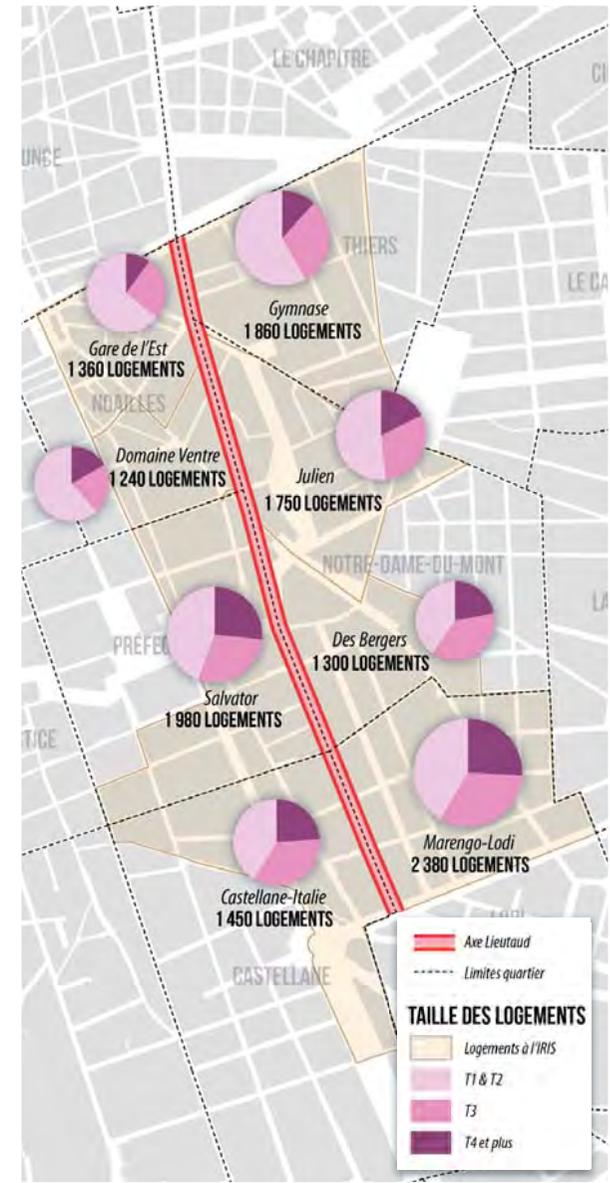
| DONNÉES LOGEMENT 2012 | CUMUL & IRIS LIEUTAUD | MARSEILLE |
|------------------------|-----------------------|-----------|
| Taux de vacance | 15% | 7% |
| Résidences principales | 10 970 | 382 810 |
| 1 et 2 pièces | 49% | 27% |
| 3 pièces | 31% | 35% |
| 4 pièces et plus | 20% | 38% |
| Avant 1946 | 82% | 30% |
| Entre 1946 et 1990 | 15% | 56% |
| Entre 1990 et 2010 | 3% | 12% |



Population des ménages 2012 par Iris ■ Source : INSEE



L'âge du bâti par Iris ■ Source : INSEE



Taille des logements ■ Source : INSEE

UN PROFIL ÉCONOMIQUE ATYPIQUE POUR UN BOULEVARD DE CENTRE-VILLE

Un tertiaire de proximité

Sur l'ensemble de l'artère, le fichier SIRENE identifie environ 750 établissements, qui n'ont pas forcément une adresse référencée sur le cours Lieutaud mais sont pour l'essentiel intégrés à la trame bâtie (cours + rues adjacentes). Les activités de services représentent sans surprises près de 50% des établissements. Plus atypique,

| SECTEUR D'ACTIVITÉ | NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS |
|--------------------------|-------------------------|
| Activités tertiaires | 367 |
| Commerce de détail | 101 |
| Commerce automobile-moto | 49 |
| Transport-entreposage | 5 |
| Hôtel-Restauration | 55 |
| Industrie | 20 |
| Construction | 31 |
| Art/Spectacle | 49 |
| Santé-action sociale | 54 |
| Commerce de gros | 23 |
| Total | 754 |

Répartition des établissements par type d'activité ■

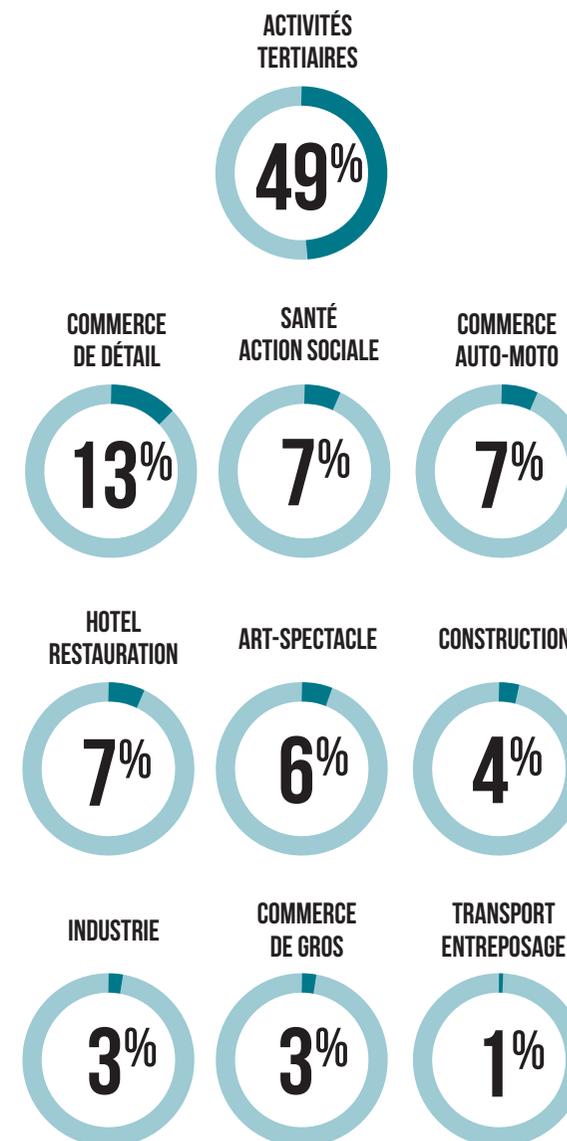
Source : Fichier SIRENE 2015

40% des établissements de services recensés sont des activités immobilières dont les syndicats de copropriétés, pour 20% des structures associatives et pour 15% des cabinets de conseils et de gestion financières. Il s'agit donc d'activités tertiaires largement "domestiques" ou résidentielles, tournées vers la proximité.

Une surreprésentation confirmée du commerce auto-moto dans les établissements commerciaux

Les relevés terrain réalisés par l'Agam en octobre 2015 ont identifié 200 unités commerciales en rez-de-chaussée sur l'ensemble de l'artère. 50 unités vides ont été recensées, soit un taux de vacance commerciale de 25% (4% à l'échelle du centre-ville). 35 unités sont occupées par des commerces Auto-Moto, 25 par des activités de services. Le fichier SIRENE confirme en partie cette observation, puisqu'il recense 170 établissements commerciaux en 2015 sur Lieutaud, dont 45 liés au commerce auto-moto. Cet écart s'explique par la différence entre le comptage des unités commerciales et les établissements identifiés dans Sirene. Mais la spécificité visuelle du boulevard sur le commerce auto-moto se confirme, car il représente près d'un établissement commercial sur 3 dans le fichier SIRENE et 25% de l'occupation des unités commerciales "actives" sur le terrain.

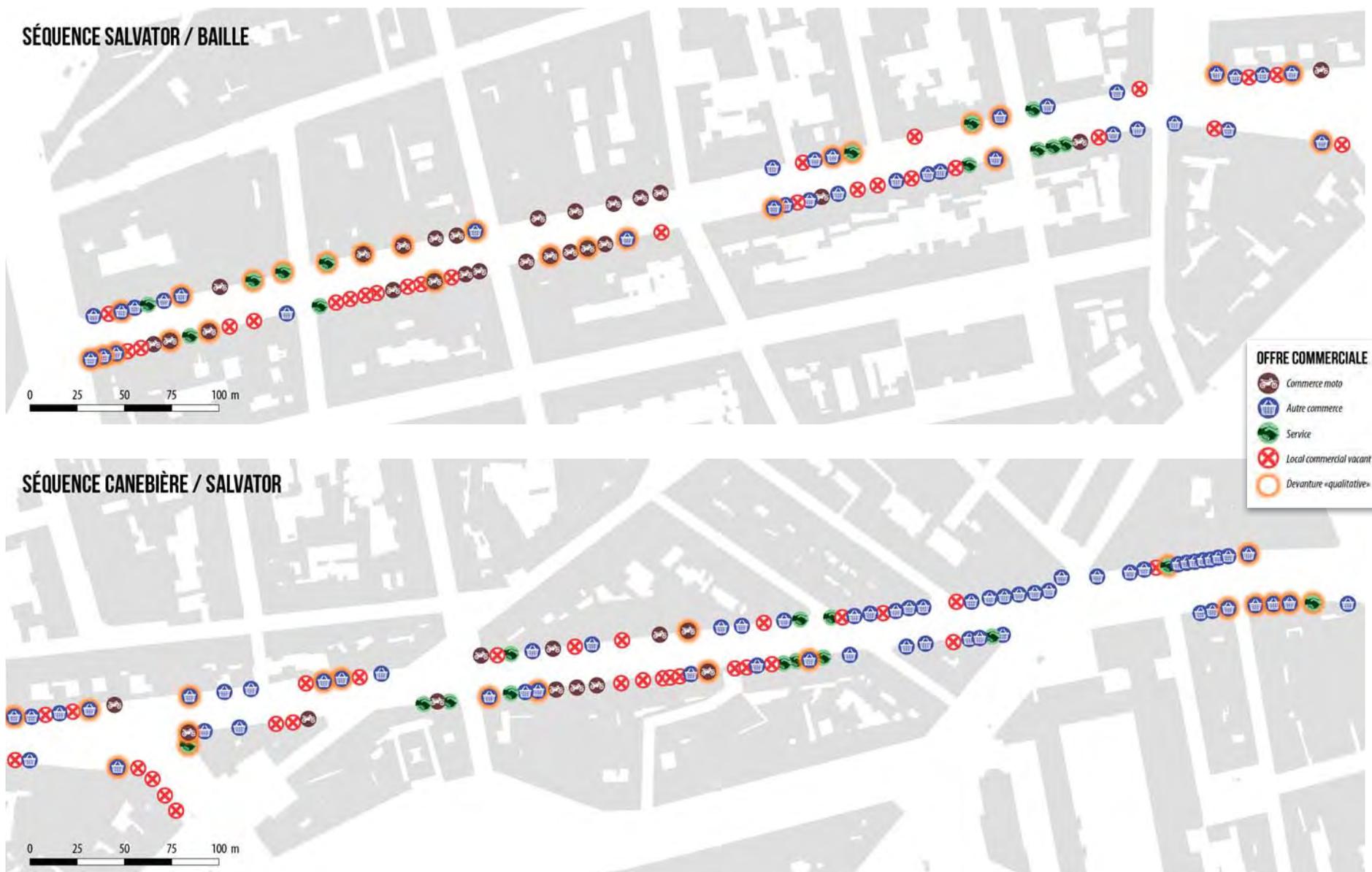
À noter que dans le détail et comme l'avait montré aussi l'étude de terrain, il y a peu de commerces dits de "proximités" sur l'ensemble du cours comparative-



Répartition des établissements par type d'activité ■

Source : Fichier SIRENE 2015

Établissements commerciaux en rez-de-chaussée ■ Relevé terrain Agam octobre 2015



ment à d'autres artères de centre-ville. Ce créneau est par ailleurs occupé dans SIRENE essentiellement par des "superettes" (6 établissements). Enfin, peu de commerces thématiques d'équipement de la personne ou de la maison ont été identifiés dans la base.

De manière général, le tissu commercial du Cours Lieutaud est marqué par une vacance (très) importante, un commerce "atypique" auto-moto et superettes et très peu de commerce d'équipement ou de city-marché. Il est plus à rapprocher d'un tissu commercial d'un boulevard de périphérie ou de boulevard extérieur que d'une artère de centre-ville, en particulier dans le I^{er} ou le VI^e arrondissement.

Hôtellerie et restauration : une sous-représentation par rapport au centre-ville⁴

Alors que les établissements d'hôtellerie-restauration représentent entre 15 et 20% des établissements du centre-ville, ils ne constituent que 7% des établissements du Cours Lieutaud. Dans le détail, seule la restauration est réellement présente (51 établissements sur 55), l'hôtellerie étant quasi-inexistante. De plus, il s'agit pour plus de 40% de restauration dite "rapide", soit près de 20 établissements. Le cours Lieutaud montre ici aussi sa spécificité par rapport au reste du centre-ville dans lequel il évolue : peu d'établissement de restauration,

une offre peu diversifiée essentiellement orientée "fast-food" ou "rapide".

Analyse par séquence

L'analyse par séquences confirme ces spécificités :

- la séquence 1 du cours Lieutaud confirme l'occupation économique spécifique de l'artère par rapport au centre-ville : offre en commerce de détail faible, importance des établissements auto-moto, un taux de vacance commerciale élevé, et une offre en restauration quasi inexistante ;
- la séquence 2 est atypique, à la fois par la surreprésentation de commerce auto-moto, mais aussi par un taux de vacance commerciale élevé par rapport à ce qui est observé dans le centre-ville. À noter aussi le peu d'établissements de restauration (moins de 5) ;

- avec 11% d'établissements de commerces de détail et près de 20% d'Hôtellerie-Restauration, la séquence "Garibaldi" du Cours Lieutaud est la plus en lien avec les dynamiques économiques du centre-ville. De plus, la vacance commerciale est la plus faible (relevé terrain Agam) comparativement à celle observée sur l'ensemble de l'artère. Les propositions en termes d'aménagement urbain de Lieutaud devront impérativement tenir compte de cette spécificité de la dynamique économique réelle de cette séquence. Elle est évidemment à rapprocher de l'environnement urbain spécifique de ce secteur en particulier par l'offre en transport en commun. Cette séquence ne regroupe aucun établissement de commerce auto / moto.

| SÉQUENCE | 1 : BAILLE / SALVATOR | 2 : SALVATOR / COURS JULIEN | 3 : COURS JULIEN / CANEBIÈRE |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Nombre d'établissements | 300 | 350 | 100 |
| Services | 48% | 45% | 55% |
| Commerces de détail | 11% | 16% | 11% |
| Commerces auto-moto | 11% | 9% | |
| Restauration | 2% | 5% | 20% |
| Taux de vacance | 25% | 30% | 4% |
| Commentaire | Spécificité forte des établissements auto-moto, forte vacance | Une séquence économique plus "atypique" et une vacance importante | Économiquement, la partie la plus comparable au reste du centre-ville |

4 . I^{er} et VI^e arrondissements

Répartition des établissements par séquence ■ Source : Fichier SIRENE 2015

Au cœur du centre-ville, un espace public occupé à 90% par les voitures et les motos

Analyse de l'organisation et des pratiques de l'espace public

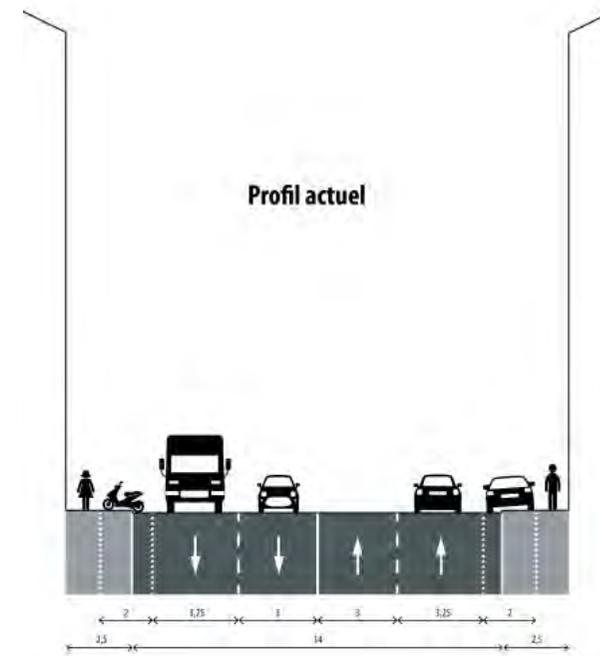
Entre le boulevard Baille et le cours Julien, le cours Lieutaud présente une largeur homogène de 19 mètres de façade à façade, contenant une chaussée de 14 mètres et deux trottoirs de 2,5 mètres chacun. Le boulevard Garibaldi présente un profil plus confortable de 27,50 mètres, avec des plantations. On dénombre 220 véhicules stationnés sur le cours Lieutaud, dont 170 sur des emplacements réglementés et payant, les autres étant garés illicitement. Autorisé à cheval sur trottoir, le stationnement réduit l'espace dévolu aux piétons qui n'est pas réglementaire, et aucun aménagement cyclable n'existe. Un large éventail de pratiques illicites de l'espace public vient renforcer l'inconfort des cheminements piétons.

Les éléments qui suivent résultent d'une analyse terrain réalisée au cours du mois de septembre 2015.

SÉQUENCE 1 (550M) : LE COURS LIEUTAUD RÉGULIER

Cette séquence correspond à la première percée du cours Lieutaud. La trame de voirie résulte d'une véritable composition urbaine pensée autour du cours Lieutaud : le plan orthonormé du «lotissement Marengo». Il s'en dégage une sensation d'équilibre urbain prégnante, malgré la forte occupation de l'espace public par les véhicules en circulation et en stationnement.

Le profil en travers présente une largeur homogène de 19 mètres de façade à façade, avec 2x2 voies de circulation et deux trottoirs de 2,5m chacun. Le stationnement latéral autorisé à cheval sur les trottoirs, ainsi que la présence marquée d'exposition commerciale de 2 roues motorisés, occupent la plus grande partie de ces derniers, dont la largeur restante praticable par les piétons se limite par-



Profil en travers type actuel du Cours Lieutaud ■

fois à un petit mètre (en deçà des 1,40m réglementaires). Au stationnement autorisé (90 emplacements), s'ajoute un stationnement sauvage en double file (environ 30 véhicules observés) qui limite de fait l'écoulement du trafic sur le cours Lieutaud. Six emplacements de livraison existent sur cette section, organisés comme le stationnement, à cheval sur les trottoirs. Ces emplacements, outre le fait qu'ils ne soient pas adaptés aux besoins des commerçants, notamment les commerces motos, sont régulièrement illicitement occupés. Une seule place PMR sur cette séquence, illicitement occupée.

La transition entre les séquences 1 et 2 est assurée par le carrefour Thurner/Lieutaud/Salvator, très dégagé car réalisé sur l'emprise des anciens remparts. Cependant la grande majorité de l'espace public est ici aussi occupé par la chaussée ou les véhicules en stationnement, en épi.



La séquence 1 vers Salvator ■



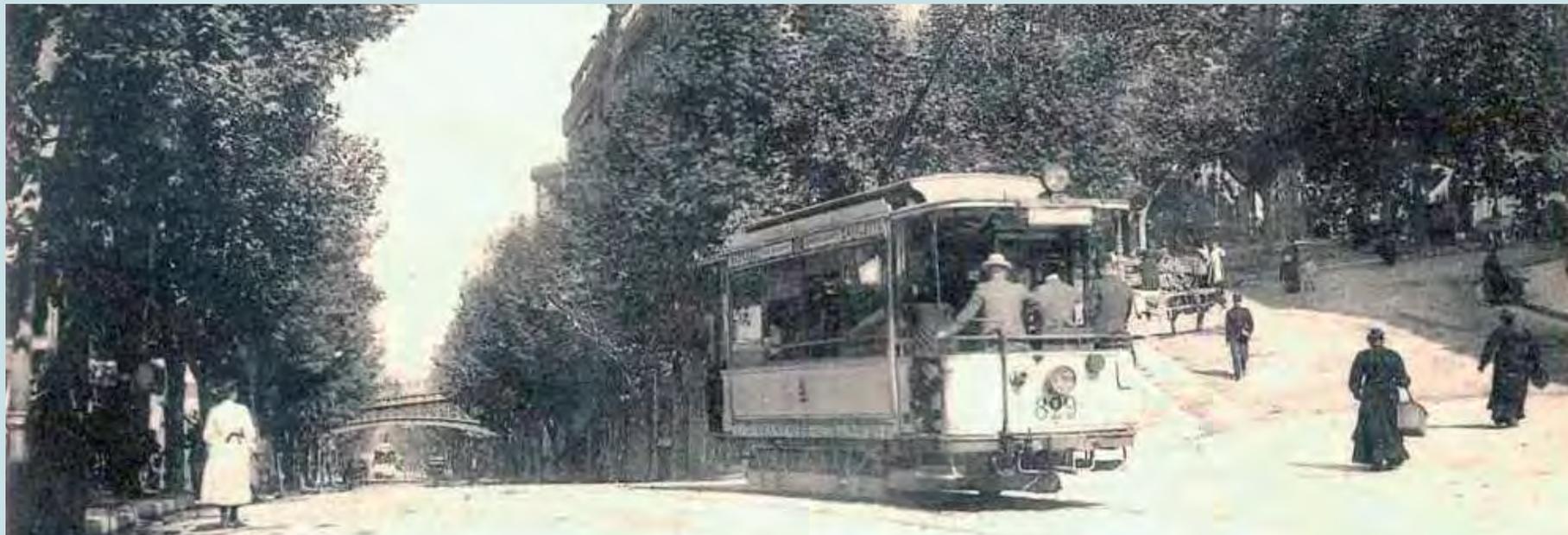
La séquence 1 vers Baille ■

Les années 1950 : disparition du tramway...

Au début du XX^e siècle, le réseau de tramway de Marseille cumulait une centaine de lignes et transportait plus de 100 millions de voyageurs par an. La Canebière était desservie par 27 lignes de tramway à raison d'une rame toutes les dix secondes. Une ligne reliait Noailles à Saint-Marcel (puis Aubagne) en empruntant le cours Lieutaud. Considéré désuet face à la révolution automobile, et fortement endommagé par les bombardements de la seconde guerre, le réseau de tramway sera progressivement remplacé par un réseau de trolleybus puis d'autobus dès la fin des années 1950. La ligne du cours Lieutaud circula jusqu'à la fin des années 1950 avant d'être totalement abandonnée.

... et des arbres

Le 14 février 1955, la décision fut prise d'abattre les arbres d'ornement qui agrémentaient le cours sur tout son linéaire, afin de faciliter les conditions de circulation automobile. Les arbres du cours Garibaldi ont été épargnés. ■



SÉQUENCE 2 (775M) : LE COURS LIEUTAUD ENCAISSÉ

En termes de gabarit, cette séquence présente des caractéristiques identiques à celles de la séquence précédente : 19 mètres de façade à façade, 2x2 voies de circulation et deux trottoirs de 2,5 mètres chacun. Elle correspond au 2^e tronçon réalisé, au vif de la butte avec un passage en tranchée. Cela explique, au mitan de la séquence, la présence d'un pont et d'une passerelle qui maintiennent les connexions fonctionnelles de la rue d'Aubagne et de la rue Estelle. Ces ouvrages confortent l'impression d'encaissement et ferment la perspective (hauteur : 3,20 mètres). L'inclinaison vers le Nord qui caractérise le profil en long de cette séquence lui confère une certaine image dynamique. La circulation semble ainsi "descendre" littéralement vers les espaces ouverts du boulevard Garibaldi et de la Canebière.

Comme pour la séquence 1, les trottoirs sont occupés par du stationnement latéral autorisé à cheval, ce qui réduit l'espace piéton praticable aux alentours de 1 mètre. Au niveau du stationnement, même organisation et même pratiques que sur la séquence 1 : le stationnement autorisé compte 70 places, auxquelles s'ajoutent 20 véhicules constatés en stationnement illégal, la plupart en double-file. Le stationnement régulier en double file ramène fréquemment la chaussée circulante à une emprise fonctionnelle équivalente à 2x1 voie.



Séquence 2 vers Salvator ■



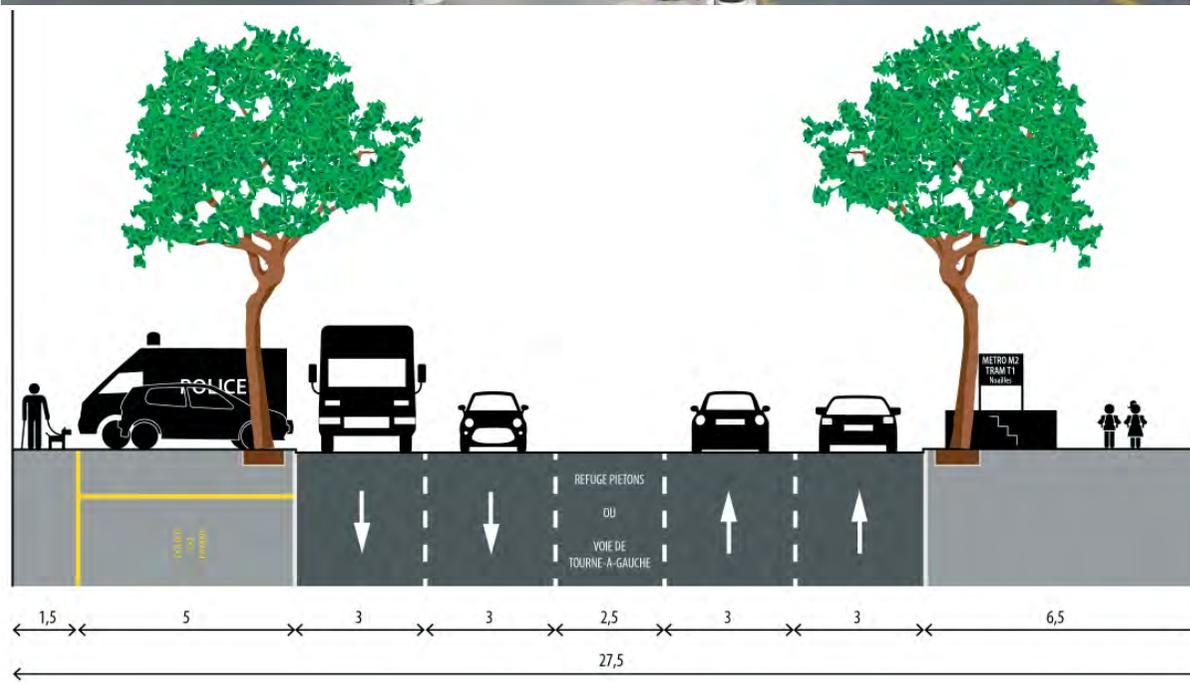
Séquence 2 vers Garibaldi ■

Transports en commun

Aucune ligne de transport en commun ne circule en surface sur le cours Lieutaud. Mais une station de métro (Notre-Dame du Mont) et un pôle d'échanges majeur métro-tramways (Noailles) sont directement implantés sur l'axe Lieutaud. Au Sud, la station de métro Castellane et ses deux lignes de métro n'est pas très éloignée du cours Lieutaud (150 mètres), tout comme le récent tramway T3 mis en circulation sur la rue de Rome. ■

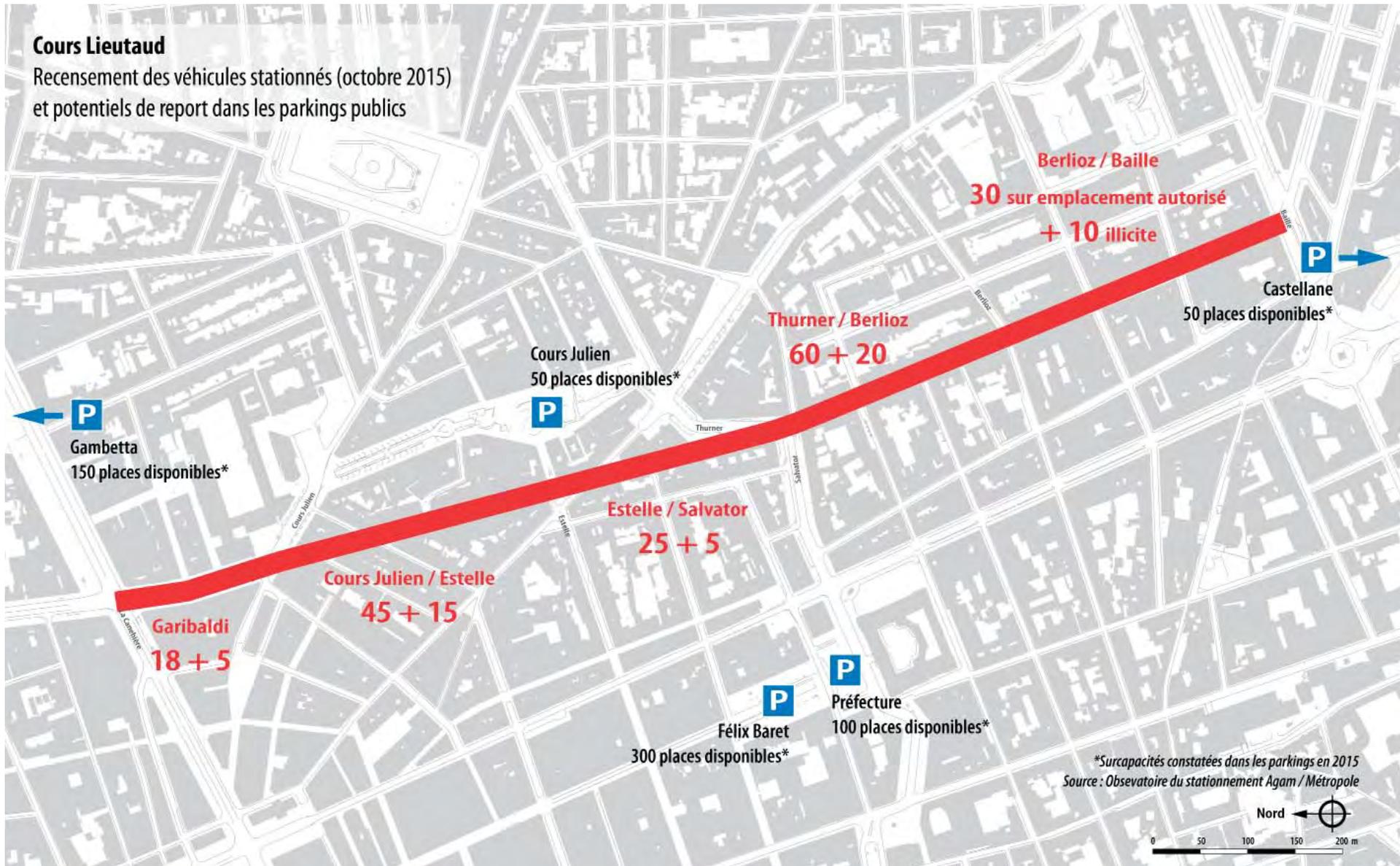
SÉQUENCE 3 (150M) :
LE BOULEVARD GARIBALDI,
SEGMENT EN PRISE SUR LA CANEBIÈRE

Tracé sur l'ancienne emprise des remparts, le boulevard Garibaldi présente un gabarit confortable : 27,50 mètres de façade à façade, une largeur de 6,60 mètres de trottoirs en rive est et 6,90 en rive ouest (pour partie occupés par du stationnement en épi). Le boulevard présente 2x2 voies de circulation + une voie qui sert de TAG à la Police, à la rue Mazagran et plus bas vers le cours Julien, soit une emprise totale de chaussée circulante équivalente à 14 mètres. Cette séquence est la seule de l'axe à être encore végétalisée (alignements de part et d'autre d'arbres de haute tige). Le boulevard Garibaldi offre ainsi davantage que Lieutaud les caractéristiques classiques d'un «cours» au sens premier du terme. Branchée directement sur la Canebière vers laquelle elle descend, cette séquence connaît une fonction de circulation affirmée. Le boulevard Garibaldi présente ainsi une offre de stationnement en épi de 17 places limitée à sa rive Ouest, dont 11 sont réservées au commissariat de police de Noailles, et 1 à la confédération des CIQ.



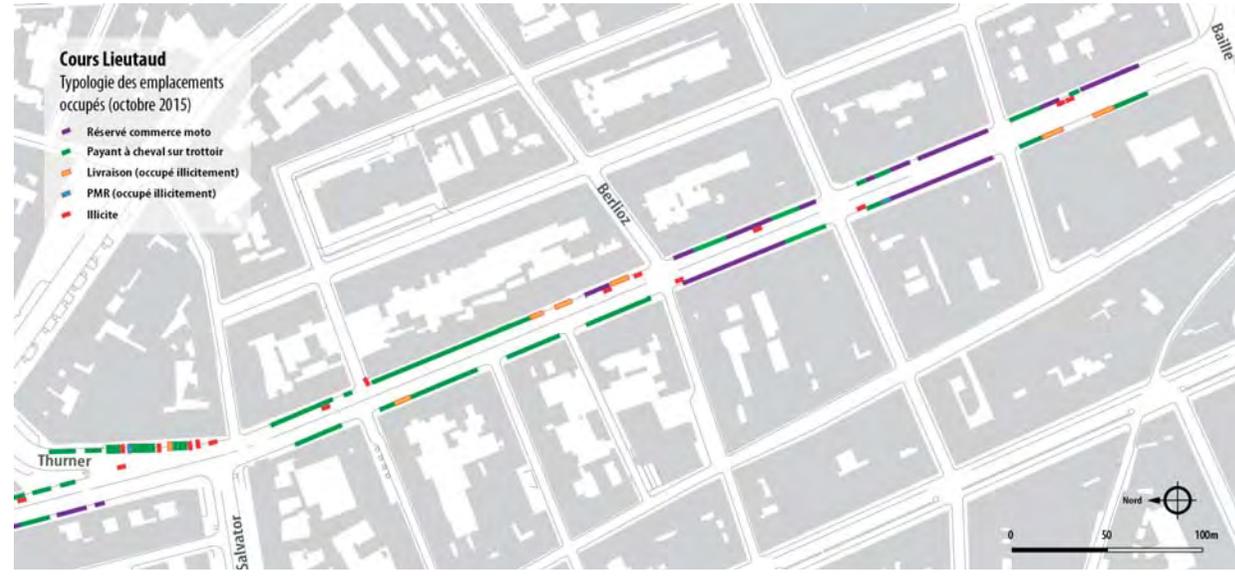
Le boulevard Garibaldi ■

Cours Lieutaud ■ Occupation du stationnement et potentiel de report

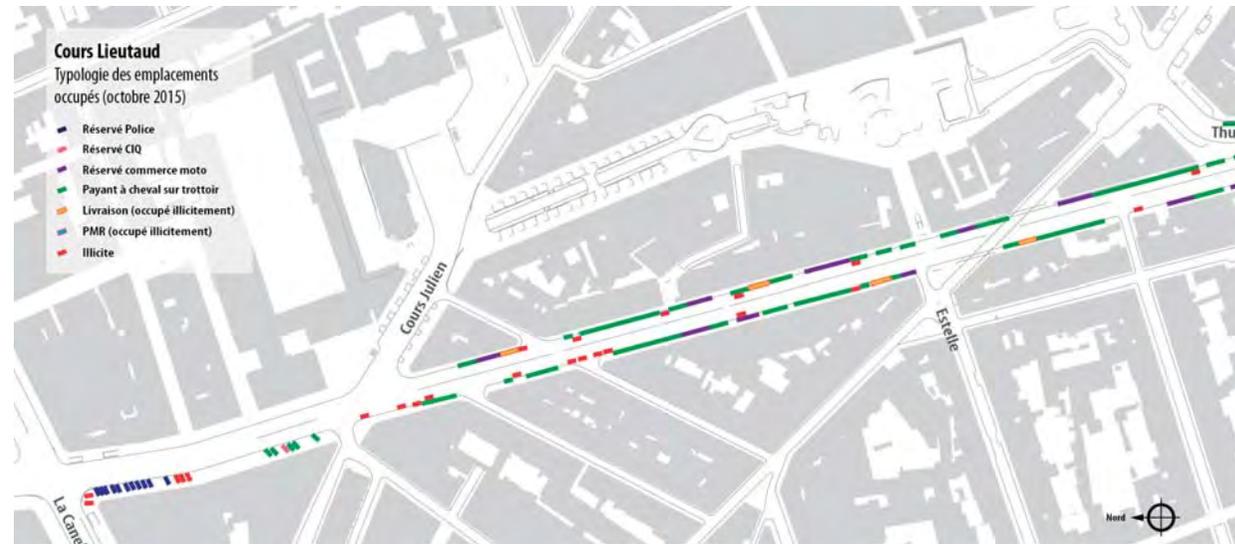


Des emplacements de stationnement pour les commerces de motos

Une des particularités du cours Lieutaud est la forte présence de commerces liés à la moto. La plupart de ces commerces bénéficient d'emplacements loués à la Direction des emplacements, à l'instar des terrasses de café. Pour des raisons de contrôle, chacun de ces emplacements est jalonné par un panneau de signalisation, entraînant une invasion de l'espace public par des alignements de panneaux, dont on peut dire qu'ils ont en quelque sorte remplacé les arbres de jadis. Aujourd'hui, l'utilité de ces emplacements n'est pas clarifiée : clientèle, personnel, exposition ? Des discussions devront être menées avec les commerçants pour estimer au plus juste leurs besoins pour optimiser l'aménagement futur. ■



Typologie des emplacements de stationnement (séquence 1) ■



Typologie des emplacements de stationnement (séquence 2 et 3) ■

UN CONCENTRÉ DE NUISANCES

L'importance du trafic cumulée à l'effet canyon fait du cours Lieutaud un piège à pollution. Les seuils réglementaires de pollution, notamment pour les particules fines ou les oxydes d'azote, sont constamment dépassés de part et d'autre du cours Lieutaud. Les niveaux de bruit sont particulièrement élevés, renforcés par les nombreux deux-roues motorisés en circulation. Les nombreux riverains, les occupants des équipements scolaires et de petite enfance sont particulièrement exposés à ces nuisances. Le patrimoine bâti pâti également de la pollution de l'air.

Pour les piétons, se balader le long du cours Lieutaud relève du parcours du combattant, hautement anxiogènes. Outre la pollution et le bruit, l'occupation des trottoirs par les véhicules en stationnement, les motos... l'implantation parfois aléatoire du mobilier urbain et de la pléthorique signalisation verticale, les pratiques illicites d'occupation de l'espace public, sont autant de nuisances qui accentuent la pénibilité du parcours. Par ailleurs, le cours Lieutaud agit comme une barrière parfois difficilement franchissable pour les cheminements entre les parties hautes et basses du centre-ville. Certaines traversées piétonnes sont périlleuses.

Le carrefour Garibaldi / Canebière / Dugommier : un concentré de flux et des conflits d'usage récurrents

Ce carrefour atteint la saturation aux heures de pointe du matin et du soir, et provoque des remontées de file sur Dugommier et Garibaldi, de part et d'autre du carrefour, mais aussi sur la Canebière. Outre le trafic automobile, ce carrefour concentre également les passages du tramway et les flux piétons de la Canebière, dont ceux en lien avec le tramway et le métro de Noailles, 1^{er} pôle d'échanges du réseau en termes de fréquentation piétonne. L'écoulement difficile des flux de circulation génère de nombreux conflits d'usages avec le tramway et les piétons.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ces dysfonctionnements :

- le "temps de vert" des feux tricolores est insuffisant pour écouler les flux de circulation : peu probable, car même à supposer que les passages du tramway réduisent de 20% la capacité du carrefour, les flux de circulation seraient comparables à ceux du carrefour avec le boulevard Salvator, qui n'engendre pas de telles perturbations ;

- le stationnement fréquent en double file au-delà du carrefour, à la fois sur le boulevard Dugommier et le boulevard Garibaldi (parfois du fait de la police) limite l'écoulement des flux qui s'engagent sur deux voies et doivent s'insérer sur une seule, générant des ralentissements importants ;

- le stationnement lié au commissariat "déborde" régulièrement sur la Canebière, pénalisant fortement les flux piétons, notamment ceux en lien avec la bouche de métro Noailles ;

- sur Dugommier, une sur-largeur existe à l'approche de la Canebière. Elle permettait la gestion du tourne à droite vers la Canebière avant qu'il ne soit interdit (sauf aux bus). Elle permet aujourd'hui à 3 véhicules de se stocker de front sur la ligne de feux. Mais de l'autre côté du carrefour, sur le boulevard Garibaldi, il n'y a que deux voies (voire une seule en cas de stationnement en double-file). Ce passage de 3 à 2 voire une voie engendre de très grosses difficultés dans l'écoulement des flux. ■



Concentration en dioxyde d'azote (NO2).

Zone de dépassement de la valeur limite ■ Source : AirPACA

PARTIE II



Enjeux & orientations

Pour un Cours Lieutaud plus amène

Redonner de l'éclat au Cours Lieutaud

Les enjeux d'une requalification

REPLANTER DES ARBRES

L'axe du cours Lieutaud est inscrit en tant que boulevard urbain multimodal dans les documents de planification (Scot vérifier, PLU et PDU). Un boulevard urbain multimodal est une voie structurante qui doit assurer plusieurs fonctionnalités tout en offrant une qualité d'aménagement. Ce genre d'axe doit offrir à minima :

- des alignements d'arbres ;
 - un itinéraire cyclable ;
 - des circulations fluides ;
 - des espaces publics de qualité ;
 - la rationalisation du mobilier urbain et de la signalisation.
- Les échanges avec les acteurs de l'aménagement qui ont eu lieu dans le cadre de cette étude ont clairement fait émerger la volonté partagée de replanter le cours Lieu-

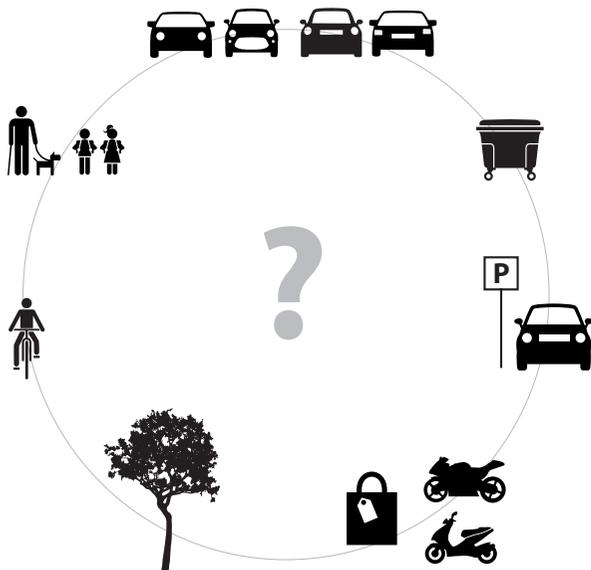
taud. Il s'agit donc de la priorité numéro un de sa requalification, qui "décidera" du profil à mettre en œuvre.

Les différentes fonctionnalités souhaitées devront cependant s'insérer dans un profil en travers limité à 19 mètres. Le fonctionnement circulaire actuel, basé sur un profil à 2x2 voies, ne pourra cohabiter avec un espace public requalifié et végétalisé, d'autant qu'une requalification est également l'occasion de créer un itinéraire cyclable, par ailleurs imposé par la loi lors de tous travaux de requalification de voirie. Les marges de manœuvres sont donc à rechercher sur les fonctions circulatoires du cours Lieutaud. La philosophie pour la conception du futur aménagement pourrait se résumer ainsi : combiner efficacement espace public de qualité (plantations, trottoirs, piste cyclable...) et fonctionnalités optimisées (circulation livraisons, stationnement, mobilier...).

De nombreux projets et études dans un périmètre proche

- **L'opération Grand centre-ville pilotée par la Soleam, qui inclut une étude urbaine sur le pôle de Noailles, l'inscription du cours Lieutaud comme axe de ravalement prioritaire, ou encore le projet de réaménagement de la place Jean Jaurès**
- **Le projet de prolongement du tramway de Castellane vers La Gaye au Sud, à proximité du débouché du cours Lieutaud sur le boulevard Baille**
- **La poursuite de la semi-piétonisation de l'hypercentre**
- **Dans la continuité de l'axe Lieutaud, le projet de futur pôle d'échanges de Marseille Saint-Charles**

Recréer des alignements d'arbres impose la réduction des voies de circulation : planter de chaque côté revient à consacrer 5 m du profil au pied des façades, soit 10 m au total. Sur ces largeurs, il est possible d'aménager trottoirs et pistes cyclables entre les façades et les plantations. Le stationnement, les aires de livraisons, les containers, les candélabres... pourront être organisés entre les plantations ; leur nombre reste à définir. Il reste donc au maximum 9 m "de bordure à bordure" pour la fonction de circulation, soit de quoi aménager 3 voies. Le maintien de quatre voies de circulation est incompatible avec des plantations des deux côtés.



Quelle priorité pour la requalification du Cours Lieutaud ? ■

Quel trafic demain sur le cours Lieutaud ?

Selon des études techniques réalisées pour la Direction des Infrastructures, le trafic devrait baisser sur Lieutaud à la mise en service de la L2 (-15% environ).

Des études de comparaisons de trafic ont été réalisées par ailleurs pour mesurer l'impact de la première phase d'aménagement du Vieux-Port sur la circulation en ville : elles indiquent une relative stabilité du trafic sur le cours Lieutaud, alors que les prévisions annonçaient un report substantiel de trafic du Vieux-Port vers le cours Lieutaud.

À noter que la végétalisation du cours Lieutaud – dont l'essence des arbres reste à définir – doit s'accompagner d'un passage de l'éclairage public, aujourd'hui en façade, sur candélabre. Ces derniers devront être intégrés à une large réflexion sur la rationalisation de tout le mobilier urbain du cours Lieutaud, y compris la signalisation verticale, dans un souci de limitation de l'occupation de l'espace public.

Chacune des fonctions doit répondre à des dimensions correspondant à des optima d'usages ou à des réglementations. Ces largeurs minimales ont été validées par les services compétents.

ATTIRER PIÉTONS, COMMERCES ET EMPLOIS SUR LE COURS LIEUTAUD, ET METTRE EN VALEUR SON PATRIMOINE

La notion de qualité de l'espace public est essentielle pour le futur cours Lieutaud : il faut y ramener des piétons. Agir sur l'espace public, c'est non seulement améliorer les conditions de cheminement des piétons, c'est aussi mettre en valeur le patrimoine, en bref redonner un peu d'attractivité au cours Lieutaud. Cette requalification doit s'accompagner d'une vision stratégique de la place du cours Lieutaud dans le tissu commercial et tertiaire du centre-ville, notamment pour résoudre le problème de la vacance commerciale trop élevée. En ce sens, le démenagement des activités commerciales liées à la moto, un temps évoqué, ne semble pas souhaitable. Nous considérons qu'il faut pérenniser cette activité, en la réinventant avec les professionnels, pour l'adapter à la ville moderne et pour éviter une trop forte pression de l'activité sur l'espace public.

ATTÉNUER L'EFFET DE COUPURE ENTRE LES PARTIES HAUTE ET BASSE DU CENTRE-VILLE

Le cours Lieutaud marque une barrière difficilement franchissable entre les quartiers Thiers, Notre-Dame du Mont, Lodi à l'Est et les quartiers Noailles, Préfecture et Castellane à l'Ouest. L'ensemble de ces quartiers Cette coupure

entre des quartiers reste figée dans la mémoire collective. Comme un symbole, comme au-dessus d'un cours d'eau, des passerelles ont été installées (rue d'Aubagne et rue d'Estelle) pour enjamber le flot de véhicules. Tout projet de requalification du cours Lieutaud devra tenir compte de cet enjeu majeur de faciliter les traversées du cours Lieutaud, en travaillant sur le positionnement et l'aménagement des traversées.

Zoom sur les transports en commun

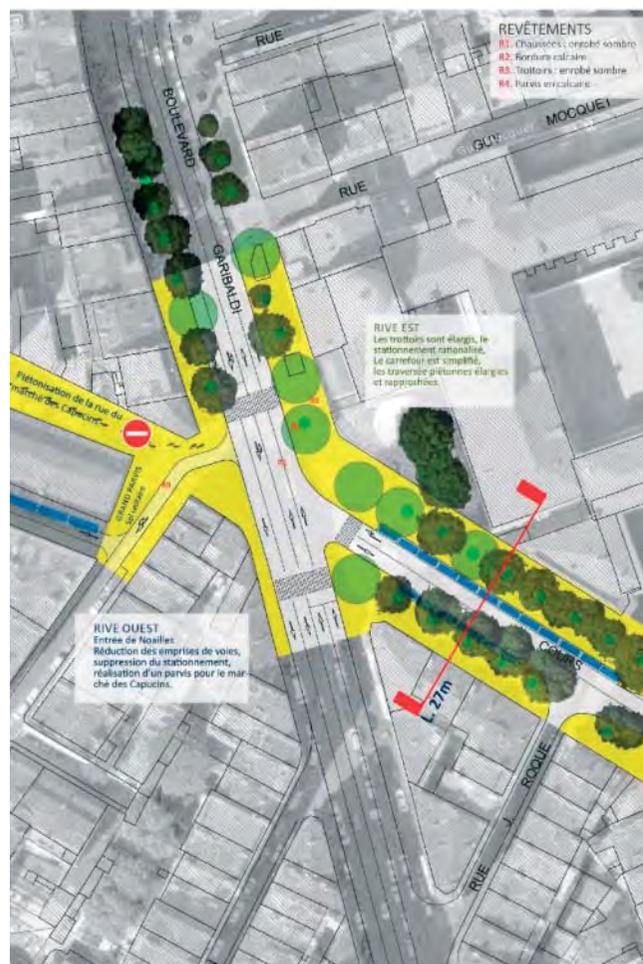
Compte tenu de la proximité de la ligne de métro et des lignes de tramway, et des nombreux points d'arrêts situés dans un périmètre proche du cours Lieutaud, il semble qu'il n'y ait pas d'enjeu d'aménagements réservés aux transports en commun dans la requalification. En revanche, il est fondamental de porter un soin particulier aux cheminements piétons depuis le cours Lieutaud vers ces stations, qui incluent les traversées.

METTRE EN VALEUR LES ESPACES SINGULIERS

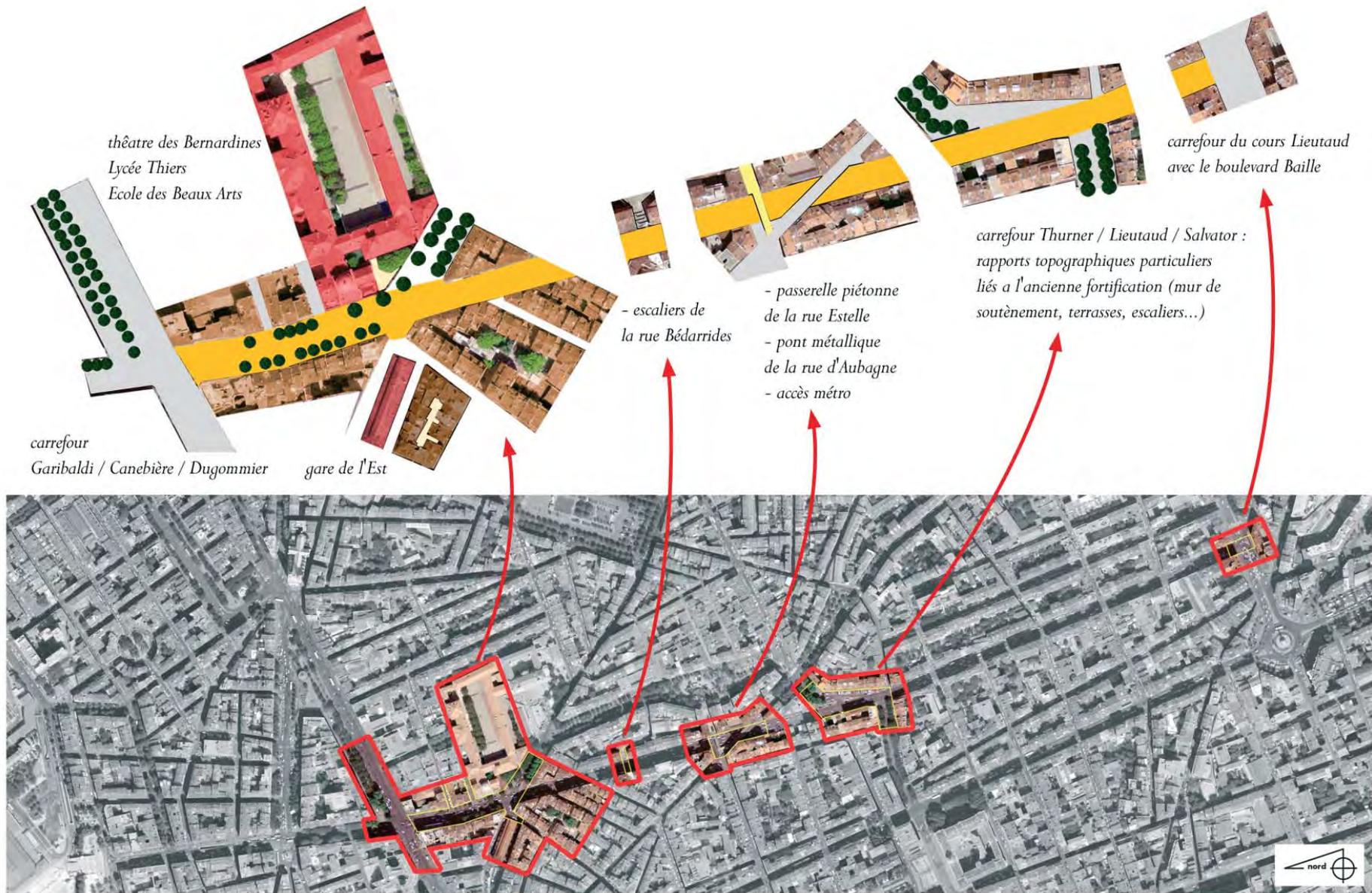
Au-delà du linéaire du cours Lieutaud, sur lequel s'adaptent les profils suggérés précédemment, il convient de prendre en considération tous les espaces singuliers qui jalonnent l'axe dans les réflexions sur sa requalification. Ces espaces devront faire l'objet d'une attention particulière de la part des concepteurs :



- le carrefour avec le cours Julien, qui fait partie du "continuum" entre Notre-Dame du Mont et la Canebière figurant dans le Plan guide des espaces publics du centre-ville de Marseille de Michel Desvigne. L'idée est de proposer une qualité d'espace public continue sur ce continuum, dont le carrefour Lieutaud / cours Julien / Garibaldi / marché des Capucins fait partie. Les traversées et l'aménagement, les matériaux devront être particulièrement soignés ;
- l'escalier de la rue Bédarrides : à mettre en valeur. Il n'y a aujourd'hui même pas de passage piéton à sa hauteur ;
- les passerelles : symbole fort du cours Lieutaud, elles méritent d'être mises en valeur de jour comme de nuit. L'entrée du métro, juste en dessous, aussi ;
- le carrefour Lieutaud / Salvator / Thurner / Bergers : ce vaste espace, qui correspond à l'implantation des anciens remparts, est aujourd'hui entièrement aménagé en enrobé. Les espaces de circulation sont délimités par de la peinture au sol, et les trottoirs encombrés par du stationnement en épi au pied de la Maison de l'Architecture et de la Ville. Notre proposition consiste à "resserrer" les espaces dédiés à la circulation pour aménager un vaste parvis devant la MAV et pour améliorer les traversées piétonnes ;
- la jonction avec le boulevard Baille, à traiter en intégrant les aménagements liés à la future extension du tramway au Sud de la place Castellane.



Extrait du Plan Guide des espaces publics du centre-ville de Marseille ■ Source : Michel Desvigne



Recomposer et mettre en valeur l'espace public

Orientations pour une requalification

L'exercice suivant ne vise pas à définir un projet de requalification précis du cours Lieutaud. Il s'agit plutôt de suggérer différentes possibilités d'évolution du profil en travers en jouant sur la distribution des fonctionnalités dans l'emprise disponible de façade à façade.

SUGGESTIONS D'ÉVOLUTION DU PROFIL DU COURS LIEUTAUD

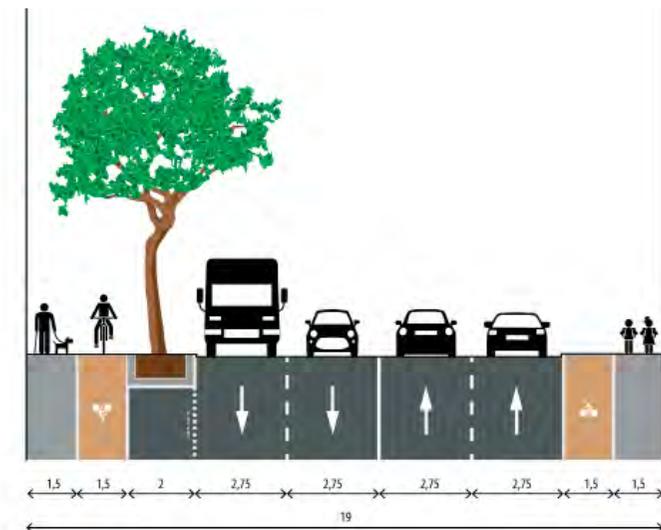
Profil à 4 voies – option 1

Il est envisageable de maintenir quatre voies de circulation à condition de ne planter que d'un seul côté. Cette solution présente néanmoins de nombreux inconvénients :

- plantations d'un seul côté ;
- idem pour stationnement, livraisons, containers... ;
- trottoirs de largeur minimale ;

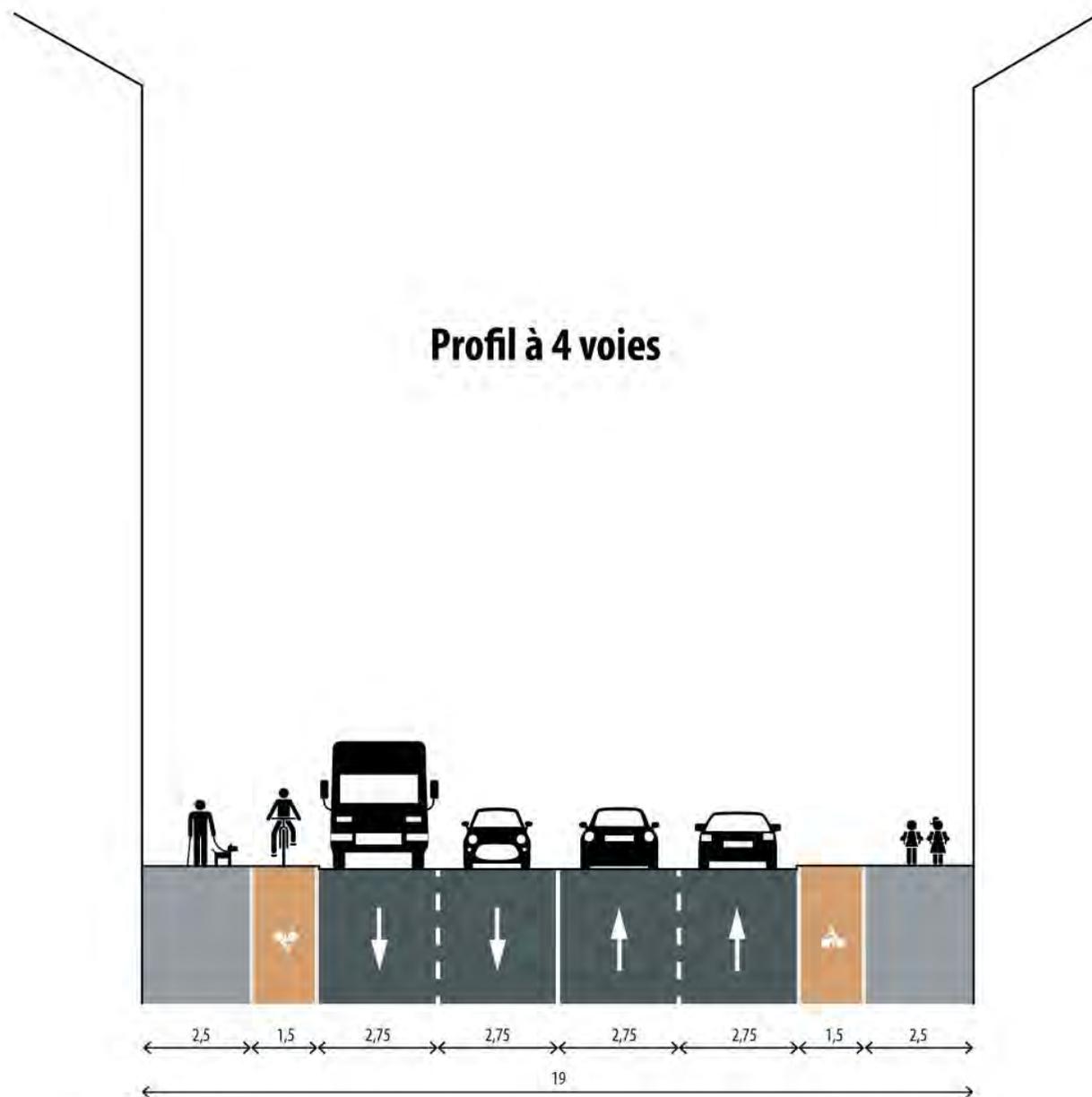
- voies de circulation étroites ;
- profil dissymétrique.

Cette solution ne semble donc pas optimale : toutes les fonctions s'insèrent "au millimètre" et ne laissent aucune latitude à des adaptations ponctuelles du profil. Il est par exemple impossible dans ce cas de figure d'aménager des refuges piétons aux carrefours le nécessitant. Cette option n'est donc pas recommandée.



Profil à 4 voies – option 2

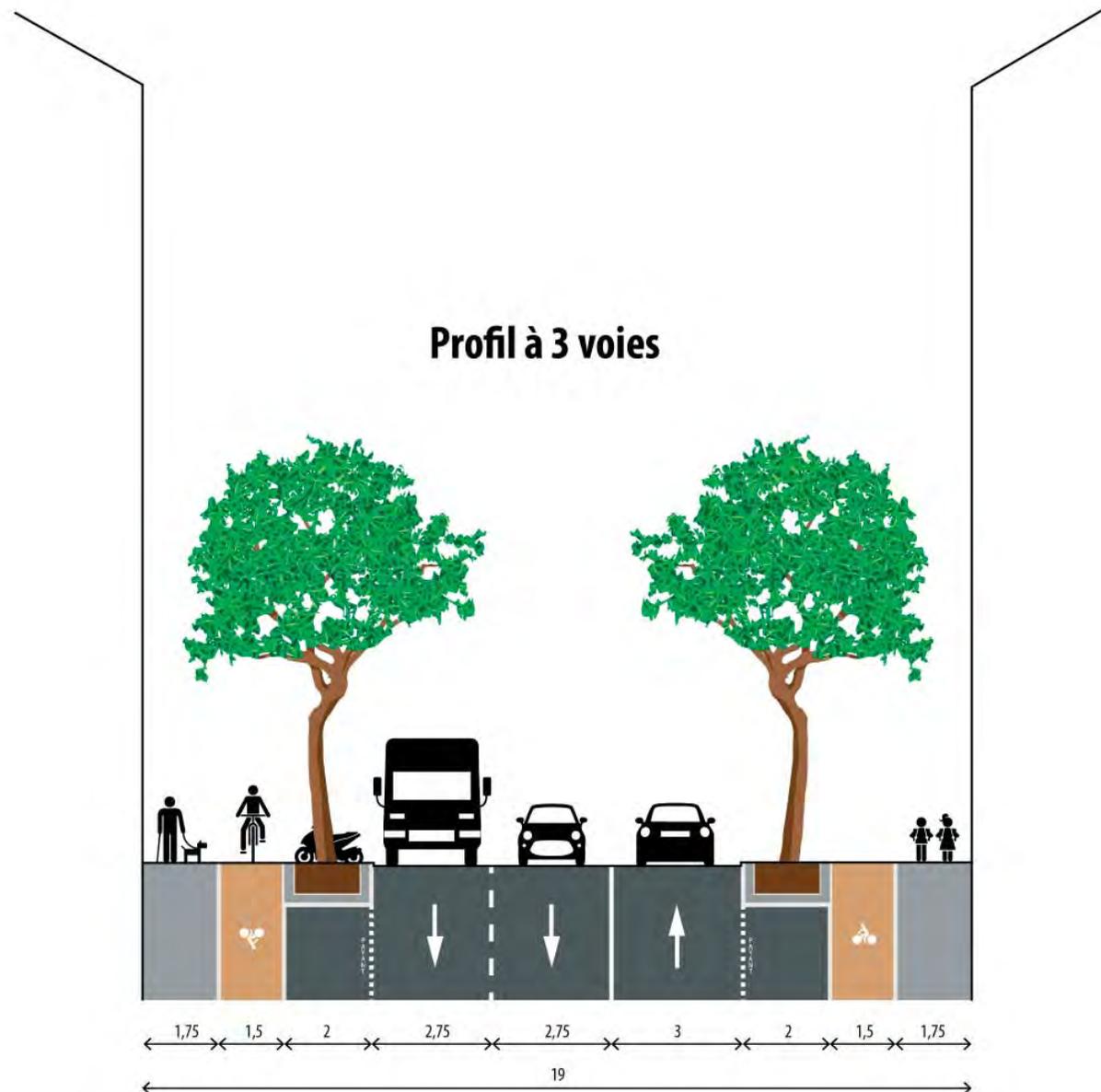
L'autre solution pour maintenir 4 voies de circulation consiste à ne pas planter du tout, en récupérant la totalité de la surface des trottoirs actuels pour les rendre aux piétons et aux cyclistes. Cette option ne remplit pas l'objectif premier de replanter le cours Lieutaud, et ne permet d'organiser ni stationnement, ni livraisons, ni containers... Ce profil n'est donc pas recommandé sur l'ensemble de l'axe. Il pourrait cependant être envisagé ponctuellement à l'approche de certains carrefours qui nécessitent de la capacité d'écoulement des flux. Des refuges piétons peuvent être aménagés dans cette option, en diminuant légèrement la largeur des trottoirs.



Profil à 3 voies symétrique

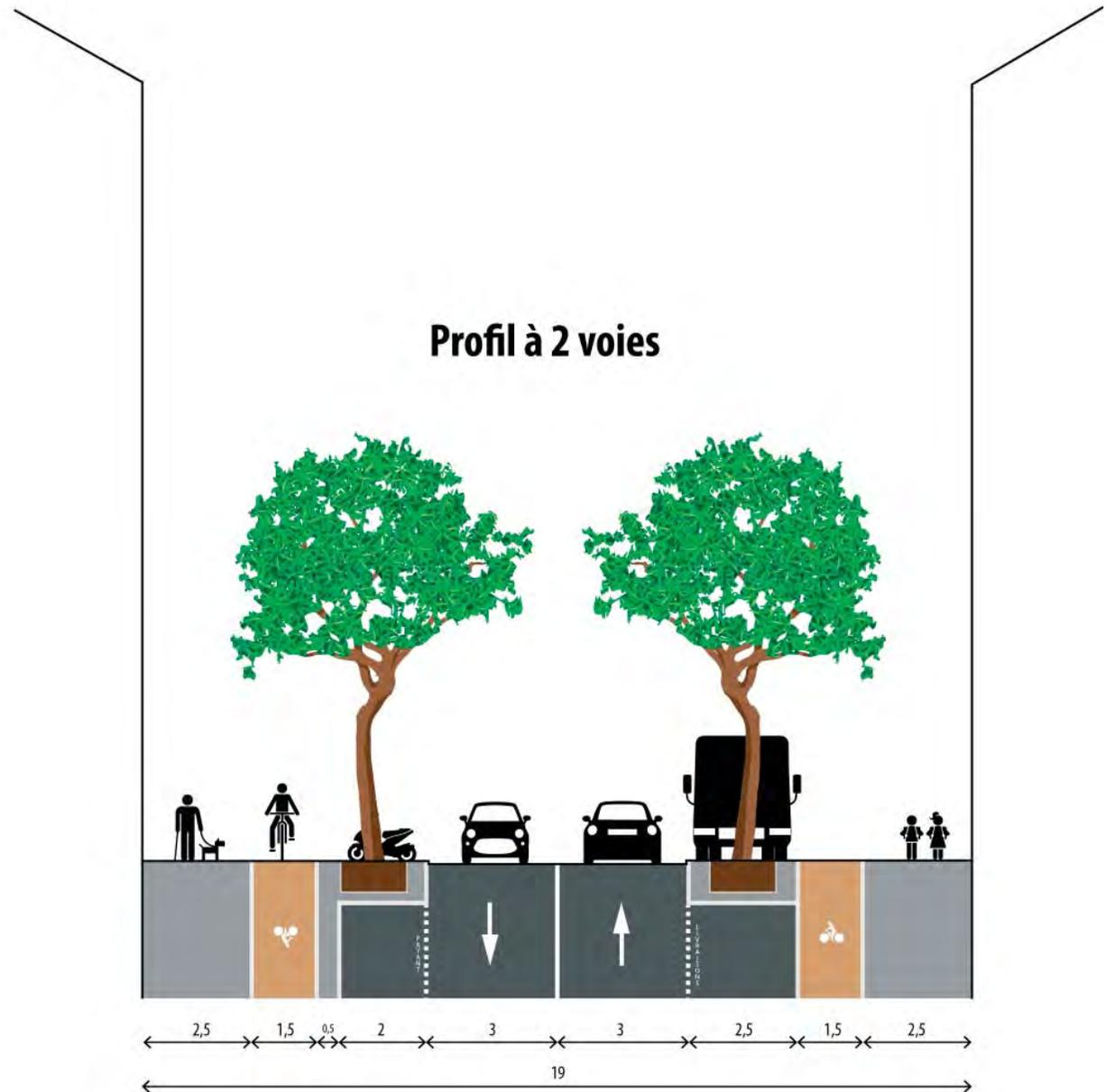
Cette solution permet, en réduisant le nombre de voies de circulation de 4 à 3, d'aménager deux bandes plantées où seront organisés stationnement, livraisons, containers, candélabres... en permettant l'aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables. Dans ce cas de figure le cours Lieutaud retrouverait son profil d'antan.

3 voies de circulation = 2 dans un sens et 1 dans l'autre.
Quel sens privilégier ? Risque de stationnement en double-file du côté des 2 voies ?



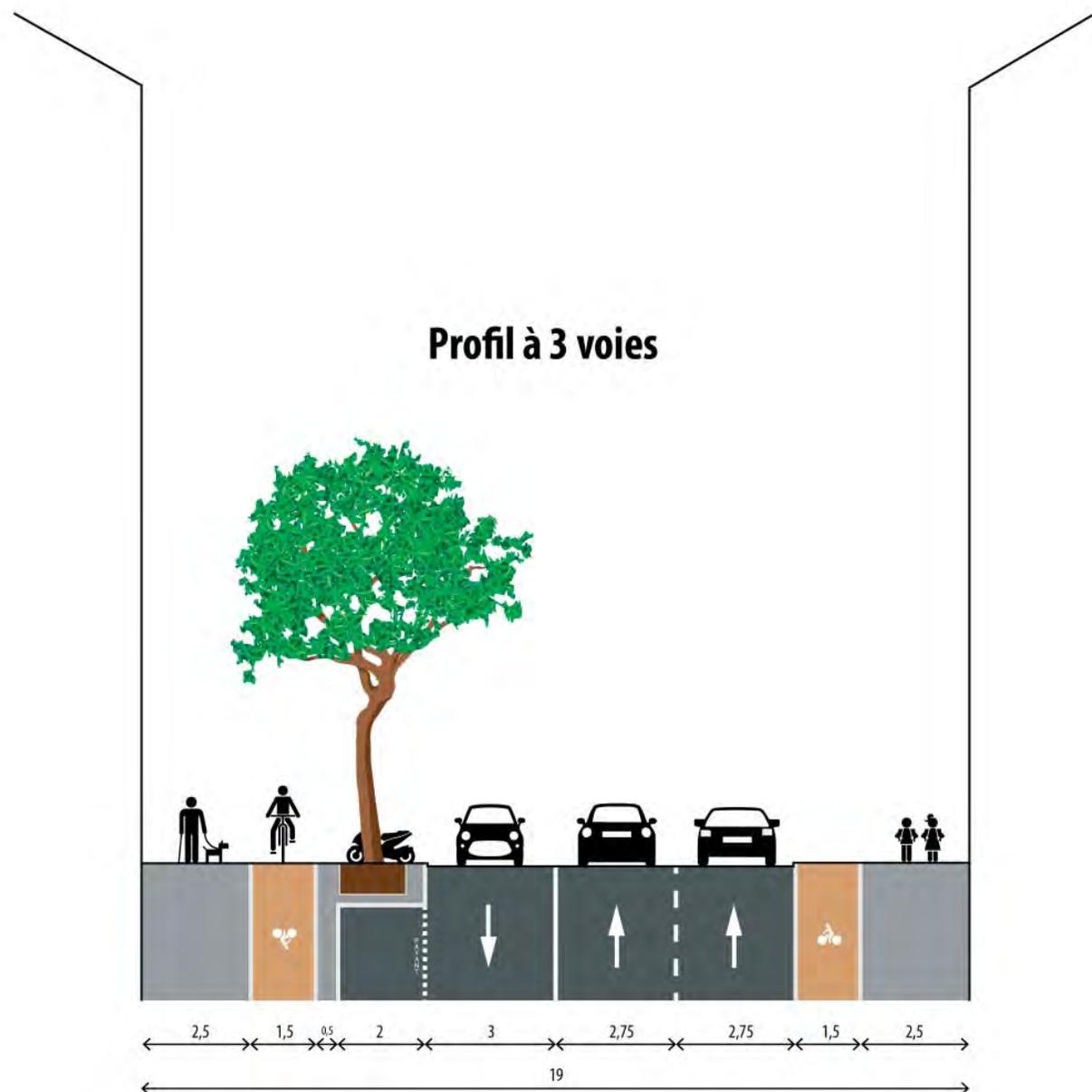
Profil à 2 voies

C'est le profil le plus volontariste. Il permet d'aménager des rives d'une grande qualité, avec des trottoirs très larges en pied de bâtiment. Ce profil pourrait être envisagé entre les rues Bel Air et Imhaus, et permettrait de mettre en valeur l'activité liée à la moto, très présente sur cette section, à condition de le compléter par le profil suivant à l'approche des carrefours Baille et Salvator. Cette option peut paraître très contraignante pour la circulation, mais elle peut être complétée par le profil suivant à l'approche des carrefours pour assurer un écoulement convenable des flux automobiles. Elle permet en outre de dissuader fortement le stationnement en double-file.



Profil à 3 voies dissymétrique

Cette solution peut être envisagée en complément du profil précédent aux carrefours nécessitant de la capacité pour écouler les flux. La bande plantation / stationnement / livraisons devient une voie supplémentaire pour augmenter la capacité d'écoulement des flux. Ce profil peut donc être envisagé à l'approche de certains carrefours, bien qu'il présente l'inconvénient de rompre le rythme des plantations.



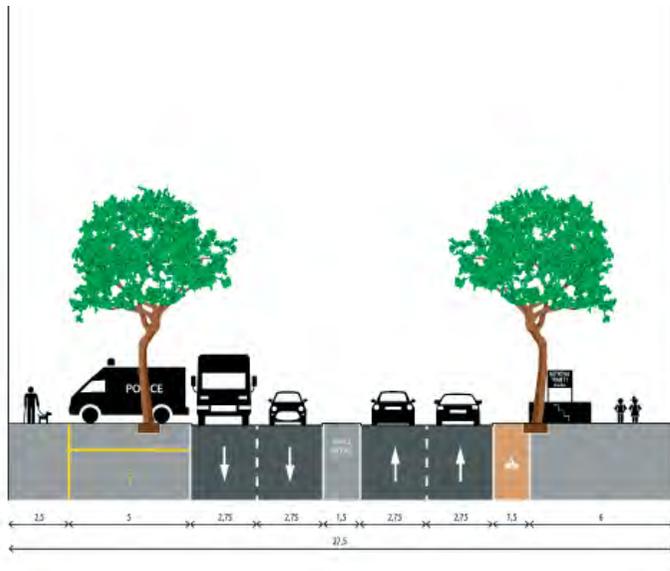
CAS DU BOULEVARD GARIBALDI

La problématique pour le cours Garibaldi, déjà planté, est différente : il s'agit ici d'insérer un itinéraire cyclable qui permettent la continuité entre le cours Lieutaud et le boulevard Dugommier (et plus loin le boulevard d'Athènes et la gare Saint-Charles), et de réorganiser l'occupation des trottoirs côté Est. Sur cette portion de l'axe Lieutaud, il est en effet recommandé de conserver 2x2 voies de circulation compte tenu des flux et de la proximité du carrefour avec la Canebière. L'objectif sur cette portion de l'axe Lieutaud déjà plantée est d'insérer une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voie :

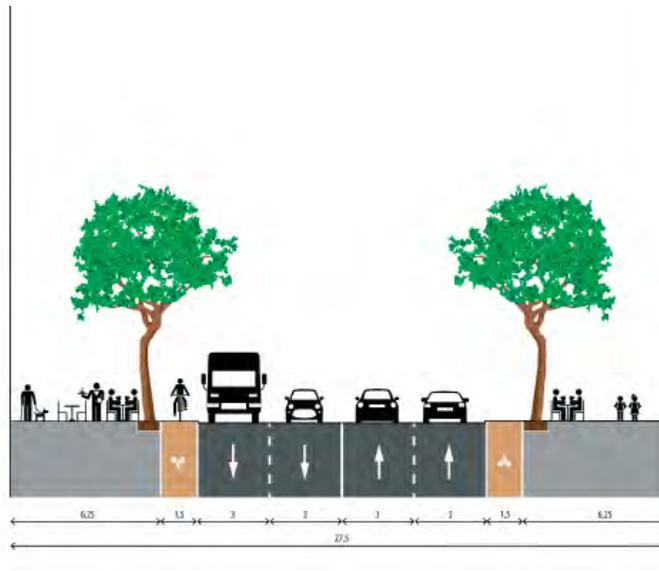
- le boulevard Garibaldi actuel propose une chaussée de 15 mètres environ avec cinq voies de circulation dont la voie centrale sert de tourne à gauche : vers le parking du commissariat de Noailles d'un côté, et vers la rue Mazagran puis le cours Julien de l'autre. À hauteur des terrasses, nous proposons de supprimer cette voie afin d'insérer les pistes cyclables entre la chaussée et les plantations ;
- en revanche à l'approche du cours Julien, les pistes cyclables pourraient être déviées de l'autre côté des plantations, pour conserver la cinquième voie et la dédier soit à un tourne à gauche (situation actuelle), soit à

un refuge piéton qui manque cruellement aujourd'hui à cet endroit. Cette configuration est envisageable à condition de supprimer les quelques places de stationnement en épi sur la rive Ouest du boulevard ;

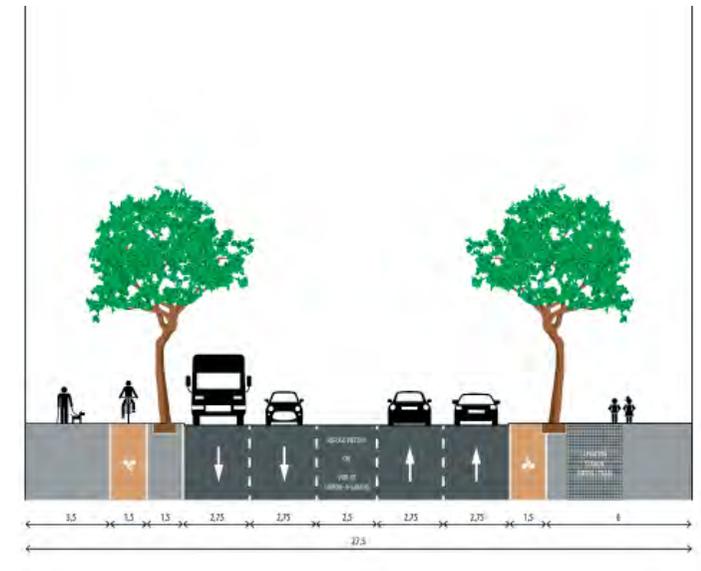
- le point dur se situe à l'approche de la Canebière : le stationnement en épi réservé à la police ne permet pas l'insertion d'une piste cyclable dans le sens Nord-Sud. De l'autre côté, il est possible d'en intégrer une entre la bouche de métro et la chaussée.



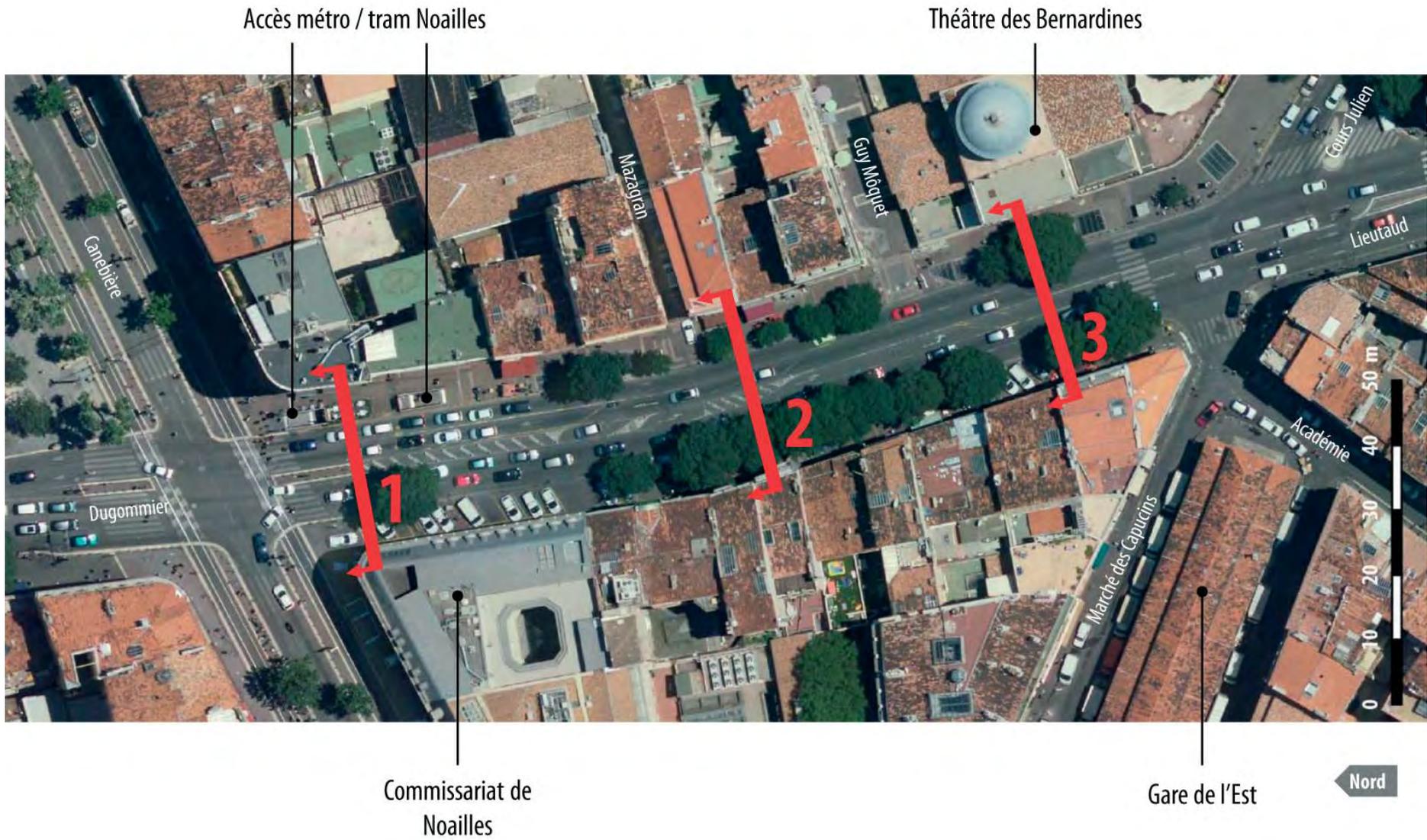
Coupe 1 ■



Coupe 2 ■



Coupe 3 ■



PROPOSITION GLOBALE : LA VISION DE L'AGAM POUR LE COURS LIEUTAUD

Ce qui suit est une proposition de ce que pourrait devenir le cours Lieutaud. Il s'agit de la vision de l'Agam – une vision parmi d'autres – et ne doit pas être considérée comme un élément de programme ou de projet. Cette proposition n'a pas fait l'objet d'étude de circulation approfondie. Le projet global d'aménagement du cours Lieutaud sera proposé par les équipes de concepteurs retenus par la Métropole.

Notre proposition inclut un profil à 2x1 voies sur la séquence 1, entre les rues Imhaus et Bel Air. De part et d'autre, à l'approche des carrefours Baille et Salvator, ce profil mue en profil à trois voies dissymétrique, avec une voie supplémentaire permettant de gagner en capacité d'écoulement aux carrefours. Toute forme de stationnement ou d'arrêt devra être proscrite sur ces sections à trois voies, pour éviter toute perturbation des flux.

Sur la séquence 2, entre Salvator et le cours Julien, le profil à 3 voies symétrique pourrait être privilégié, de manière à donner plus de capacité de circulation à la séquence correspondant au boulevard de ceinture du centre-ville, tout en améliorant considérablement l'aménité urbaine de l'axe. Nous préconisons deux voies dans le sens descendant, le plus chargé. La transition entre le profil de la séquence 1 et celui de la séquence 2, qui ne présentent pas les mêmes espacements entre les alignements d'arbres, pourrait être gérée par l'aménagement

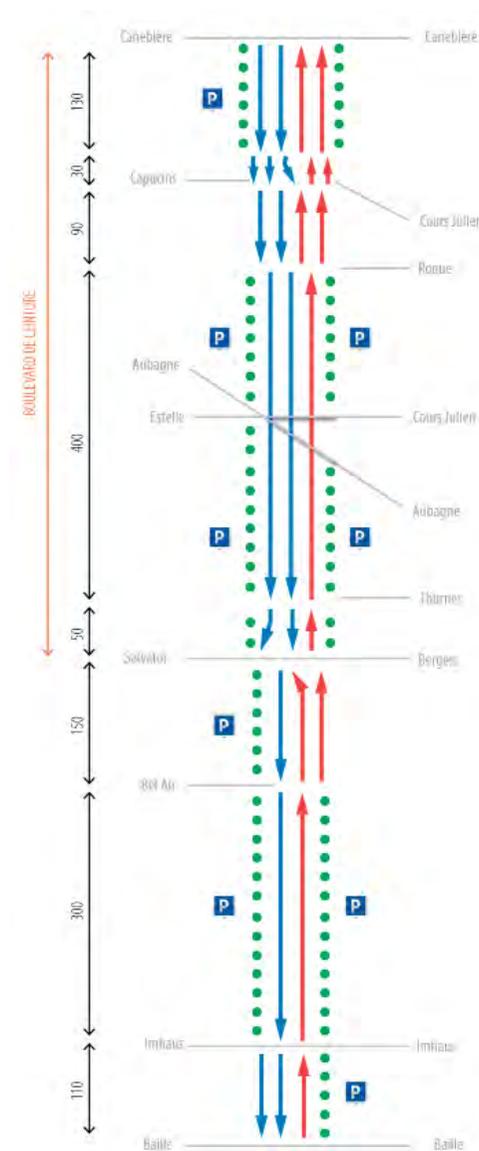
de l'espace singulier que constitue le carrefour, en profitant de la légère inflexion du cours Lieutaud à ce niveau. À l'approche du carrefour avec le cours Julien, nous recommandons de conserver 2x2 voies de circulation, pour optimiser l'écoulement des flux, et "anticiper" le profil à 2x2 voies du boulevard Garibaldi : il n'y aurait donc ni plantations ni stationnement à ce niveau, mais de larges trottoirs et des pistes cyclables, sur une cinquantaine de mètres (depuis la rue Jean Roque).

Enfin pour Garibaldi, nous proposons de mettre en œuvre les schémas présentés précédemment.

PHASAGE ET CONCERTATION

Les travaux pourraient s'échelonner du Sud au Nord, selon l'ordre des séquences proposées dans l'étude : d'abord la séquence 1 entre Baille et Salvator, puis la séquence 2 entre Salvator et le cours Julien, et enfin la séquence 3 qui correspond au boulevard Garibaldi.

Dans la conception du futur aménagement, la concertation devra prendre une place à part entière. Il est indispensable que les riverains et les commerçants du cours Lieutaud soient consultés voire associés afin de prendre en considération leurs attentes et leurs besoins.



Proposition globale ■

La nécessaire adaptation des voies adjacentes à la requalification du cours Lieutaud

Baille : aujourd'hui, 2 voies d'entrée sont aménagées depuis la place Castellane vers le cours Lieutaud. Si ce dernier passe à une voie vers le Nord, il faudra adapter le profil de Baille en conséquence. La portion de Baille entre Castellane et le cours Lieutaud doit donc être intégrée à la réflexion

Dugommier : aujourd'hui, une sur-largeur existe à l'approche de la Canebière. Elle permet la gestion du tourne à droite vers la Canebière avant qu'il ne soit interdit, sauf aux bus. Elle permet aujourd'hui à 3 véhicules de se stocker de front sur la ligne de feux Or de l'autre

côté du carrefour, sur le boulevard Garibaldi, il n'y a que deux voies, ce qui génère des difficultés dans l'écoulement des flux

La fermeture complète de la Canebière à la circulation dans sa partie Ouest simplifierait grandement le carrefour et supprimerait de nombreux conflits d'usage. Cette option doit être étudiée de près en mesurant tous les impacts

Toutes les autres voies raccordées au cours Lieutaud devront subir les réaménagements nécessaires pour s'adapter à l'évolution de son profil.



Cours Lieutaud ■ Illustration du profil à 2 voies sur la séquence 1





Illustration du profil à 3 voies
sur la séquence 2, vers Garibaldi ■



Illustration du profil à 3 voies
sur la séquence 2, vers Salvador ■



Carrefour Salvator/Thurner : exemple d'aménagements plus qualitatifs ■

Zone urbaine, prescriptions, recommandations et servitudes d'utilité publique

Le cours Lieutaud dans le Plan local d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme est régi par les dispositions du code de l'urbanisme. C'est un document réglementaire qui organise le développement du territoire communal à moyen terme. Il définit principalement les vocations des sols, ainsi que les règles de constructibilité ou de protection qui leur sont attachées.

Le rapport de présentation du PLU (modifié par DC. MPM. du 21/12/2015 6 Modification 2) fait état des principales dispositions réglementaires qui s'appliquent au territoire de la commune de Marseille, auxquelles il convient d'ajouter les servitudes d'utilité publique.

TISSU URBAIN CENTRAL AVEC PROTECTION DES FORMES STRUCTURANTES (PLANCHE A)

Le boulevard Garibaldi et le cours Lieutaud traversent un tissu urbain constitué zoné UAp. En zone UAp, l'objectif principal est la protection des formes «classiques» et structurantes du tissu de type central, basées sur des principes d'alignement, de bande constructible, de cœurs d'îlot, et de continuités. Les exigences en matière d'aspect extérieur des constructions sont renforcées. Une mixité des fonctions urbaines est recherchée au travers, notamment, du traitement des rez-de-chaussée. Aucun emplacement réservé n'affecte l'axe.

PRESCRIPTIONS OU RECOMMANDATIONS PATRIMONIALES ÉDICTÉES PAR LE PLU (TOMES I, III ET IV DU RÈGLEMENT) (PLANCHE A)

- Un "tissu urbain remarquable" : entre la rue d'Aubagne et le boulevard Thurner, une petite section est située dans un "tissu urbain homogène remarquable" (TH9), un ensemble bâti très cohérent sur un plan morphologique et particulièrement remarquable en matière de composition urbaine et d'architecture (grande stabilité dimensionnelle et typologique, homogénéité des volumes...). Ce tissu est assujéti à des prescriptions générales définies dans l'article 13 des Dispositions générales du règlement ainsi qu'à des prescriptions particulières précisées dans une fiche propre annexée au règlement.

LEGENDE PLANCHE A

UT1/UR2 L... UPM Zones, secteurs et lotissements dont les règles sont maintenues

Les emplacements réservés pour :

- 50 R20** Equipement public (superstructure)
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes
- 13-175** Voie à créer ou à élargir (infrastructure)
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes

Les prescriptions :

de hauteur particulière le long de certaines voies :

- 1 = 12 m + h
- 2 = 16 m + h
- 3 = 19 m + h
- 4 = 22 m + h
- 5 = 28 m + h
- 6 = 50 m + h
- 7 = 150 m NGF

hauteur h variable selon la zone du PLU.

H de hauteur obligatoire sur axe historique.

12 m de hauteur particulière sur des périmètres

Implantation des constructions

- Alignement imposé
- Marge de recul architecturale... (minimale) le long des voies
- LB-320** Marge de recul "entrée de ville"
Numéro de repérage renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes
- 22 m** Emprise constructible et profondeur de cette emprise
- 50 R20** Servitude de pré-réservation pour superstructure au titre du L.123-2c du Code de l'Urbanisme
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes
- R-14** Servitude de pré-réservation pour infrastructure au titre du L.123-2c du Code de l'Urbanisme
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes
- L01** Servitude favorisant la mixité sociale au titre du L.123-2b du Code de l'Urbanisme
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes
- 20 %** Pourcentage de logements concourant à la mixité sociale
- 01 / 06 / 2018** Servitude d'attente d'un projet d'aménagement global au titre du L 123.2a
Numéro d'identification renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes

Commerce et artisanat

- Linéaire de protection des commerces et de l'artisanat en rez de chaussée
- Polarité commerciale de secteur

Le Patrimoine - Les éléments à protéger

Patrimoine de tissu urbain et de trame urbaine remarquables à préserver au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme

- TH-01** Tissu urbain homogène (TH)
- TR-01** Trame urbaine régulière (TR)
Le code-numéro identifie les différentes séquences (voir fiche-Dispositions générales du Règlement)
- Forme d'habitat spécifique à préserver au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme**
 - CI-03** - cité ouvrière, cité jardin, et lotissement
 - CO** - courée ouvrière
 - CA** - habitat de type cabanonnier
 - CE** - grands ensembles, H.B.M et cités
 - BA-3** - quartier en balcon remarquable

Séquence architecturale remarquable à protéger au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme.

- SA** - Majeure
- SB** - Homogène
- SC** - Pittoresque

EL-1 Elément de patrimoine bâti à protéger au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme.
code-numéro d'élément voir fiche - Dispositions générales du Règlement

Espace boisé classé à conserver ou à créer.

Elément de paysage à protéger au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme.

- Canal de Marseille et dérivations
- Espace vert à protéger
- Espace vert d'accompagnement
- Voie plantée à protéger
- Terrain cultivé à protéger en zone urbaine

Les plantations

- à créer en coeur d'îlot
- à créer en pleine terre
- à créer en bordure d'îlot

Les prescriptions liées aux risques

- Inondation**
 - Zone inconstructible
 - Ruisseau ou fond de vallon

LEGENDE PLANCHE B

Les prescriptions

- Bande littorale (100 m)
- Cheminement piéton à créer ou à conserver (mode doux)
- Piste DFCI

Les prescriptions liées aux risques

Pour mémoire, l'inconstructibilité concernant, les risques naturels figure sur la planche A.

Inondation

- Zone inconstructible
- Zone de prescriptions particulières pour la gestion du débordement de l'Huveaune
- Zone de prescriptions particulières (Secteur d'Arenc)
- Zone de prescriptions fortes ou renforcées
- Zone de prescriptions
- Voies inondables

Mouvement de terrain

- Zone inconstructible
- Zone de prescriptions fortes ou renforcées
- Zone de prescriptions

Incendie, feux de forêt

- Zone de prescriptions

Technologique

- Localisation de la source du risque (point support)
- Zone Z1 (300m de rayon à partir du point support)
- Zone Z2 (600 m de rayon à partir du point support)

Couts Lieutaud ■ Extrait des planches 60 et 72 du PLU de Marseille

PLANCHE A



PLANCHE B



- une "trame urbaine remarquable" : entre le boulevard Salvator et le boulevard Baille, une section est incluse dans le périmètre d'une "trame urbaine homogène remarquable" (TR6), un ensemble urbain très cohérent en matière de plan et de composition (grille orthonormée issue d'un lotissement privé, caractérisée par la grande homogénéité des parcelles) où il importe de préserver la structuration très régulière et la mémoire du parcellaire. Cette trame fait l'objet de prescriptions générales définies dans l'article 13 des Dispositions générales du règlement ainsi qu'à des recommandations complémentaires précisées dans une fiche propre annexée au règlement ;
- une "séquence architecturale remarquable" catégorie SC : qui protège des séries d'immeubles remarquables sur un plan historique, culturel ou identitaire. Elle fait l'objet de prescriptions détaillées dans l'article 13 des Dispositions générales.
- cinq "éléments bâtis remarquables" (ED34, EP51, EL77, EL76, EL134) qui représentent plusieurs types d'édifices (monumentaux, historiques, représentatifs de grandes phases de construction de la ville) ou des éléments de décor. Ils font l'objet de prescriptions générales détaillées dans l'article 13 des Dispositions générales (notamment, une obligation de permis de démolir et des dispositions visant à l'intégration des ouvrages et locaux techniques), et de fiches annexées au règlement qui aident à les localiser, présentent leurs caractéristiques principales et des prescriptions complémentaires.

AUTRES PRESCRIPTIONS ÉDICTÉES PAR LE PLU (PLANCHE B)

La section Garibaldi est classée en "voie inondable". En revanche, le reste du cours Lieutaud n'est pas concerné par le risque inondation, contrairement aux voies riveraines et, notamment, transversales (La Canebière, le boulevard Salvator, la partie inférieure de la rue du Commandant Imhaus).

SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE PATRIMONIALES (ANNEXES)

Les servitudes d'utilité publiques sont regroupées dans les annexes du PLU.

Les champs de visibilité des Monuments historiques

Les rives urbaines de l'axe Lieutaud sont impactées par la servitude des abords de plusieurs Monuments historiques :

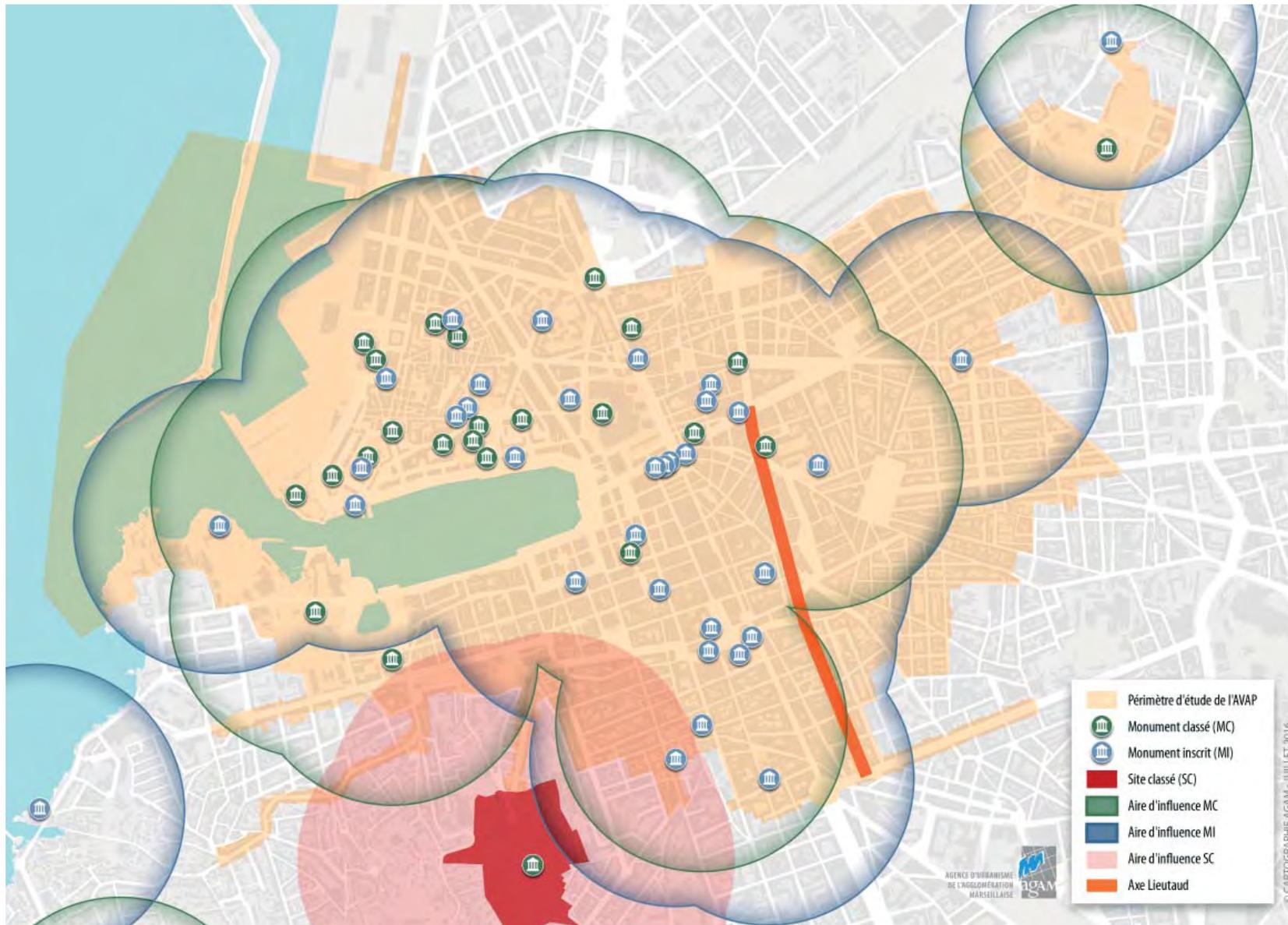
- 8 Monuments classés (église de la Mission de France ; église Saint-Théodore ; fontaine Fossati, place des Capucines ; église Saint-Vincent-de-Paul-Les Réformés ; chapelle des Bernardines - qui donne directement sur le cours Lieutaud - ; ancien Hôtel du Louvre et Paix ; Palais des Arts ; église Saint-Joseph intra-muros) ;

- 14 Monuments inscrits (Immeuble dit "Maison du Figaro" ; quatre immeubles de la Canebière ; immeuble rue Molière ; Hôtel de la Préfecture ; église Notre-Dame-du-Rosaire du couvent Saint-Lazare dit des Dominicains ; hôtel Pascal ; hôtel Roux de Corse ; hôtel Bourlat de La Force, rue d'Armény ; Monument au roi Alexandre 1er de Yougoslavie et à Louis Barthou ; bastide Flotte de La Buzine ; Maison Castel).

Agrégés, ces "champs de covisibilité" d'un rayon de 500 mètres forment une vaste zone de vigilance et de protection sur le centre historique. La servitude des abords de Monuments historiques a été «inactivée» à l'intérieur des périmètres des quatre ZPPAUP quand celles-ci ont été créées. Elle a été "rétablie" suite à la caducité de celles-ci en juillet 2016 et elle sera maintenue jusqu'à ce que l'AVAP prenne le relais et suspende, à son tour, ses effets à l'intérieur de son territoire. (Au-delà de ses limites, la servitude des 500 mètres continuera de s'appliquer).

Les trois grandes règles de la covisibilité sont les suivantes : du terrain on voit le monument, du monument on voit le projet et d'un troisième point, on voit à la fois le monument et le projet. Seul l'Architecte des Bâtiments de France peut estimer la covisibilité définie en tous points du bâtiment. Au sein de chacun de ces périmètres, pour tous travaux (construction, démolition, modification d'aspect, installation d'enseigne, aménagement extérieur...), le pétitionnaire doit obtenir l'autorisation

Cours Lieutaud ■ Les périmètres des protections réglementaires



de l'Architecte des Bâtiments de France (exemples de travaux modifiant l'aspect d'un bien : le remplacement des portes ou des fenêtres, la rénovation de la toiture, le ravalement de la façade, la création d'une fenêtre de toit...).

AVAP de Marseille

La section Nord de l'axe Lieutaud - du boulevard Garibaldi au croisement entre la rue Estelle et la rue d'Aubagne - s'est inscrite dans la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) "Chapitre-Noailles-Opéra-Thiers" jusqu'à sa caducité le 14 juillet 2016. Une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Marseille est actuellement en cours d'élaboration à l'initiative du Conseil de territoire Marseille Provence et de la commune de Marseille. Elle est destinée à protéger et valoriser le centre historique de Marseille, un territoire qui présente un intérêt culturel, architectural, urbain, paysager, historique et archéologique. À l'issue des études nécessaires, elle constituera une nouvelle servitude d'utilité publique annexée au Plan Local d'Urbanisme. Comme en ZPPAUP, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France est conforme. La totalité de l'axe Lieutaud sera englobée dans le périmètre de l'AVAP de Marseille.

Tout en conservant les principes fondamentaux des ZPPAUP, l'AVAP a pour objet de promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect du développement durable. Elle est fondée sur un dia-

gnostic architectural, patrimonial et environnemental, qui prend en compte les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables du PLU (PADD) afin de garantir la qualité architecturale des constructions existantes et à venir ainsi que l'aménagement des espaces. Elle vise aussi à intégrer l'approche énergétique du bâti ancien à l'approche patrimoniale. Pour l'élaborer, la méthodologie a été axée sur les conditions du confort bioclimatique, tant dans les immeubles que dans les espaces libres de la ville. Il est, en effet, crucial que les efforts qui sont - et seront - faits en matière d'habitabilité des quartiers centraux, soient toujours synonymes de progrès environnemental. L'ambition de cette procédure est de faire émerger un cœur de Métropole en prenant pleinement en compte les dimensions patrimoniales, paysagères et environnementales dans un périmètre cohérent qui joint le MuCEM, la Porte d'Aix, le Palais Longchamp, la Préfecture et l'abbatiale Saint-Victor. Le périmètre sera donc beaucoup plus vaste que celui des anciennes ZPPAUP réunies : désormais, il englobera les quartiers centraux constitués au XIXe siècle et soulignera «l'amphithéâtre» géographique du bassin du Lacydon. À la différence des Secteurs sauvegardés, les prescriptions de l'AVAP ne porteront pas sur les travaux intérieurs des immeubles, ne règlera pas l'usage des matériaux et ne pourra pas imposer la démolition des constructions.

Autres Servitudes d'utilité publique (annexes)

Une servitude relative au passage d'une ligne électrique souterraine traverse le cours Lieutaud à la hauteur de la rue Chabanon, le suit sur une trentaine de mètres et continue par la rue des Bergers (câble souterrain Rabatau-Sylvabelle II).

Des servitudes relatives aux transmissions radio-électriques l'impactent aussi : le faisceau hertzien Entrecasteaux-La Couronne (qui traverse d'ouest en est) et la servitude n°13-06-002 Marseille-Pharo (émetteur, récepteur, terminal hertzien).

Le boulevard Garibaldi et le cours Lieutaud font aussi partie des voies soumises aux dispositions relatives à la lutte contre le bruit. Ils sont classés dans la première catégorie, celle des «voies bruyantes» (prescriptions relatives aux menuiseries, isolation phonique).

