étude

OCTOBRE 2013 / AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

étude

APHM - Hypothèses d'évolutions du pôle hospitalier Timone/Conception

Fonctionnements urbains et morphologies

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE
agam

PÔLE
AMENAGEMENT
ET URBANISME DE
PROJET

APHM - Hypothèses d'évolutions du pôle hospitalier Timone/Conception

Fonctionnements urbains et morphologies

ONT COLLABORÉ
À CETTE ÉTUDE

L. Carluccio

V. Tinet
A. Bonnans

ONT ÉTÉ CONSULTÉS

P. Tanguy
C. Trinquier
L. Couture
C. Aragnol

Préambule

L'objet de cette étude est de réaliser un schéma d'urbanisme global sur les sites des hôpitaux de la Timone et de la Conception éloignés de quelques centaines de mètres mais ayant ensemble des liens fonctionnels forts.

L'APHM a entrepris un grand projet de recomposition hospitalière sur ces deux sites avec d'importants projets de constructions tels que le Bâtiment Médico-Technique ou l'IHU dans une logique de densification et de transferts de compétences et de fonctionnalités d'un hôpital à l'autre.

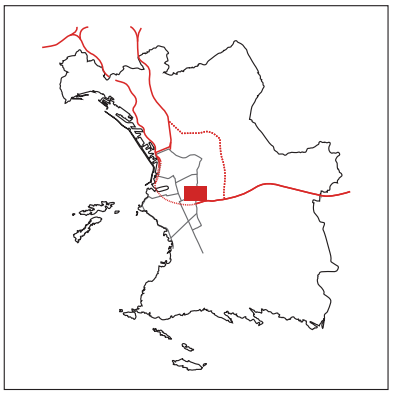
L'Agam accompagne l'APHM dans sa recherche de réponses en matière de reconfiguration des accès (urgences, personnel, consultations, visiteurs, taxi, logistique…), de lisibilité des entrées et de clarification des parcours internes en prenant en compte les bâtiments existants et ceux en construction ou projet.
Elle développe la relation qu'entretient ce grand pôle avec son environnement, les liens qu'elle établit avec la faculté de Médecine, et sa capacité à mieux s'inscrire dans son quartier et l'agglomération : hypothèses de reconfiguration des espaces publics connexes, et hypothèses prospectives sur l'économie de quartier liée à la présence d'un tel équipement.

Seront enfin examinées les opportunités foncières du site permettant la poursuite de sa densification et son organisation.

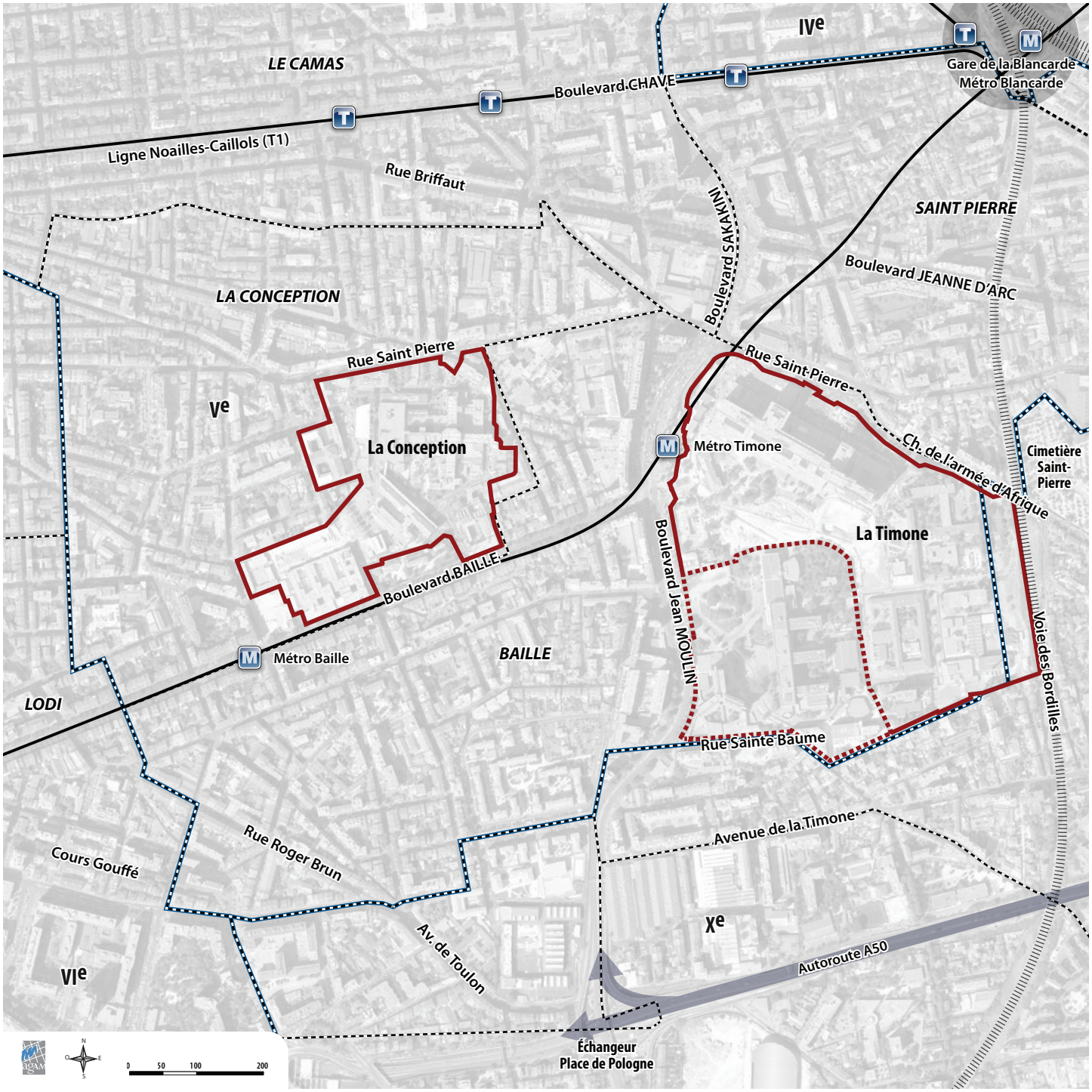
PARTIE I

Contexte

APHM ■ Situation

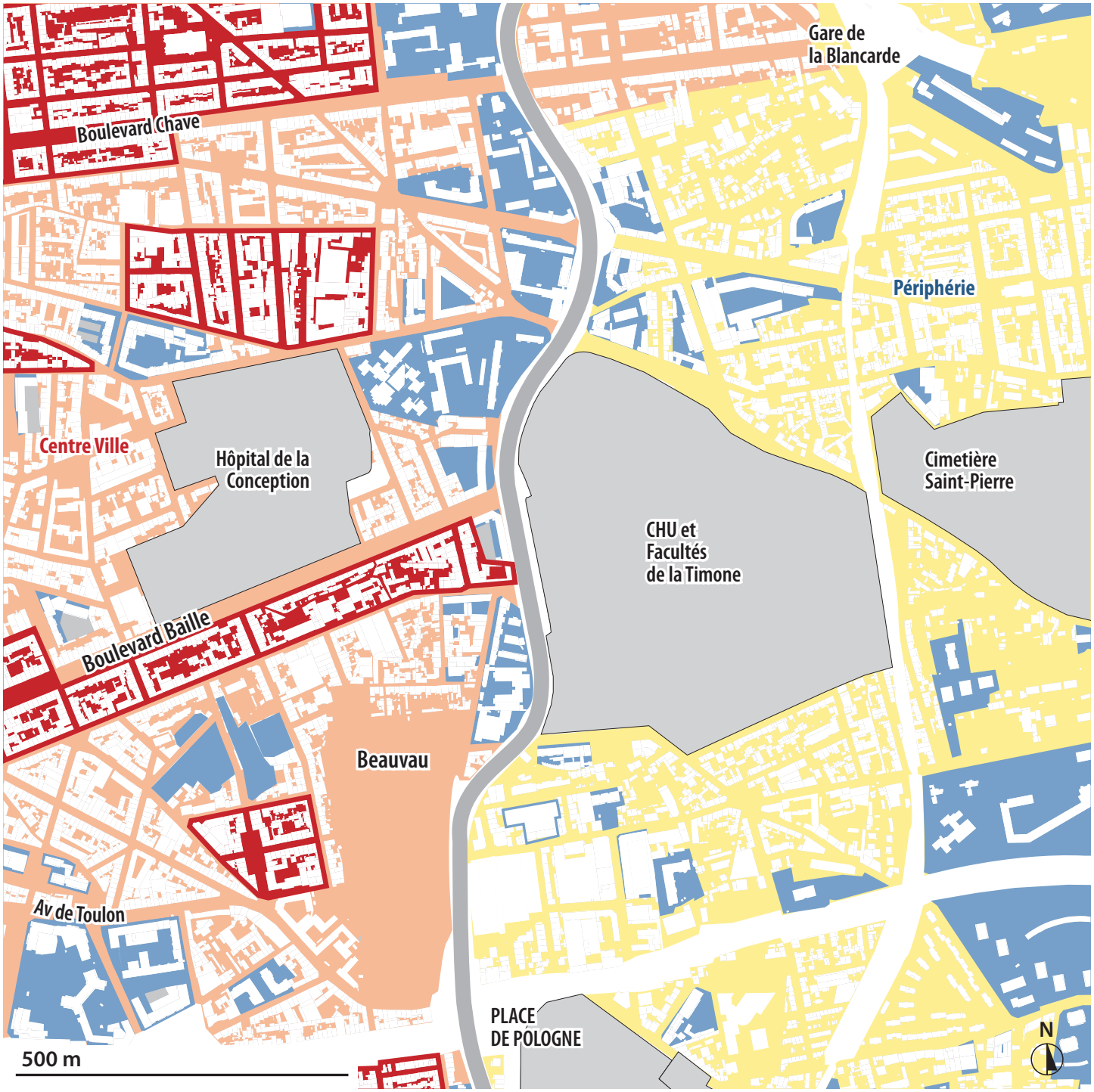


Contexte urbain ■ Site d'étude



- Station de tramway
- Station de métro
- Périmètre du site
- Autoroute
- Limite des quatiers
- Limite des arrondissements

Contexte urbain ■ Un tissu urbain très composite



Quartier mixte où dominent le module du trois fenêtres et un habitat ouvrier ancien

Quartier issu d'un grand programme orthonormé (lotissement)

Quartier mixte : noyau villageois, habitat ouvrier, collectif et pavillonnaire

Ensembles de logements collectifs de grand gabarit (barres et tours)

Le Jarret constitue une limite forte dans le tissu qui se traduit non seulement par des liaisons Est-Ouest ténues mais aussi par des formes urbaines différentes d'une rive à l'autre :

- A l'est, des grands ténements comme l'hôpital de la Timone, la faculté, le cimetière St-Pierre mais aussi un tissu mixte regroupant des typologies de noyau villageois, de pavillons, d'habitat ouvrier et quelques collectifs.
- A l'Ouest, la forme urbaine est à dominante collective sous forme de 3 fenêtres marseillais ; quelques grandes parcelles notamment en rive du Jarret sont occupées par du collectifs de grand gabarit de type "grand ensemble".

PDU ■ Schéma TCSP à l'horizon 2023

APHM ■ Visuel pleine page gauche

Propositions

Dans le cadre des études d'élaboration du Schéma Directeur des TCSP de Marseille, un programme de développement à l'horizon du PDU a été élaboré, qui se compose des extensions ou créations suivantes (cf. plan ci-dessus) :

- ***métro***
  - *extension de la ligne M2 vers le nord, de Bougainville à Capitaine Gèze*
  - *extension de la ligne M2 vers le sud, de Dromel à Saint-Loup*
- ***tramway***
  - *extension de la ligne T2 VERS LE NORD, d'Arenc à la cité Castellane via le lycée Saint Exupéry*
  - *extension de la ligne T2 vers le sud, de Canebière à Castellane puis Dromel et La Gaye, voire La Rouvière*
  - *création de la ligne Blancarde - Dromel, via la Capelette*
- ***BHNS***
  - *création de la ligne B1 Castellane - Luminy*
  - *création de la ligne B2 Capitaine Gèze - Vallon des Tuves via Saint Antoine et l'Hôpital nord*
  - *création de la ligne B3 dite "des Facultés" entre Saint Jérome et Château-Gombert*
  - *création de la ligne Cap Pinède - Frais Vallon sur les emprises de la L2*
  - *création de la ligne Pointe Rouge - Frais Vallon sur l'emprise du BUS et de la L2 est.*

L'ouverture des lignes de BHNS à un usage par des véhicules interurbains pourra être étudié, notamment en approche des pôles d'échanges multimodaux.

PDU ■ Projets de voirie structurants retenus à l'horizon du PDU (2023)

Infrastructures existantes

- *Axe de type autoroutier*
- *Voie structurante*
- *Autre voie principale*
- *Point d'échanges majeur*

Projets

- *Échange à créer ou à réorganiser*
- *Axe de type autoroutier à créer*
- *Tunnel en travaux*
- *BUM à créer*
- *Autre projet de voirie*
- *Trame active Huveaune*

Autres Projets schéma directeur Conseil général 13

1. *Déviation de la Croix Rouge*
2. *Aménagement du carrefour Le Redon / Luminy*
3. *Liaison RD9 / RD48 à Marignane*

Contexte urbain ■ Accessibilité, plan du réseau de transports urbains 2013

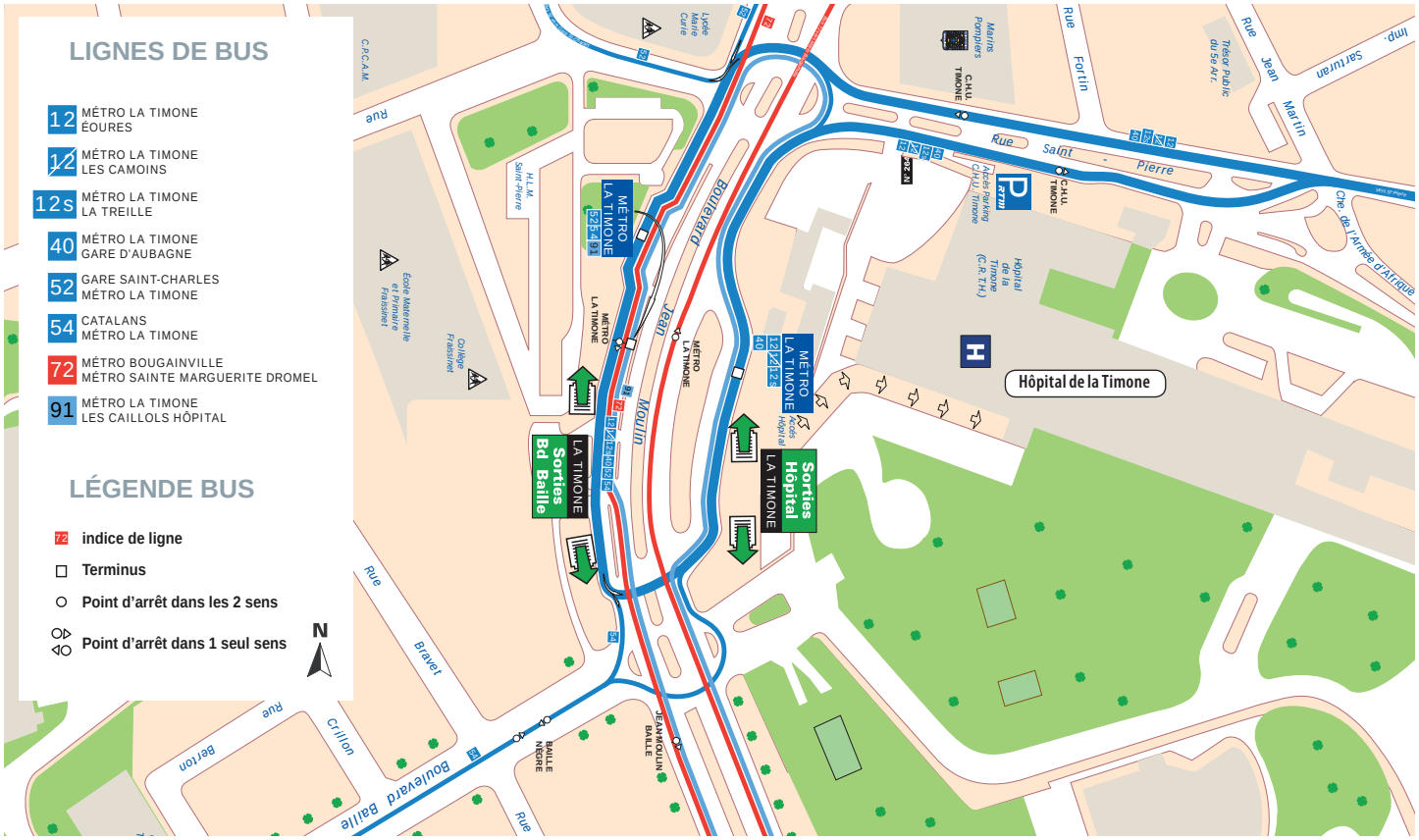
Source : Régie des Transports de Marseille

Le pôle Timone est un pôle d'échange, terminus et desserte complété par la gare de la Blancarde, et servi par un parking relais RTM.

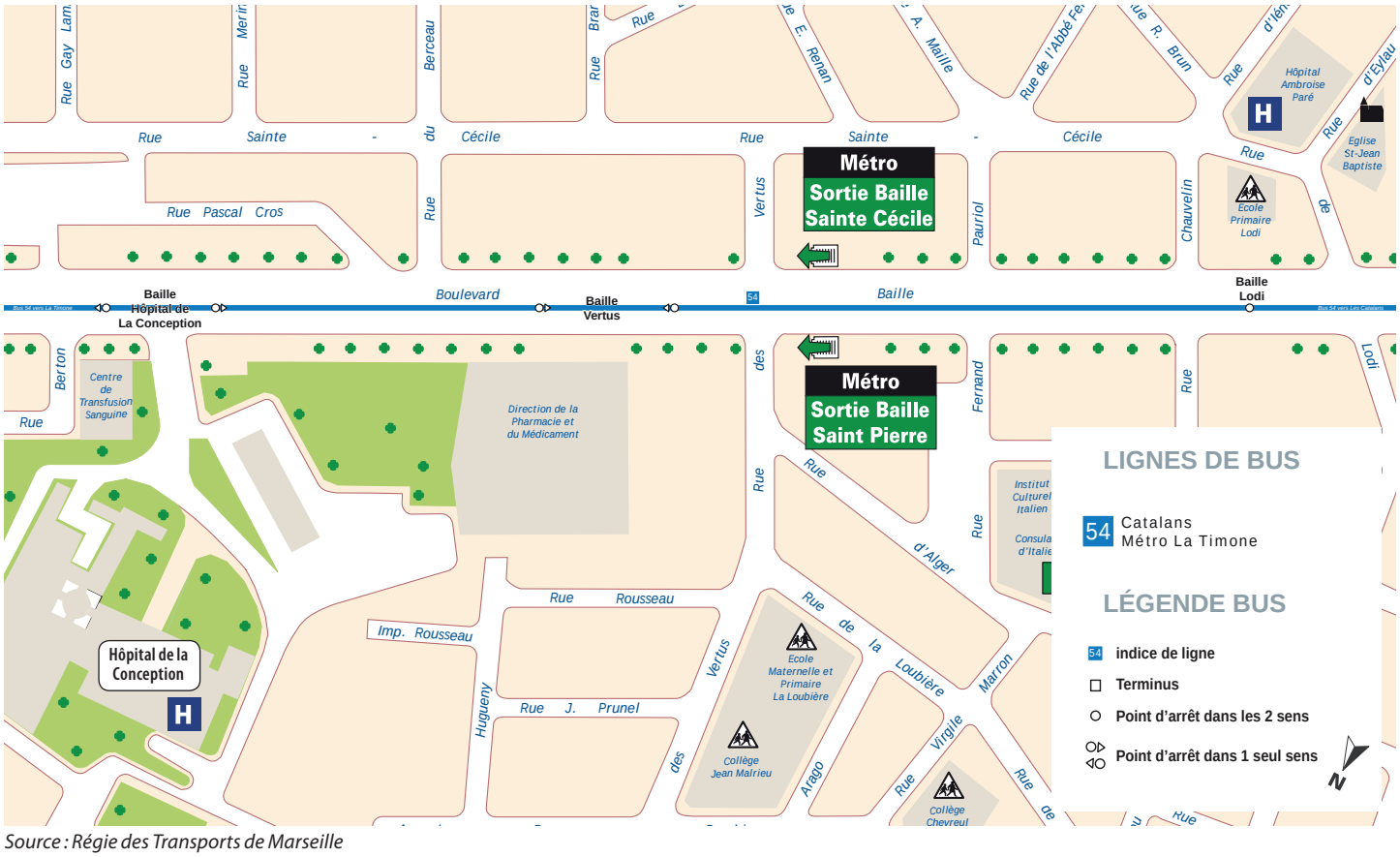
On recense :

- la station métro Timone sur la ligne 1 La Rose-Fourragère,
- un terminal BUS de 8 lignes (12-12S-12barré vers l'est : St-Pierre, Caillols, Eoures, Camoins, la Treille ; la 40 vers la Millière ; la 91 vers Pont de Vivaux ; la 72 ste Marguerite - StJust ; la 52 vers Belle de Mai, et la 54 vers Castellane.
- A proximité, bd Chave, le tramway Noailles-Caillols

Contexte urbain ■ Accessibilité, plan du réseau de transports urbains 2013



Source : Régie des Transports de Marseille

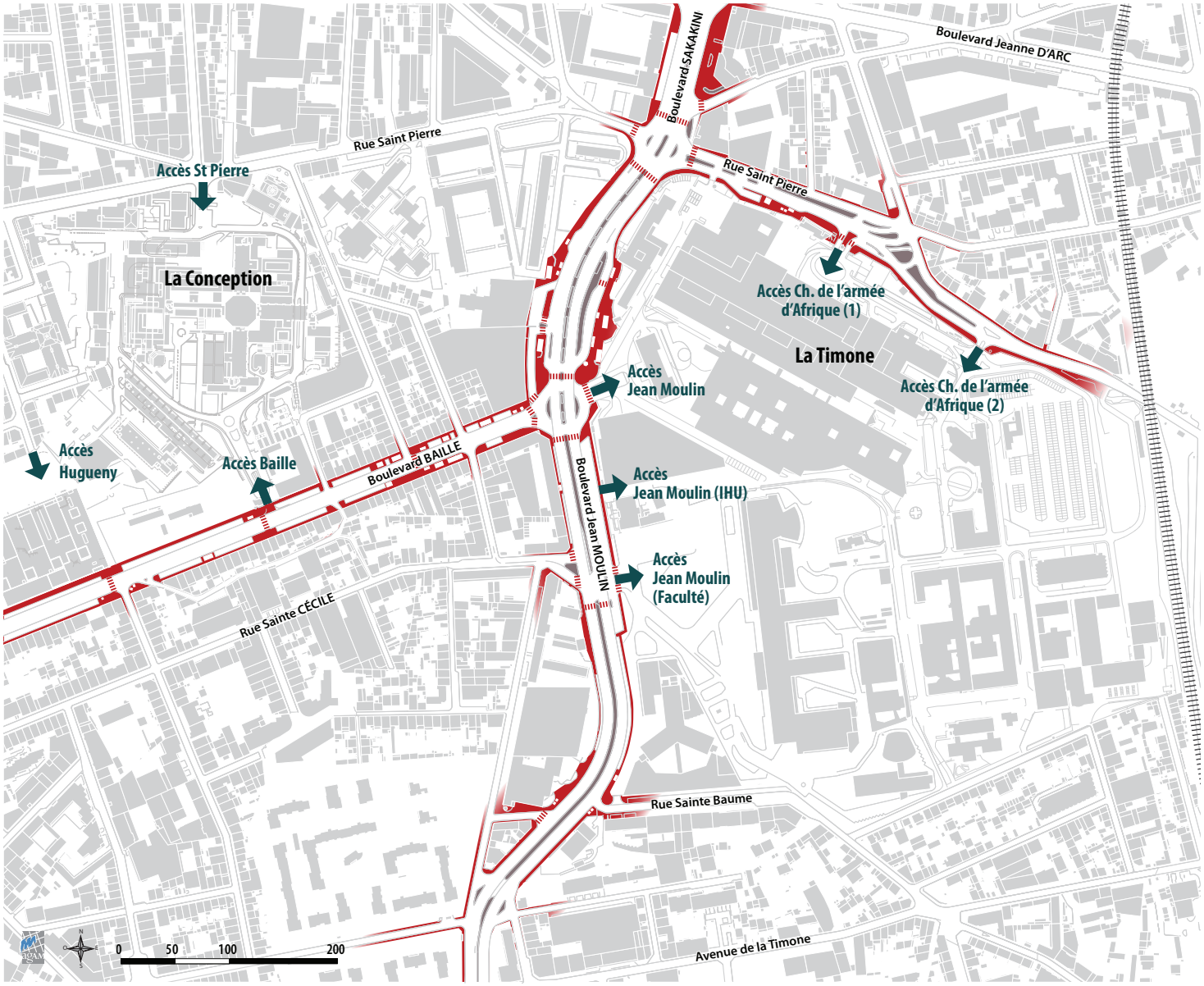


Source : Régie des Transports de Marseille

PARTIE II

État des lieux

État des lieux ■ L'espace public et les continuités piétonnes



Continuité/Discontinuité de l'espace public

Accès au pôle hospitalier

En rouge figurent ici les espaces publics qui desservent le pôle hospitalier et assurent les continuités piétonnes.

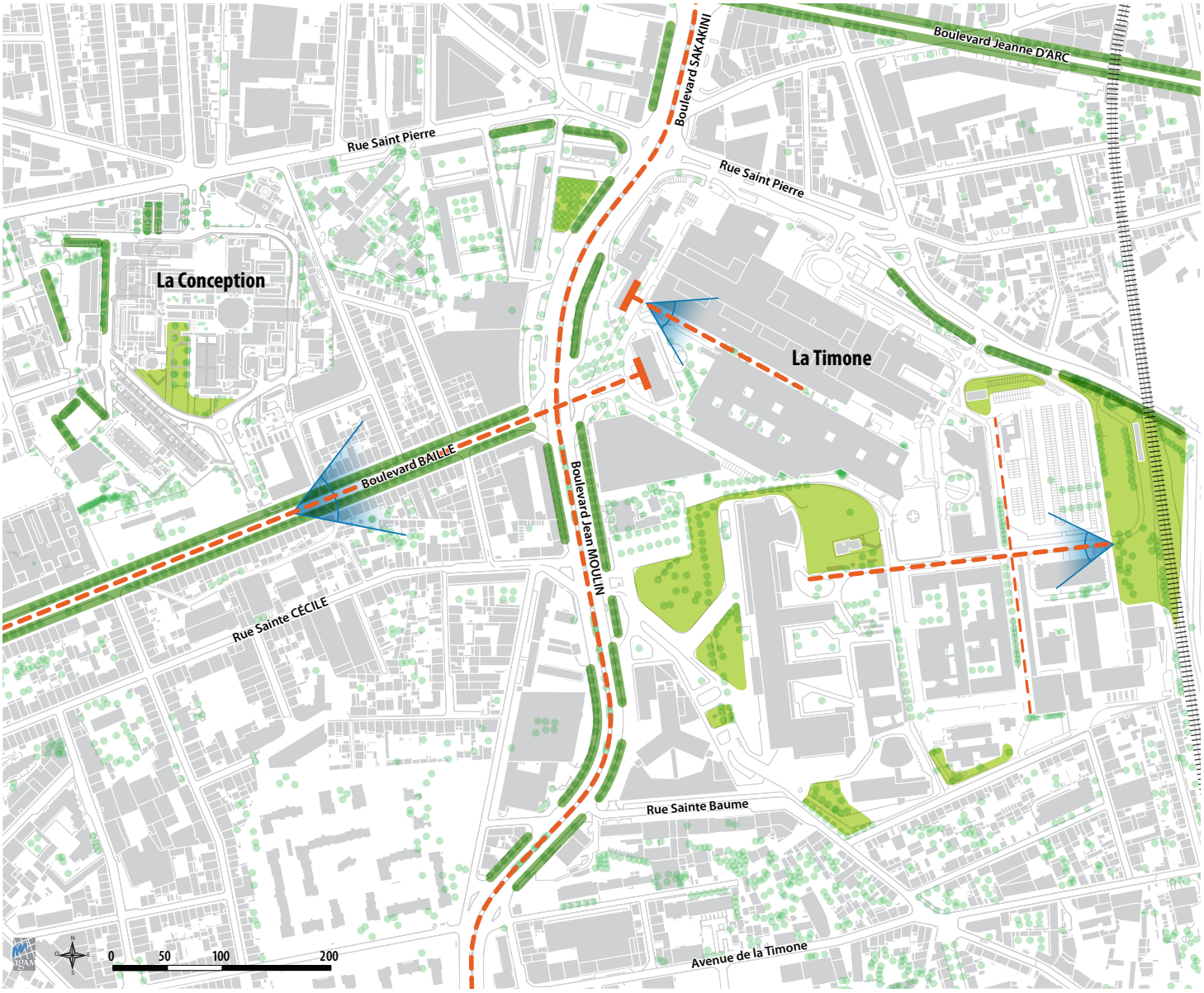
Ont été ôtées de ces espaces les fractions dédiés à une vocation différente (stationnement, kiosques, édicules divers, station métro, station bus...).

Il apparait que ces continuités sont fortement morcelées tant au niveau physique que visuel.

Les masques dûs à cet encombrement participent non seulement du fractionnement des liaisons et de l'espace mais aussi du manque de lisibilité urbaine des relations entre les espaces structurants telle la liaison Timone-Conception.

La reconquête de l'homogénéité des espaces publics, et des continuités piétonnes est une condition nécessaire de la mise en valeur de l'entrée Timone et d'une liaison rapprochée entre Timone et Conception.

État des lieux ■ L'espace public et sa structuration par le végétal



Forte perception des alignements structurants

Structuration forte par le végétal

Axe de composition forte

Vue absente ou possible / Potentiel de scénographie urbaine

Le boulevard Baille est le seul alignement planté véritablement structurant bénéficiant d'une telle qualité sur le site ; sa perspective participe de la mise en scène de l'entrée principale de la Timone.

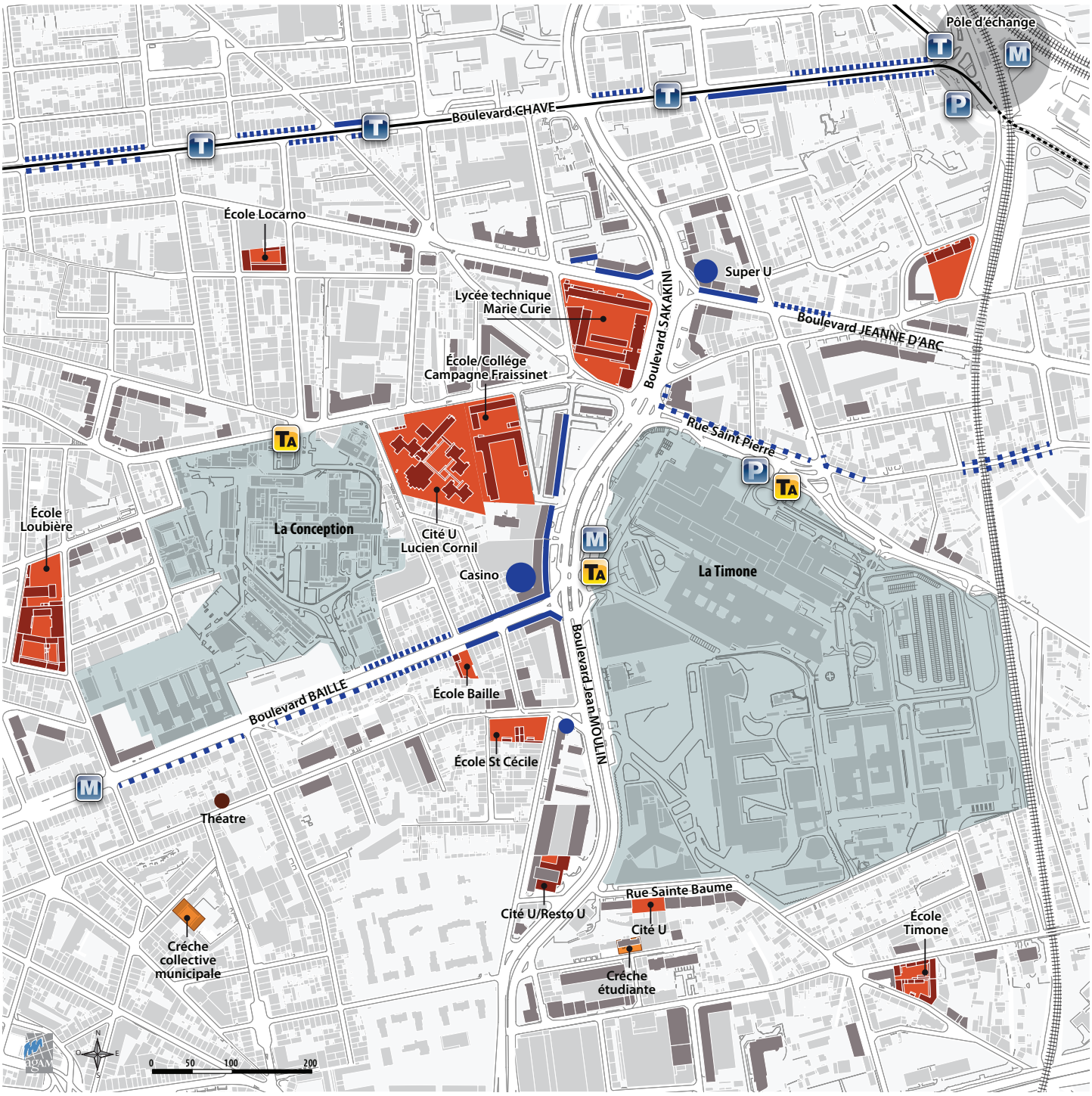
Le Jarret présente un important caractère routier et la présence végétale de qualité inégale a tendance à s'effacer devant la monumentalité de l'infrastructure.

Le bd St-Pierre/ch. de l'Armée d'Afrique pâtit d'un parking souterrain qui induit des bouches d'aération, imposent aux luminaires et aux plantations des socles participant à l'necombrement urbain.

Les espaces paysagers intérieurs ne participent pas à l'espace public. Ceux de la Conception sont de qualité et constituent le seul signal de l'entrée du bâtiment.

Constitués de délaissés, les abords de la voie ferrée sont un potentiel pour des aménagements futurs notamment en liaison avec un possible tramway ; malgré le talus, une station tram constitue la seule véritable opportunité de liaison Est-Ouest.

Contexte urbain ■ Typologie et perceptions en frange



Bâtiments de grande hauteur (> R+5) autres que le site d'étude

Tissu urbain dense de type «3 fenètres» (de R+2 à R+5)

ÉQUIPEMENTS

Écoles/Collèges/Lycées

Créches

Équipements culturels

ALIGNEMENT COMMERCIAL

Continuité

Discontinuité

Ponctuel

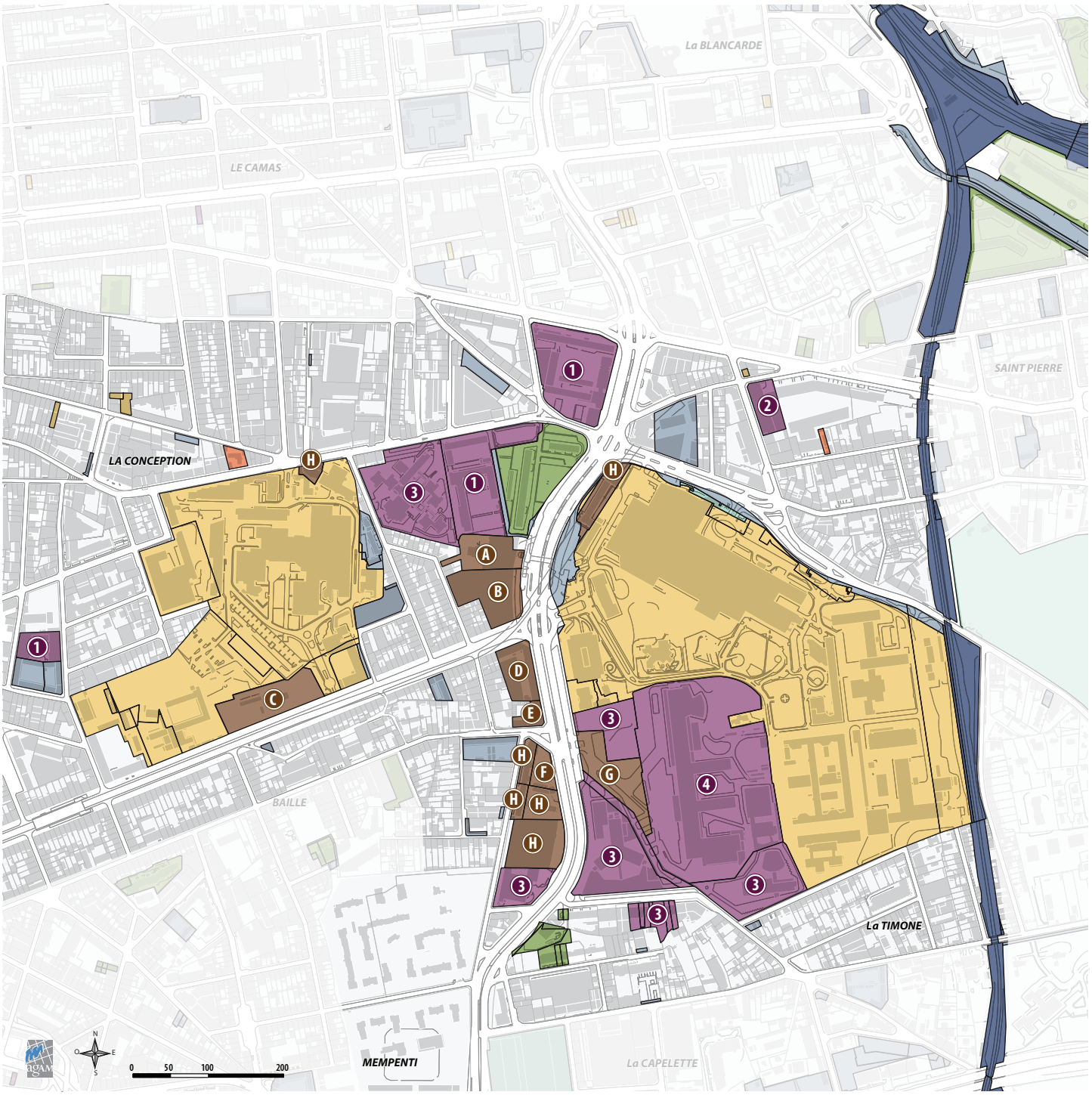
Les morphologies urbaines sont dans le secteur Timone-Conception très hétérogènes.

Le Jarret apparait comme une coupure nette et très imperméable aux usagers. Il est bordé par la grande entité faculté-Timone à l'Est et à l'Ouest par des bâtiments de grandes hauteurs qui répondent à sa monumentalité.

Derriere ces alignements, un tissu dense de type 3 fenêtres, ou des tènements plus grands pour des équipements éducatifs.

Les commerces sont présents sous la forme de 2 grandes enseignes de supermarché (casino, super U) et d'un linéaire commercial (de proximité) le long de Baille.

Contexte urbain ■ Mosaïque foncière



État / Collectivités
- (1) Conseil Général des BdR
- (2) Ministère de l'intérieur
- (3) Ministère de l'Éducation Nationale
- (4) Faculté de Médecine

Assistance Publique de Marseille

Département des Bouches du Rhône

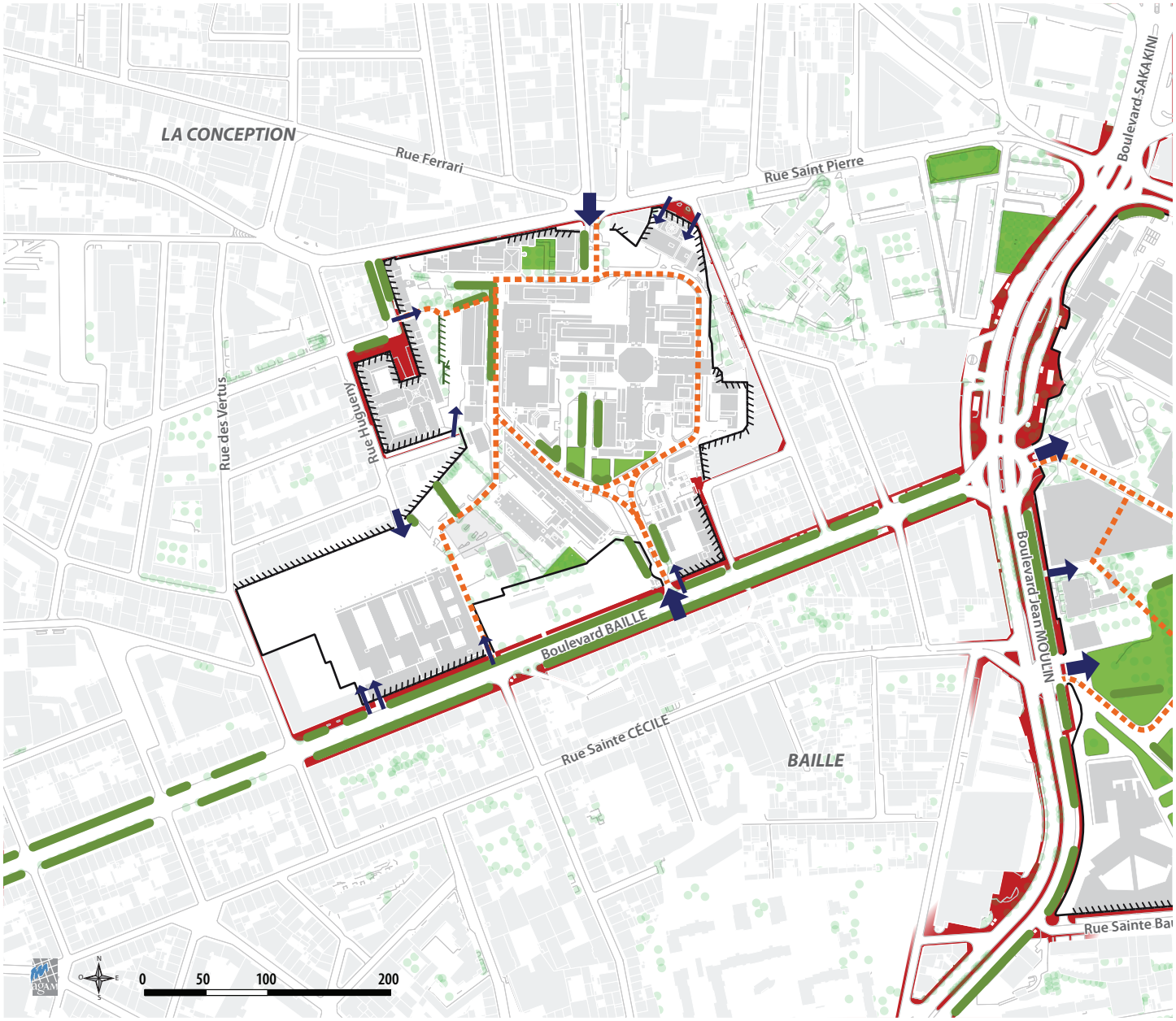
Commune de Marseille

SNCF

Société HLM : Habitat Marseille Provence

Propriètaires privés à proximité du périmètre d'étude
- (A) SCCV développement
- (B) Foncia Vieux-Port
- (C) Ets particuliers des sœurs de notre Dame de Charité / (PC en cours)
- (D) Cabinet GESTRIM
- (E) Gestionnaire : Cabinet NICOLAS
- (F) Gestionnaire : Gestion immobilière du Midi
- (G) Université Aix-Marseille
- (H) Privé

État des lieux ■ Conception : espaces publics et espaces paysagers



- Clôture
- Grille / Bâti
- Circuit piéton
- Rupture topo
- Espace public
- Espace végétalisé
- Alignement d'arbres participant à une structuration spaciale
- Liaison
- Accés principal
- Accés secondaire
- Entrée principale

Conception / foncier :

La Conception apparait comme une entité peu lisible de l'extérieur mais elle ne constitue pas une enclave ou une imperméabilité dans le tissu.

Les circuits auto comme piétons s'organisent selon un anneau qui tourne autour du corps principal du bâtiment central ; les autres bâtiments gravitent autour comme des satellites.

Ce fonctionnement efficace pâtit néanmoins d'aménagements VRD de très médiocre qualité qui sont la raison principale de l'inconfort rencontré par le piéton ou l'automobiliste dans l'enceinte.

Le manque de lisibilité des accès sur Baille est dû en partie à l'encombrement urbain mais aussi à une fenêtre d'ouverture très faible sur le linéaire de la voie.

L'implantation de la nephrologie pose un problème de lisibilité aux usagers venant du parking.

Les aménagements paysagers sont exclusivement concentrés à l'entrée pour aider à faire signal.

État des lieux ■ Timone : espaces publics et espaces paysagers

- Clôture
- Grille / Bâti
- Circuit piéton
- Rupture topo
- Espace public
- Espace végétalisé
- Alignement d'arbres participant à une structuration spaciale
- Liaison
- Accés principal
- Accés secondaire
- Entrée principale

Timone / foncier :

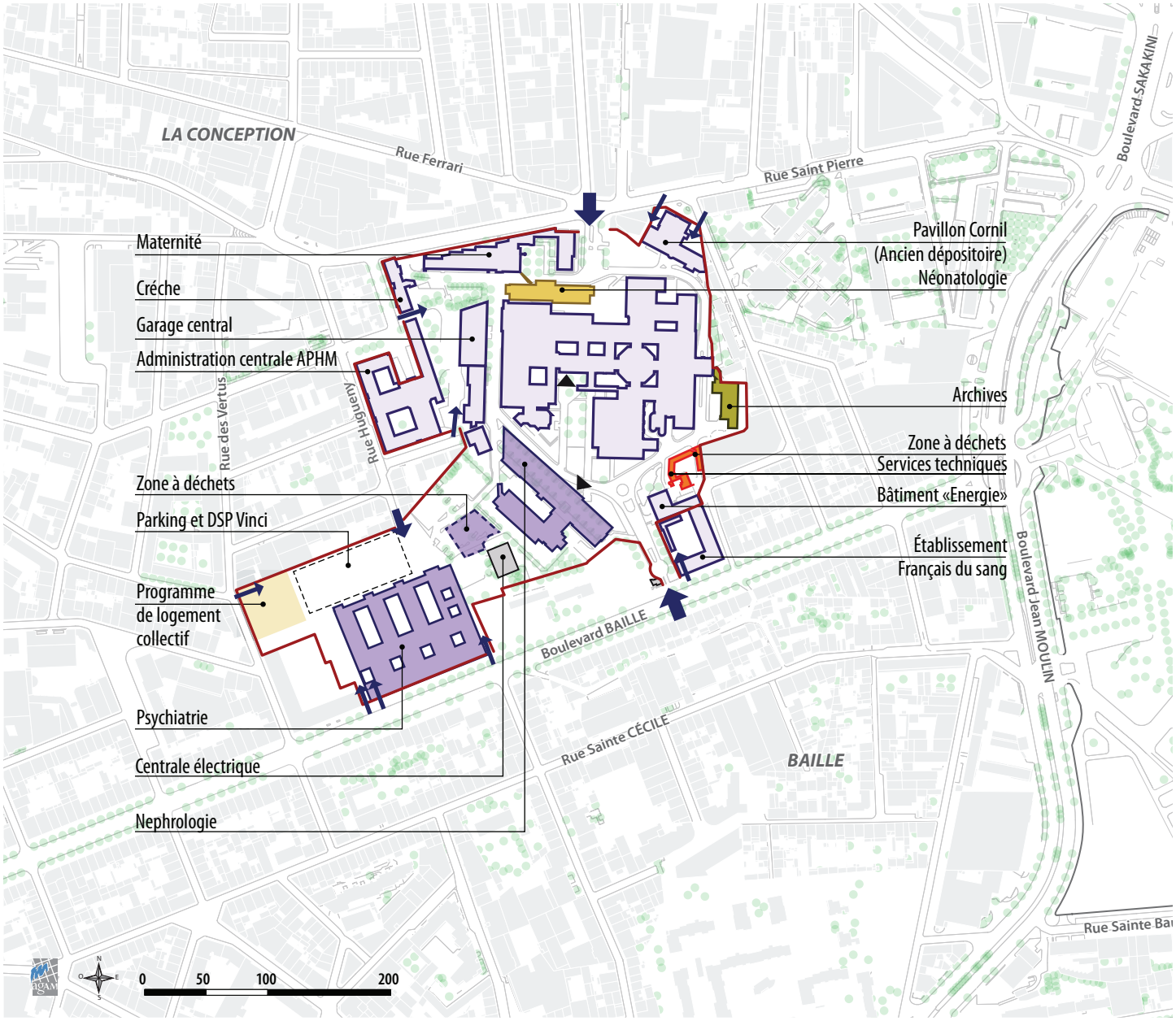
L'entité Faculté-Timone apparait comme une zone enclavée, imperméable, s'imposant à l'usager et nécessitant son contournement.

Les espaces publics aux entrées présentent un caractère très fractionné, peu qualitatifs, rendant les parcours piétons difficiles, et rallongeant les distances effectives comme perçues. Ils cumulent de plus de nombreuses fonctions (metro, terminal bus, contre-allées...).

Les parcours piétons sont principalement utilisés par les patients et les pratiques piétonnes de traversée restent mineures (entre St-Pierre et le bd Testanière. Si les entrées principales sont facilement identifiables, les bâtiments d'arriere plan pâtissent d'une mauvaise lisibilité et d'aménagement piétons médiocres.

Le site présente des espaces paysagers de qualités (faculté, butte boisée centrale, talus de la voie ferrée) qu'il convient de conserver et d'en faire le support des projets à venir.

État des lieux ■ Conception : bâti et fonctions



Nouveau bâtiment
Bâtiment en projet
Nouvelle affectation
Réaffectation possible

Démolition prévue

Accès principal
Accès secondaire
Entrée principale

Conception :

Un foncier important a été consommé sur le site de la Conception pour la réalisation de :

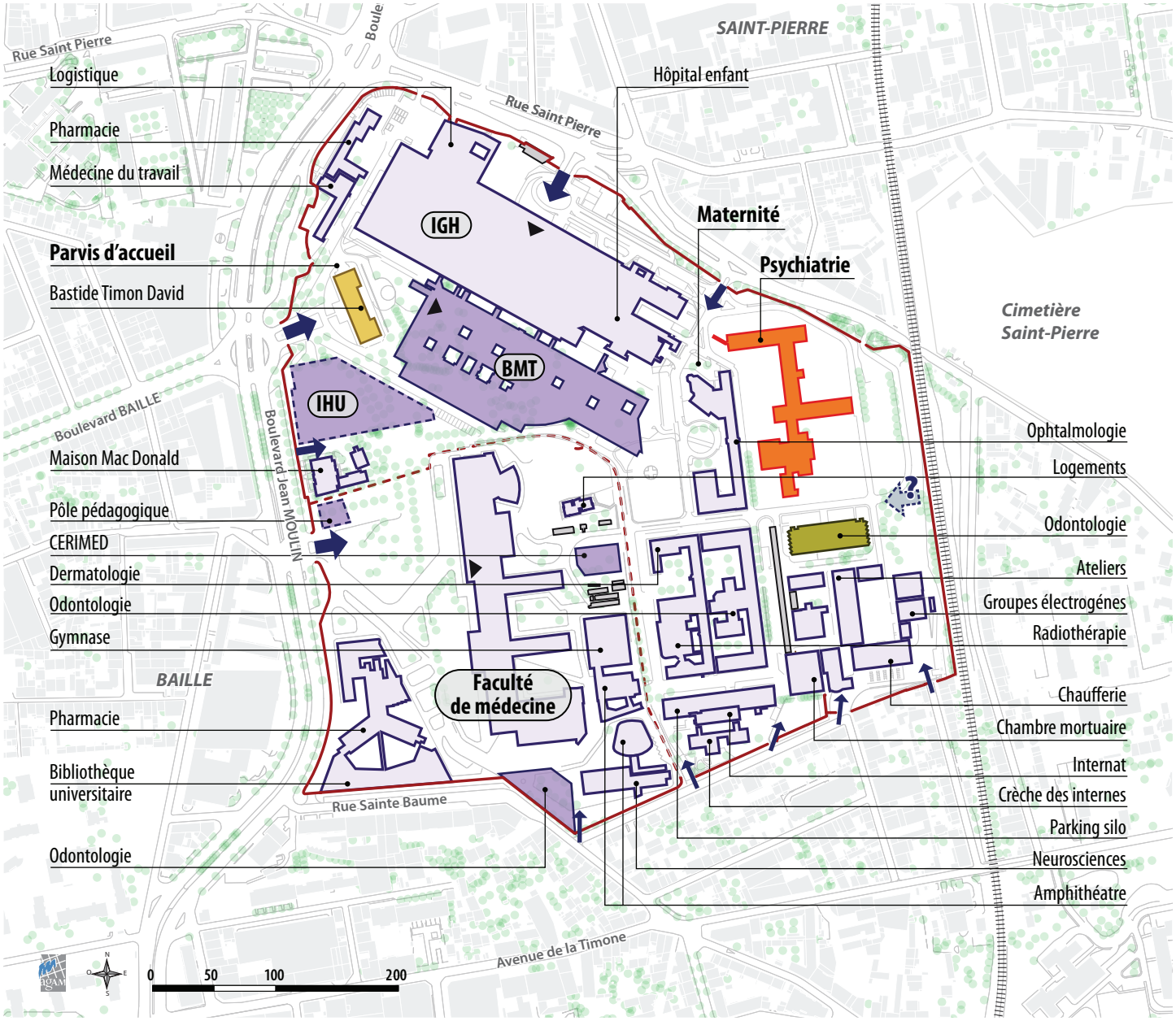
- la psychiatrie
- la néphrologie
- la zone à déchets

Un découpage a été fait pour un futur programme de logements collectifs rue des Vertus.

Les perspectives de mobilisation du foncier:

- l'emplacement du parking DSP Vinci (valorisation de type logements collectifs)
- le site de la maternité dans l'hypothèse de son départ vers Timone (valorisation de type mixte logements et/ou immobilier dédié tertiaire-commerces le long de la rue Saint-Pierre).
- l'emplacement du garage central jusqu'à la PMA peut être le support d'un projet plus dense dans une logique prospective.
- le site de l'ancienne zone à déchet peut accueillir un programme plus ambitieux dédiés aux services techniques.

État des lieux ■ Timone : bâti et fonctions



Nouveau bâtiment
Bâtiment en projet
Nouvelle affectation
Réaffectation possible

Démolition prévue

Accès principal
Accès secondaire
Entrée principale

Timone :

Un foncier important a été consommé sur le site de la Timone pour la réalisation de :

- BMT
- l'IHU

Les perspectives de mobilisation du foncier:

- l'aire à l'entours de la Bastide Timon, et celle occupée par la médecine du travail représentent un enjeu d'articulation et d'ouverture avec l'espace public.
- le gymnase peut être un espace de mutualisation et d'articulation avec la Faculté.
- la psychiatrie et l'ophtalmologie représentent un très fort potentiel pour les projets prospectifs de développement : seule grande emprise restante du site, elle doit être réservée exclusivement à un équipement de grande ampleur.
- les ateliers au sud-est constituent un potentiel interessant pour un programme médian. Aujourd'hui à l'écart, l'arrivée d'un TCSP sur la voie des Bordilles revalorisait cet emplacement.

Jarret : un potentiel pour une grande place désenconmbrée / une limite forte d'une rive à l'autre.

Jarret : un espace urbain cloisonné, un linéaire commercial fractionné / Faculté, un grand espace qui pâtit de la désorganisation et de l'image véhiculée.

Av. de St-Pierre : une limite forte dedans-dehors accentuée par l'organisation de l'entrée / des espaces peu lisibles pour l'usager mais assez vaste pour apporter des solutions.

Baille : des espaces piétons encombrés / une vue occultée vers la bastide Timon-David.

Potentiel : la bastide Timon-David axe de composition du bd Baille, patrimoine protégé du PLU / le Jarret et ses généreux espaces propices à un projet d'espace public.

Potentiel : la butte boisée, espace de paysage à l'articulation des bâtiments de l'hôpital et de la fac / la voie des bordilles, un futur tramway et ses aménagements paysagers ?

PARTIE III

Objectifs de l'étude

Les grandes thématiques de l'étude

Dans le cadre de son grand projet de recomposition hospitalière sur les sites de Timone-Conception entrepris par l'APHM, cette étude a pour objet de définir un schéma d'urbanisme général sur ces deux sites.
Le cadre est celui d'une intervention très globale sur l'ensemble des sites et par le biais de plusieurs thématiques telle que l'accessibilité, la voirie et l'espace public, la lisibilité, le foncier et les vocations…

Des entretiens avec l'APHM se sont dégagés des **objectifs récurrents** tels que :

- Corréler des hypothèses de projets avec les contraintes de l'existant et des nouveaux projets de bâtiments,
- Prévoir une cohérence pour le futur qui permette un développement structuré de l'hôpital,
- Mettre en place des axes d'aménagement qui permettent une ouverture vers la ville :
  - Par l'espace public avec des enjeux fort de qualité urbaine, de rupture avec une configuration autoroutière de l'espace urbain, mais aussi de mise en valeur d'un site internationalement renommé,
  - Par l'économie ; essayer de mettre en adéquation une économie aujourd'hui faiblement développée avec un fort potentiel en clientèle (personnel APHM, étudiants, habitants),
  - Par la création de lieux de vie et de convivialité, de réappropriation de l'espace par le piéton.
- Rétablir la notion de proximité urbaine entre les deux sites de Timone et de Conception afin d'envisager les deux sites comme le pôle hospitalier Timone-Conception.

Au-delà de ces objectifs, **4 grands thèmes** très étroitement liés émergent :

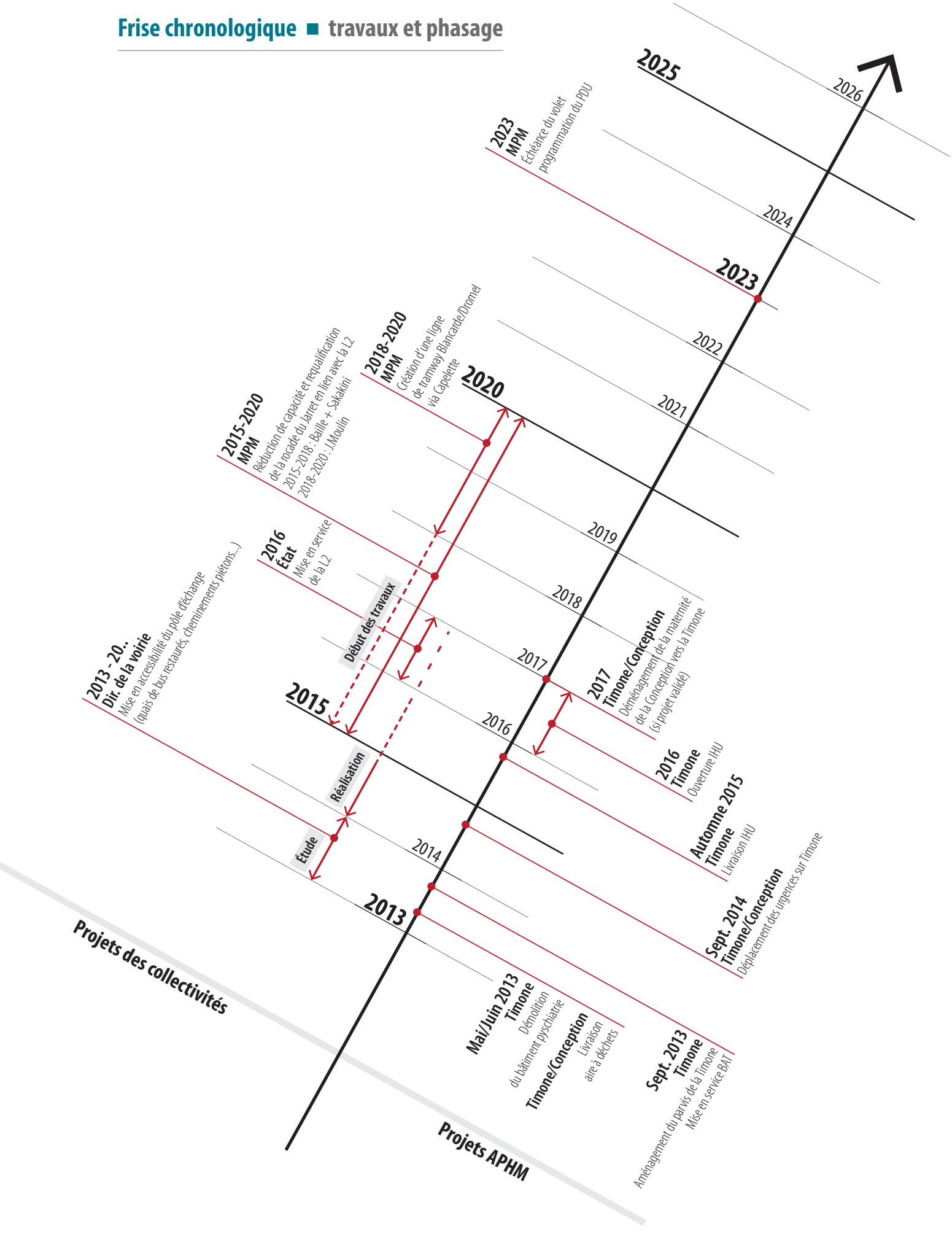
- **L'accessibilité.**
  Ce thème regroupe les problématiques des nouveaux accès induit par l'arrivée de nouveaux bâtiments et de nouvelles vocations comme le déménagement des urgences de la Conception à la Timone, du stationnement, du rapprochement des deux sites, ou encore de la prise en compte de la possible arrivée d'un nouveau tramway.
- **L'espace public et les lieux de vie et de convivialité.**
  Destinés tant aux usagers du quotidien, qu'aux malades ou du personnel, ce thème regroupe au-delà de la simple qualité urbaine retrouvée la question de la lisibilité et des perméabilités entre les espaces au profit d'un grand morceau de ville.
- **L'économie.**
  Elle est liée à la question de l'ouverture du site sur la ville et l'amélioration de la qualité urbaine permettrait la dynamisation d'un potentiel sous-exploitée et d'une offre plus qualitative. Ce thème est aussi lié aux enjeux de scénographie urbaine d'un site à forte renommée et disposant d'une histoire et d'un patrimoine.
- **La valorisation du site, foncier et prospective.**
  Il s'agit moins à cette échelle de réflexion et de temps de définir des potentialités chiffrées en m^2 que de prévoir les conditions d'un développement foncier structuré permettant d'en définir les vocations et leur utilisation dans le temps et en fonction des conjonctures.

Vers un cahier d'orientations :

La frise chronologique ci-contre illustre les temporalités des différents et nombreux projets liés de près ou de loin au « projet Timone-Conception ».
Ces projets menés par les collectivités vont accompagner dans la décennie à venir les travaux que l'APHM initiera dans sa volonté d'ouverture sur la ville et de participation à l'espace urbain ; certains d'entre eux touchant de près à l'aménagement des abords du site d'étude.

- Ce contexte induit pour la suite la nécessité d'une action coordonnée :
  Il est nécessaire pour l'APHM et les collectivités porteuses des projets directement liés « physiquement » au projet Timone-Conception de coordonner leur action afin de poursuivre un projet commun avec une unité de traitement lorsque cela porte sur les limites domaniales.
  La requalification du jarret et la recomposition des espaces urbains devant le parvis Timon-David se doivent d'être traités comme un projet unique, au service non seulement d'un bon fonctionnement urbain

Frise chronologique ■ travaux et phasage



mais aussi en adéquation avec l'image de prestige portée par la Timone.

- Cela impacte aussi la manière dont la présente étude doit exprimer ses hypothèses en veillant à ce qu'elles ne soient pas figées :

  Plusieurs démarches sont menées de front (la réduction du Jarret, l'aménagement du parvis, mise en accessibilité du pôle d'échange…) avec des phasages différents et des projets propres. *Tout scénario avancé dans cette étude ne serait valable qu'au moment du rendu ;* le sujet étant tributaire des solutions et des choix retenus sur les autres projets des collectivités.

Il a donc été préféré de présenter plutôt, pour différents thèmes (accessibilité, aménagements publics, circulation interne, vocations foncière, économie…), **des grandes orientations, non figées, évolutives, qui accompagneront l'APHM dans les futures discussions et réunions autour des différents projets qui vont se développer sur le périmètre d'étude.**

Le but de cette étude n'est donc pas de proposer des scénarii mais un cadre général d'orientations de projet vers lequel il faut tendre en fonction des objectifs poursuivis.

PARTIE IV

Les accès et les flux

Les sites de La Timone et de La Conception

Des enjeux de mobilité à court et moyen terme

L'APHM, structure adhérente à l'AGAM, a missionné l'Agence d'Urbanisme pour réaliser un schéma d'urbanisme global sur ses deux sites de centre-ville, la Timone et la Conception.

Deux objectifs sont attendus à travers ces travaux :

- Construire une vision cohérente des flux internes et entre les deux sites, ainsi que leurs interactions avec la faculté de la Timone et l'espace public en général,
- Réaliser un diagnostic paysager, architectural et des espaces publics, participer aux choix d'implantation de nouveaux programmes médicaux ou permettant de valoriser le foncier de l'APHM.

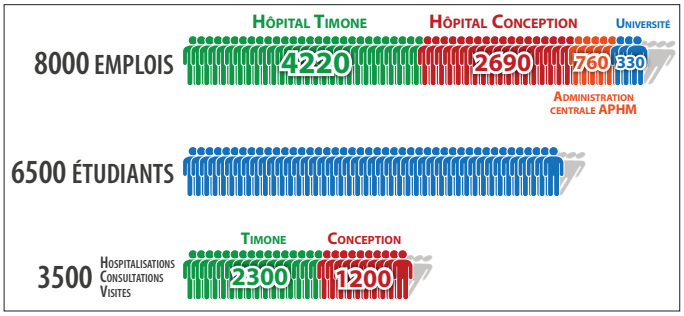
Ces deux thématiques sont séparées en deux phases distinctes. Cette note a pour vocation de répondre au premier thème et donc à la phase correspondante.

Elle s'appuie sur la valorisation des données disponibles à l'AGAM ou fournies par l'APHM, plusieurs visites sur site et des réunions de travail avec les services de la circulation, du stationnement et des transports à MPM, de la RTM et d'Aix Marseille Université.

Des premières propositions seront faites, à la fois pour **les enjeux de court terme** (stationnement, nouvel accès Baille à la Timone) **ainsi qu'à moyen terme** (dimensionnement des parkings, enjeux de report modal). Ces propositions pourront servir de support à des travaux techniques entre les services de l'APHM, de MPM ou de la Ville de Marseille.

MOTIVATION D'UNE REFLEXION SUR LES SITES TIMONE-CONCEPTION

Les sites de Timone et de Conception sont, à plus d'un titre, d'un enjeu majeur pour Marseille : principal centre hospitalier et de formation supérieure médicale régionale, pôle de développement de l'économie de la connaissance, pôle d'emploi majeur en centre-ville … La Conception accueille en outre l'administration centrale de l'APHM.



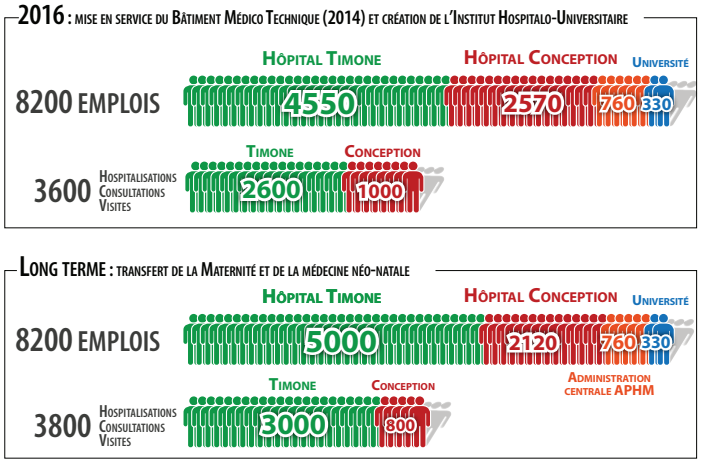
Fréquentation moyenne journalière 2013 des sites de la Timone et de la Conception

Des sites en développement et en recomposition

La stratégie de l'APHM sur ses sites hospitaliers va entraîner, dès 2013, un développement et une densification de la Timone, ainsi que la spécialisation des sites de centre-ville :

- mise en service du **Bâtiment Médico-Technique (BMT)** en 2013 (52 000m²), entraînant la réaffectation de services, mais pas de création de postes supplémentaires,
- **le déplacement des entrées piétonnes** de la rue St-Pierre au BMT en face du métro,
- **le redéploiement des urgences** Timone et Conception au BMT en septembre 2014, leur **entrée** se faisant **par le carrefour Jean Moulin / Timone** (hors urgences enfants, dont l'entrée se ferait toujours par la rue St Pierre),
- la mise en service de **l'Institut Hospitalo-Universitaire (IHU)** en 2016 (20 000 m², 100 lits), associant recherche et traitement médical en maladies infectieuses. L'IHU entraînera la création d'environ 200 emplois supplémentaires, ainsi que des visites et hospitalisations. Son entrée est prévue par le boulevard Jean Moulin
- la réorganisation de la **logistique hospitalière** sur le site de St-Louis,
- à plus long terme, le projet de regrouper la maternité et la néo-natalité à la Timone (depuis la Conception), soit le transfert de 100 lits, 400 salariés et 190 visites par jour.

Ces différents transferts auront pour conséquence d'accueillir environ 780 actifs en plus (+18%) et 700 visiteurs (+30%) du site de la Timone (si maintien global des effectifs), et donc des flux et des besoins de stationnement.



Estimation de la fréquentation futures des sites hospitaliers de la Timone et de la Conception

Les formations médicales sont appelées à évoluer, que ce soit en volume (augmentation du numerus clausus), qu'en matière d'organisation. La première année de médecine pourrait ainsi être étendue à deux ans (Licence) et voir son rôle de socle commun aux formations médicales renforcé. Certaines formations (infirmières, maïeutiques…) pourraient être regroupées à la Timone. Toutes ces évolutions entraîneraient une augmentation du nombre d'étudiants, mais aucun chiffre n'est disponible.

Un contexte de mobilité en évolution

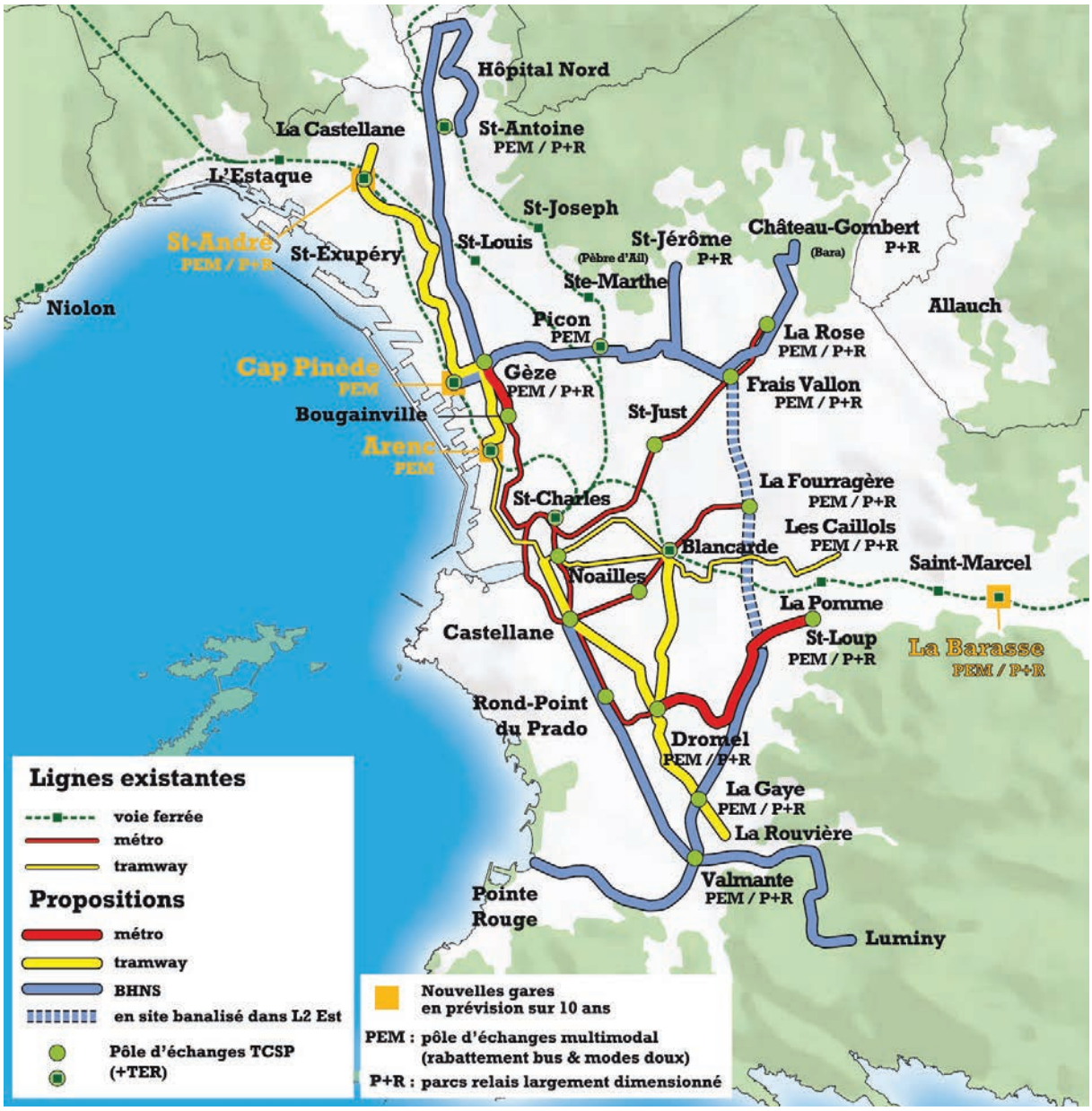
Dans le même temps, l'organisation des flux et les besoins de mobilité évoluent. Les collectivités, par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), s'organisent pour diminuer l'usage de la voiture : développement des transports collectifs, de la marche et du vélo, limitation du stationnement et des voies de circulation…

Ces orientations traduisent aussi un changement de comportement des personnes, en particulier la baisse de l'usage de la voiture à Marseille. Les habitantsdont les actifs, souhaitent être moins dépendants de leur voiture, en particulier avec l'augmentation du coût de l'énergie.

La mise en œuvre du PDU de 2006 a permis une première étape d'amélioration de l'accessibilité de la Timone et de la Conception : prolongement du métro vers la Fourragère, extensions du tramway, développement des TER… **Le PDU 2013-2023** modifiera fortement l'accessibilité de la Timone et de la Conception :

- Livraison de **L2 en 2016, et réduction de la capacité circulatoire du Jarret,**
- Développement des réseaux de TER, Métro, Tramway et Bus (cf. plan suivant),
- Extension des sites propres pour les bus sur le Jarret,
- Développement des itinéraires cyclables (Schéma directeur modes doux),
- Extension du stationnement payant dans les quartiers de Baille et Timone.

Réseau de TCSP en 2023 – projet de Plan de Déplacements Urbains de MPM



DIAGNOSTIC DE MOBILITE

La mobilité des personnels de l'APHM

Les horaires de travail

Le Plan de Déplacements d'Entreprise de l'APHM de 2005 donne quelques éléments sur **l'organisation du temps de travail,** particulière au monde hospitalier.

La continuité du service hospitalier nécessite une présence permanente (24/24 7/7) des personnels médicaux, selon deux modes : **pour 60% des actifs sur 3x8h** (6h-13h30-20h30), **et 2x12h** (7h-19h). La tendance est au développement des journées longues. Les médecins peuvent avoir une pratique médicale hors des sites hospitaliers.

	Timone	Conception	Administration.	Total
Médecins, internes	780	820	-	1600
Infirmières	1960	1220	-	3180
Médico-technique	520	170	-	990
Administratif	960	480	760	2200
Total	**5100**	**2690**	**760**	**7970**

Source : APHM janvier 2013, personnels médicaux soumis horaires permanents en orange

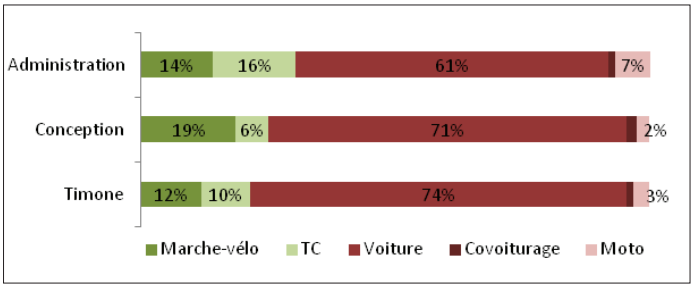
Les horaires en 3x8 pourraient défavoriser l'usage des transports collectifs, ceux-ci étant peu efficaces à 6h ou 20h30, surtout en intégrant des correspondances bus-métro. Dans le même temps, la circulation est moins importante. Néanmoins, le diagnostic du PDE montre que **l'usage des TC ne change que peu selon l'heure d'arrivée sur le lieu de travail.**

Le taux de présence des médecins sur le lieu de travail peut être estimé à partir du PDE à environ 300 médecins à la Timone, soit environ 30%. Ce chiffre correspond à la taille du parking médecins (200 pl.) plus les places dédiées sur voirie et le parking des internes. Pour les autres personnels médicaux, l'hypothèse peut être prise d'un taux de présence sur site de 60% en moyenne sur un jour de semaine (15% en congé/maladie, 25% en rattrapage).

Le PDE estime que **60% à 65% des actifs arrivent au travail entre 6h et 9h** à la Timone et à la Conception, 97% dans l'administration centrale.

Les parts modales

Le PDE de 2005 donne quelques éléments sur le mode habituel de déplacement. **La voiture et la moto,** sous toutes leurs formes, sont utilisées par 78,5% des salariés de la Timone, 75% de la Conception et 70% de l'administration centrale.

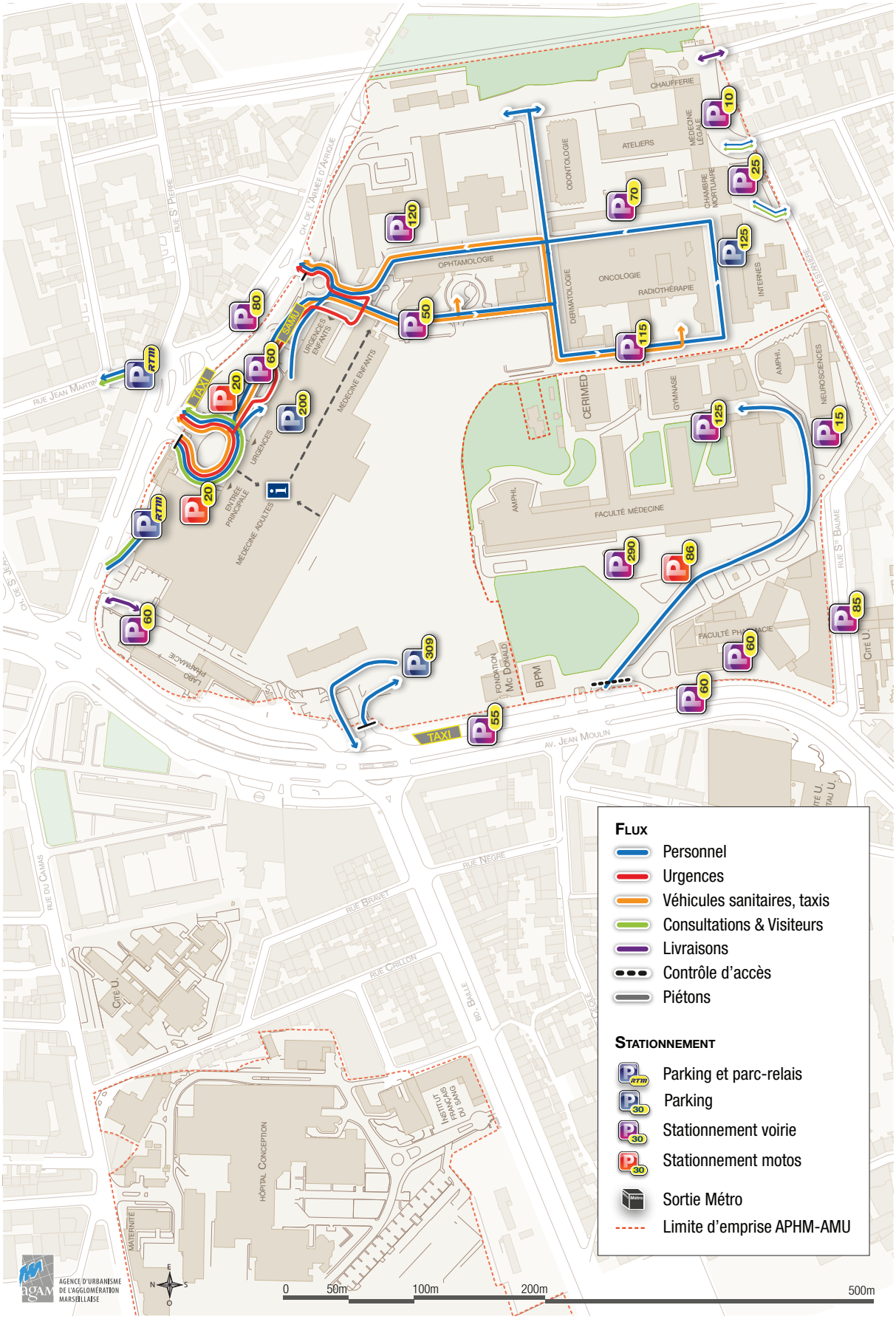


Répartition des parts modales des actifs - source : PDE APHM 2005

La part des modes alternatifs est légèrement différente entre les 3 sites. L'absence d'horaires décalés et de médecins favorise un plus fort recours aux transports collectifs à l'administration centrale. La Conception est plus tournée vers la marche et la Timone, mieux desservie, vers les transports collectifs.

Ces pratiques, en 2005, peuvent être comparées à **un potentiel de report modal.** A proximité (moins de 3 km), la marche et le vélo sont souvent les modes les plus rapides, et dans tous les cas, les moins onéreux. Le PDE souligne, à juste titre, que les personnels enquêtés surestiment la distance entre leur domicile et leur travail. Il n'en reste pas moins qu'entre **20 et 30% des salariés habitent à moins de 3 km** de leur emploi, alors que moins de 20% utilisent les modes doux.

APHM ■ Circuits véhicules actuels



Lieu de résidence	Timone	Conception	Admin.
Marseille Centre ville	28%	33%	22%
dont moins de 3 km	20 à 30%	20 à 30%	20 à 30%
Marseille Est, Allauch	32%	18%	14%
Zone TER nord (Aix, Vitrolles…)	5%	7%	4%
Zone TER est (Aubagne, Cassis,…)	6%	8%	10%
Sous-Total bonne desserte	**71%**	**64%**	**50%**
Marseille Sud-Capelette	14%	20%	24%
Marseille Nord	3%	5%	5%
Autres communes	12%	9%	21%

Source : Estimation à partir du PDE APHM 2005

Les transports collectifs constituent l'autre alternative. En première approche, les sites de la Timone et de la Conception peuvent être considérés comme bien reliés à la ligne 1 du métro (vers le centre-ville, le 13e et le 12e), le 7e (ligne 54), le TER (métro à St-Charles). La qualité de l'offre en TC, en particulier la nécessité de 2 ruptures de charge, est insuffisante pour les 8e, 9e et 10e arrondissements, lieu de résidence de nombreux salariés (14% à la Timone, 20% à la Conception et 24% dans l'administration centrale).

Plus de 50% des salariés, et jusqu'à 71% à la Timone, habitent dans les secteurs bien desservis, voir très bien desservis (pas de correspondance). **En théorie, 25 à 40% des actifs pourraient donc utiliser les transports collectifs.**

Une grande facilité de stationnement

L'automobile est le principal mode de transport. A cela plusieurs raisons. La quasi-totalité des actifs (90% environ) des salariés de l'APHM sont équipés d'une automobile. Les embouteillages ne semblent pas poser un problème majeur : seulement un automobiliste sur 3 de la Timone et la Conception cite les embouteillages comme principal problème et ½ à l'administration, qui circulent plus souvent en heure de pointe.

Le fort recours à la voiture s'explique, surtout, par la facilité de stationner, qui semble bonne pour 90% ou plus des actifs. L'offre interne semble correspondre aux usages à la Timone et à la Conception., alors que la voirie est plus sollicitée à l'Administration centrale. Ces chiffres de 2005 seraient à confirmer suite à la création du parking Vinci de la Conception.

Lieu de stationnement (2005)	Timone	Conception	Admin.
Sur site	87%	75%	40%
Sur voirie, gratuitement	10%	15%	44%
Total, stationnement facile	**97%**	**90%**	**88%**

Source : Estimation à partir du PDE APHM 2005

Les déplacements des visiteurs de l'APHM

Les deux sites hospitaliers génèrent environ 3500 visites par jour, comprenant environ 600 hospitalisations, 1800 consultations (source APHM) et 1600 visites de familles (une ou plusieurs personnes) . Le site de la Timone est plus visité que la Conception, avec +27% d'hospitalisations et +30% de consultations.

Les 2300 visiteurs ou patients de la Timone peuvent être comparés avec les différents modes pour y accéder :

- 440 ambulances, taxis et autres véhicules sanitaires,
- Environ 700 stationnements courte durée au Parking Timone.

Environ 50% des visiteurs et patients de la Timone utilisent ces modes d'accès. Considérant qu'il est normalement impossible d'entrer sur le site en voiture, l'autre moitié stationne dans la rue, mais l'offre est faible, soit utilise les transports en commun ou vient à pied.

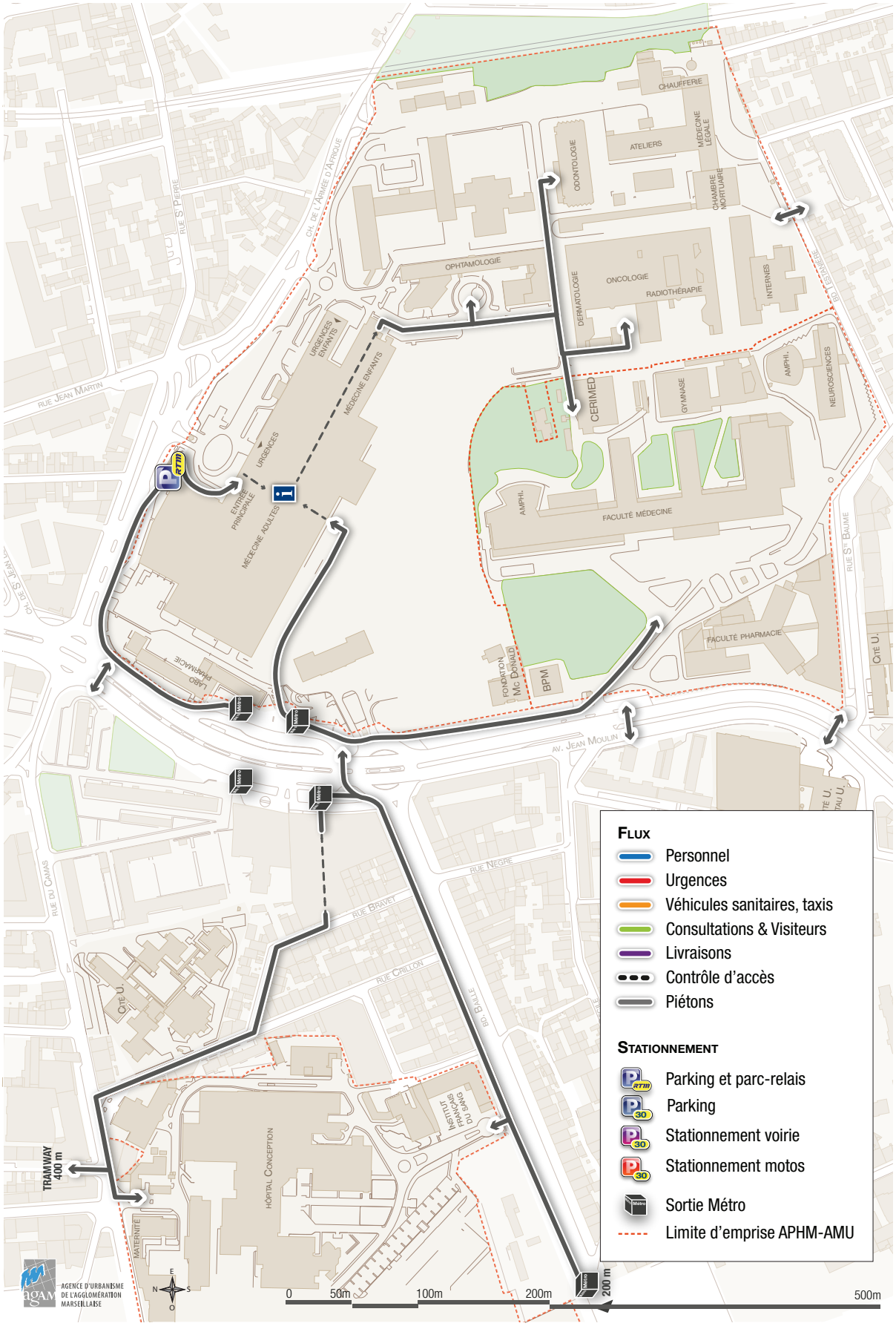
Les visiteurs/patients accèdent à la Conception grâce à 330 taxis et VSL par jour ainsi que le parking Conception (Vinci). Ses statistiques de fréquentation ne sont pas disponibles.

Les flux spécifiques

L'Hôpital de la Timone génère en outre d'autres flux, plus difficiles à quantifier :

- **Des flux de stockage des ambulances et taxi sanitaires**, en attente de reprise de leurs passagers. Ceux-ci n'ont pas actuellement de lieu de stationnement adéquat (devant entrée St-Pierre).
- **Le centre de régulation et de stationnement** du SAMU à Timone,

APHM ■ Circuits piétons actuels



- **Deux zones logistiques,** la principale rue St-Pierre (logistique, pharmacie) pour environ 160 véhicules par jour, un second site bd Testanière (ateliers, chaufferie),
- L'entrée par le bd. Testanière de la chambre mortuaire et de la médecine légale.

LA MOBILITÉ DES PERSONNES DE LA FACULTÉ

Les déplacements des actifs de l'université

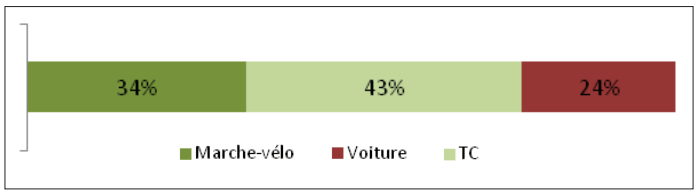
En l'absence de Plan de Déplacements d'Établissement d'Aix-Marseille Université, il est nécessaire de prendre l'hypothèse que le personnel de la Faculté présente les mêmes caractéristiques que les actifs de l'APHM, **soit une part modale de la voiture et de la moto de 79%..**Cette hypothèse paraît raisonnable :

- les enseignants sont aussi souvent médecins hospitaliers,
- les personnels administratifs ont probablement des profils résidentiels similaires,
- l'importante offre de stationnement, justifiant un même usage de la voiture.

La principale différence entre APHM et AMU est l'absence de travail de nuit, les personnels administratifs et une partie des enseignants se rendant sur site aux heures de pointe. Cette hypothèse aboutirait à environ 500 personnels venant en voiture, soit le même nombre que les 500 voitures stationnées recensées par le Schéma Directeur Campus Santé en cours de réalisation.

Les déplacements des étudiants

Il est possible d'estimer les pratiques de déplacement des étudiants pour rejoindre leur lieu d'études à la Timone à partir de l'Enquête Ménage Déplacement de 2009.



Estimation de la part modale des étudiants de la Timone pour rejoindre leur lieu d'étude – EMD 2009

En prenant l'hypothèse que seulement un étudiant sur 3 est présent sur site en même temps (stage, amphi alternés…), ainsi qu'un covoiturage de 1,1 occupant par voiture (EMD 2009), on peut estimer le besoin de stationnement voiture entre 400 et 500 places. Les étudiants doivent nécessairement stationner sur la voirie, c'est-à-dire le boulevard Jean Moulin ou la rue Ste Baume. Ces voitures sont particulièrement gênantes, pour la circulation au moment de stationner, pour les cheminements piétons par la suite.

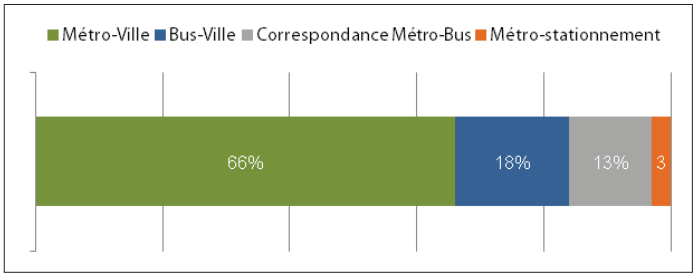
LES MODES DE TRANSPORT, USAGES & PROJETS

Le pôle d'échanges de la Timone

Avec près de 27000 trajets par jour, le pôle de la Timone joue un rôle significatif dans le système de transport. Il comprend la ligne 1 du métro, et des lignes de bus importantes :

- les 12 et 40 vers l'Est, qui ensemble offre un bus toutes les 10 à 12 minutes,
- la 54 vers les Catalans toutes les 8 minutes,
- la 72, le long de la rocade du Jarret et de Plombières, toutes les 13 minutes,
- la ligne 91 vers la Capelette (10 minutes) et la ligne 52 vers le centre-ville.

Pour l'essentiel (84%), ces trajets, en métro ou en bus, sont réalisés en échange avec les quartiers environnants, les fonctions d'échanges métro-bus venant en second rang :



22 000 piétons entrent et sortent ainsi tous les jours du pôle d'échanges de la Timone.

Les autres arrêts de bus desservant la Timone sont bien moins fréquentés : 230 trajets / jour rue St-Pierre (lignes 12 et 40), 300 sur l'av. Jean Moulin devant la Faculté (lignes 72 et 91).

L'enquête de fréquentation du métro de 2009 permet de connaître le motif de leur déplacement. Le premier d'entre eux est d'aller à son domicile. Trois autres usages sont identifiés par l'enquête :

- **440 personnes** effectuant une démarche (dont des visiteurs de l'APHM),
- **1400 déplacements d'étudiants,** pour 1600 étudiants utilisant les TC estimé par l'EMD, la différence s'expliquant par les marges d'erreur des enquêtes et l'usage du bus,
- **1700 actifs** pour le travail.

Ce dernier chiffre est à mettre en relation avec l'usage des TC issu du PDE de l'APHM (300 actifs) et des actifs usagers des TC à la Faculté de Médecine (70). La différence entre les deux sources est importante. Elle peut se justifier par la présence d'autres pôles d'emploi à la Timone (à première vue peu nombreux), un report modal en hausse entre 2005 et 2009 ou par un usage occasionnel des TC, que le PDE estime à 19% des actifs de la Timone.

Le Plan des Déplacements Urbains de MPM, en cours de révision, prévoit d'améliorer la desserte en TCSP de la Timone d'ici 2023 à travers deux projets :

- Le renforcement de la ligne 72, du Conseil Général à Timone. Elle ne serait plus prolongée vers Dromel.
- Entre 2018 et 2023, l'extension du tramway de la gare de la Blancarde vers la Capelette et Ste-Marguerite par la voie des Bordilles (cf. schéma PDU). Une station pourrait être créée pour la Timone au niveau du Chemin de l'Armée d'Afrique.

L'Hôpital de la Conception est bien desservi par la ligne 54 (850 voyages par jour) et par le métro Baille (8600 voyages/jour, dont 1800 pour le travail dans le quartier). Il ne constitue cependant pas un pôle d'échanges aussi complet que la Timone. Néanmoins, la distance entre le métro Timone et l'entrée de la Conception sur

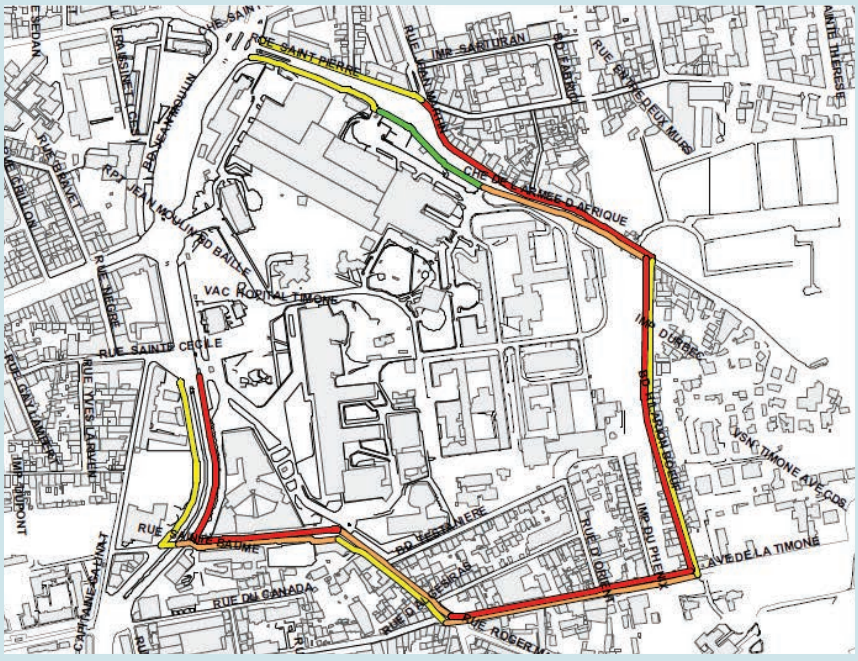
Tracé actuel ligne 72

le boulevard Baille est d'environ 350 m. De même, il est possible d'accéder au tramway boulevard Chave, à moins de 500 m.

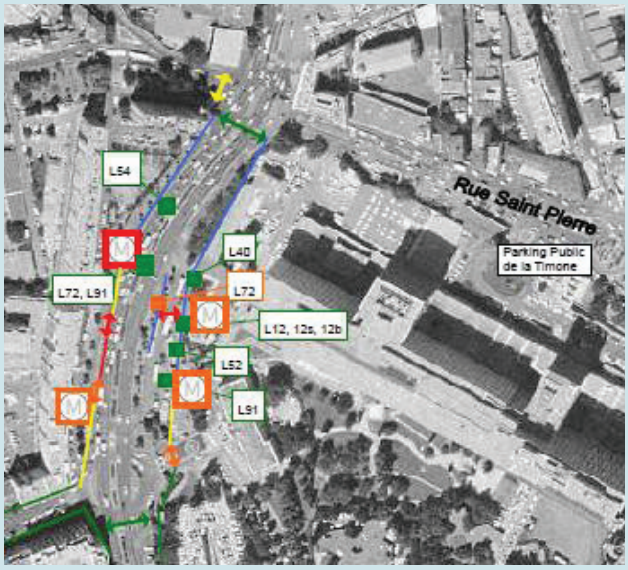
APHM ■ Visuel pleine page gauche

Niveaux d'accessibilité	Longueur cumulée en m	% de voirie
0 – Rouge	1715	43%
1 – Orange	905	23%
2 – Jaune	1177	30%
3 – Vert	158	4%
4 – Bleu	0	0%
TOTAL	3955	100%

Nota : Pour la notation, en cas d'absence de trottoir et de faible circulation, nous avons pris en considération la largeur de la chaussée, comme largeur de cheminement.



La Timone : Diagnostic détaillé : Niveau d'accessibilité (motricité) - 3955 m



Accessible et confortable → Sécurité	Cheminement
Accessible et aux normes → Fonctionnel	Passage piéton
Semi convenant → Pénibilité mais autonomie	Abribus
Dépendance → Aide obligatoire	Sortie de métro
Inaccessible → Exclusion	

Evaluation globale de l'accessibilité :

Motricté	
3P (Perception-Psyché-Prévenance)	
Adaptabilité	

La marche et les personnes à mobilité réduite

En l'absence d'enquête, il est difficile de connaître précisément le nombre de piétons ou de vélos entrant sur les sites. Quelques chiffres sont cependant à retenir :

- 22 000 déplacements piétons par jour à partir du pôle d'échanges Timone, dont probablement 3000 à destination de l'APHM et de la Faculté de Médecine,
- 1700 flux piétons et vélos sont émis par les actifs et étudiants de la Timone et 500 à la Conception.

Au regard de flux aussi importants, l'espace laissé à ce mode est résiduel. Les continuités visuelle sont peu évidentes, le mobilier urbain toujours présent. La voiture, et de plus en plus la moto, envahissent le peu d'espace disponible. Les cheminements depuis le métro sont tout particulièrement mal traités, dont l'accès à l'hôpital à travers une petite porte.

Ces questions de continuité des cheminements se posent avec plus de force en considérant les besoins des personnes à mobilité réduite, nécessairement nombreuses à destination d'un hôpital. Les deux documents à la page suivante montrent la mauvaise qualité des cheminements piétons autour de la Timone (source : diagnostics d'accessibilités – MPM).

Le Plan d'aménagement et de mise en accessibilité des espaces publics de MPM (PAVE, 2010) (diagnostic page suivante) propose un aménagement du secteur : reprise des cheminements périphériques et mise en accessibilité du pôle d'échanges. L'investissement est estimé à 3 M€ pour la voirie et 0,3M€ pour les arrêts TC. MPM a programmé les études du pôle d'échanges pour 2013.

Des éléments de diagnostic complémentaire seront réalisés en phase 2 de l'étude de l'AGAM, en particulier la liaison entre les deux hôpitaux, les continuités de flux piétons dans le site de la Timone, entre l'APHM et la Faculté…

LE VÉLO

Le vélo est potentiellement un moyen de transport adapté aux sites, mais force est de constater que le Jarret, le boulevard Baille ou la rue St Pierre ne sont pas aménagés pour sécuriser ce mode. Il n'existe pas actuellement d'itinéraires cyclables sur ces grands axes.
Aucune programmation n'est prévue à court terme. **Le Schéma Directeur des Modes Doux** prévoit des aménagements sur le Jarret, Baille et le chemin de l'Armée d'Afrique (pas d'échéance de réalisation).
Deux stations de location de courte durée « Le Vélo » existent sur le boulevard Jean Moulin et une station à l'entrée de l'hôpital de la Conception, boulevard Baille.

L'offre et l'usage du stationnement

L'offre de stationnement globale du site Timone représente environ 2500 places automobiles et 150 places motos :

- 700 places dans le parking public Qpark de la Timone,
- 634 places dans les parkings internes APHM,
- 430 places sur voirie dans l'APHM et env. 60 places moto,
- 490 places sur voirie et 90 motos dans la Faculté
- 280 places sur voirie publique (ch. de l'Armée d'Afrique, av. Moulin, rue Ste-Baume),
- 2 emplacement taxis, un parc de stationnement Ambulances et SAMU

La création du BMT puis de l'IHU vont modifier l'offre de stationnement en supprimant le parking avenue Jean Moulin, en créant un parking de 330 places sous le BMT et de 100 places sous l'IHU, en agrandissant le parking « Crèche » de 120 à 350 places (aménagement provisoire). Ainsi, en 2016, l'offre de stationnement APHM interne à la Timone passerait de 1060 à 1420 places (+33%).
Le Schéma Directeur d'Aix Marseille Université réfléchit à réorganiser ses stationnements et envisage la construction d'un parking d'environ 350 places (2 sites potentiels, voir cartes).

Un parking de 591 places a été réalisé à la Conception. Il comprend 273 places réservées pour l'APHM. Nous n'avons pas de statistiques d'usage. En complément, la

Conception comprend 430 places sur voirie, 117 places pour l'administration, 425 places sous le bâtiment de psychiatrie et 300 places provisoires sur le terrain rue des Vertus. **Au total, ce sont ainsi 1545 places** qui sont disponibles pour les salariés de l'APHM à la Conception.

Les parkings internes aux sites hospitaliers et universitaires sont dédiés aux personnels, avec un contrôle d'accès à l'entrée.

Une estimation de l'équilibre offre/besoin de stationnement montre un équilibre global à la Conception et l'Université. Ces chiffres ne prennent pas en compte l'affectation des places à une personne (chef de service…), qui mécaniquement diminue l'optimisation de l'espace. Ces pratiques, supprimées à la Conception, continueraient à la Timone.

	Timone APHM	Timone AMU	Conception
Offre de stationnement des actifs	1260	490	1250
Voitures stationnées le matin	1400	490	1200

Source : Estimation AGAM à partir des parts modales et des horaires de travail

Le parking Qpark Timone a 4 vocations : les visiteurs de l'Hôpital (770 entrées/ jour, en moyenne 2,8 heures), les salariés de l'Hôpital (300 abonnements, 140 entrées par jour), environ 100 autres abonnés (salariés, résidents), parc-relais RTM (150 à 200 entrées / jour). Le remplissage est ainsi assez élevé, entre 80% et 90%. L'usage des abonnés est plus faible que le nombre d'abonnement, tous les badges APHM ne seraient pas utilisés tous les jours.

Des besoins de stationnement existent aussi pour la logistique, le stockage SAMU et les ateliers (env. 40 places sur les trois sites concernés).

Les analyses de fréquentation du métro Timone permettent d'estimer à 230 le nombre de voitures stationnées en lien avec les TC. Ce chiffre est proche des 150 à 200 entrées en parc-relais par jour, mais il est probable que des voitures se garent sur voirie.

Le stationnement public sur voirie n'est actuellement pas réglementé. Le PDU prévoit d'étendre la zone payante autour des parkings Timone et Baille, ce qui interdira de fait le stationnement des actifs (plus de 200 pour l'APHM-Timone) et surtout des 450 étudiants.

La voirie et la circulation

Les données de circulation autour des sites de la Timone sont peu nombreuses et surtout peu récentes. Elles confirment les fonctions circulatoires structurantes de l'avenue Jean Moulin, du boulevard Baille et de la rue St-Pierre / Chemin de l'Armée d'Afrique.

Les chiffres suivants donnent des ordres de grandeur :

- Plus de 80 000 véhicules par jour sur l'avenue Jean Moulin au droit de l'APHM,
- Plus de 24 000 véhicules sur le boulevard Baille
- Environ 14 000 véhicules avenue St-Pierre (avant carrefour Armée d'Afrique)
- Environ 13 000 véhicules chemin de l'Armée d'Afrique

Le carrefour Jean Moulin / Baille présente un enjeu au regard du transfert des urgences en septembre 2014. Une enquête rapide à l'heure de pointe du matin confirme que :

- **environ 10 voitures sont stockées à chaque phase de feu dans le sens J. Moulin > Baille** à l'entrée de l'hôpital, soit le maximum sans déborder sur le flux principal,
- s'y ajoutent de **3 à 5 véhicules accédant au parking privé de l'APHM,**
- **2 ou 3 voitures stationnées dans l'anneau** devant l'entrée de l'hôpital,
- **des voitures en double file,** soit pour déposer une personne au métro, soit pour demander des renseignements sur les accès à la Timone au contrôle d'accès,
- **le carrefour est sinon globalement efficace,** à part quelques blocages ponctuels sur le tourne-à-droite de Jean Moulin vers Baille (passage piéton).

L'ajout de véhicules d'urgence sera très problématique en heure de pointe.

Ceux-ci se répartiraient entre les véhicules d'urgence du BMP ou du SAMU (env. 140 véhicules par jour), d'autant de voitures de particuliers en accompagnement et des urgences non médicalisées par des particuliers (env. 140).

Ainsi, le contrôle d'accès aurait à filtrer l'accès à chaque phase de feu de 90 secondes :

- à 3 ou 4 voitures venant se garer au Parking BMT,
- 1 ou 2 véhicules d'urgence + véhicule accompagnateur
- des personnes se trompant d'accès et devant être redirigées vers l'entrée St-Pierre, le parking Timone, le parking IHU, voire l'entrée de la Faculté (situation vue sur site…)

La principale différence entre la situation actuelle et la situation future sera certes l'ajout de quelques véhicules d'urgence supplémentaires. Mais la difficulté viendra surtout d'un besoin de filtrage plus important, l'entrée par Jean Moulin devenant réellement utilisée, et le besoin médical difficile à évaluer par rapport à la seule envie de se garer au plus prêt de l'hôpital. Ce filtrage demandera un espace tampon de quelques véhicules que n'offre pas la position actuelle des barrières d'entrée à proximité directe du rond-point.

Second enjeu majeur, les flots automobiles génèrent des nuisances majeures :

- de pollution et de bruits, particulièrement gênantes sur un site hospitalier les seuils de pollution étant franchis quasiment tous les ans pour le NO2 (tendance à la baisse) et pour les particules PM10 (tendance à la hausse),
- En gênant les nombreuses traversées piétonnes,
- En déqualifiant un site majeur pour Marseille (étudiant, emplois, recherche).

Le pôle Timone contribue de manière importante aux flux circulatoires, en particulier aux heures de pointes, par les déplacements de ses salariés. On peut estimer ainsi que 1 véhicule sur 3 circulant sur l'avenue Jean Moulin ou la rue St Pierre en heure de pointe du matin sont à destination de la Timone (site universitaire ou hospitalier confondus).

Organiser le report modal des actifs de la Timone participe ainsi directement à l'amélioration de la santé des salariés et des malades du site.

A l'horizon 2016/2017, la mise en service de la L2 entrainera un certain report de flux depuis la rocade du Jarret. Le PDU prévoit ainsi la diminution de la capacité circulatoire de la rocade du Jarret et la requalification en Boulevard Urbain Multimodal (BUM) d'ici 2023 du Jarret, du boulevard Baille, de la rue St-Pierre et du Chemin de l'Armée d'Afrique. Ce dernier serait connecté à un carrefour sur l'A50 et à la ZAC de la Capelette.

La requalification en BUM entraîne automatiquement l**a création d'un itinéraire cyclable et la plantation d'arbres.** Elle peut inclure la création de sites propres pour les bus, en particulier sur l'avenue Jean Moulin.

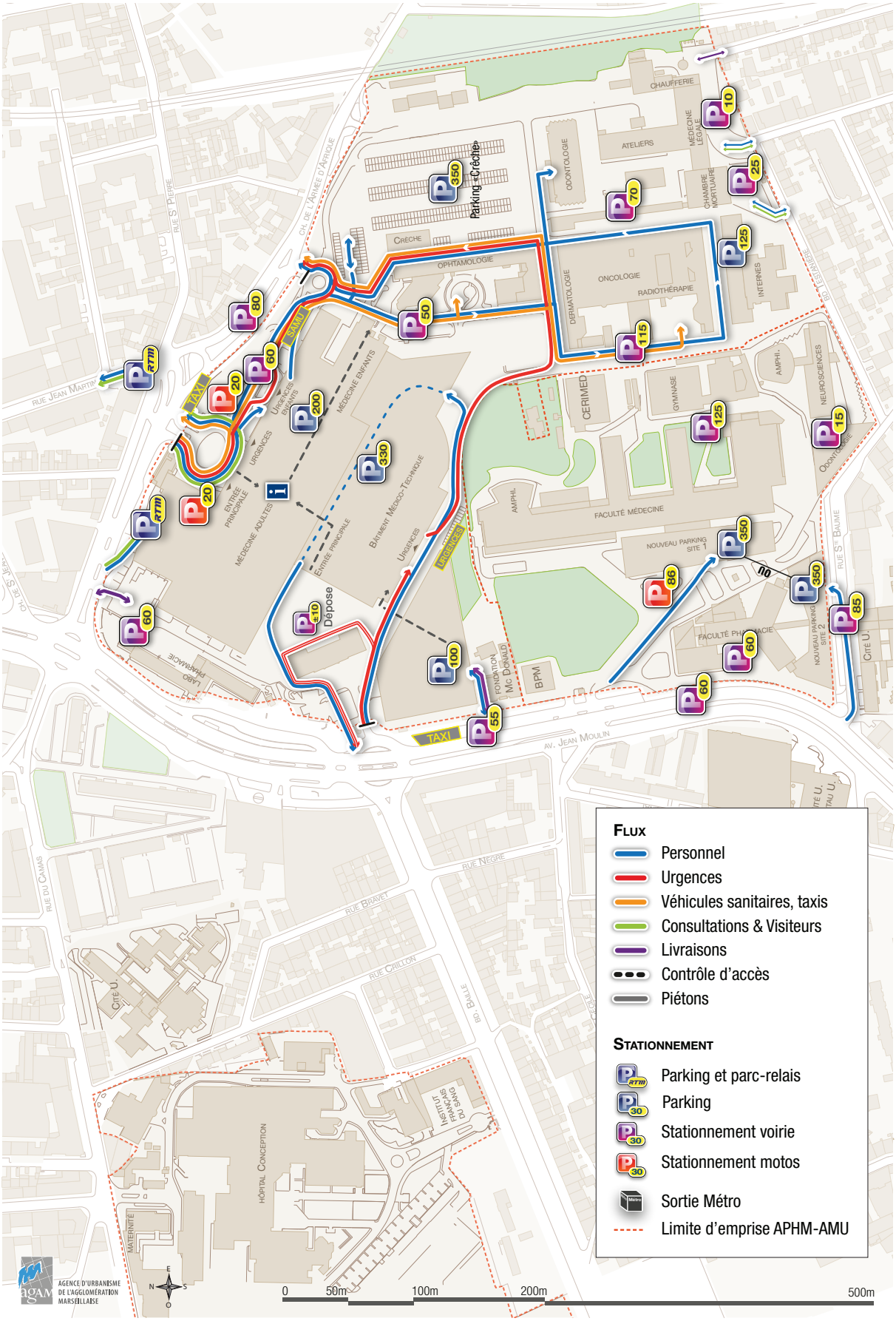
EQUILIBRES OFFRE/DEMANDE A COURT ET MOYEN TERME

Les sites hospitaliers de la Timone et de la Conception feront l'objet de changements profonds impactant directement l'organisation de leurs flux :

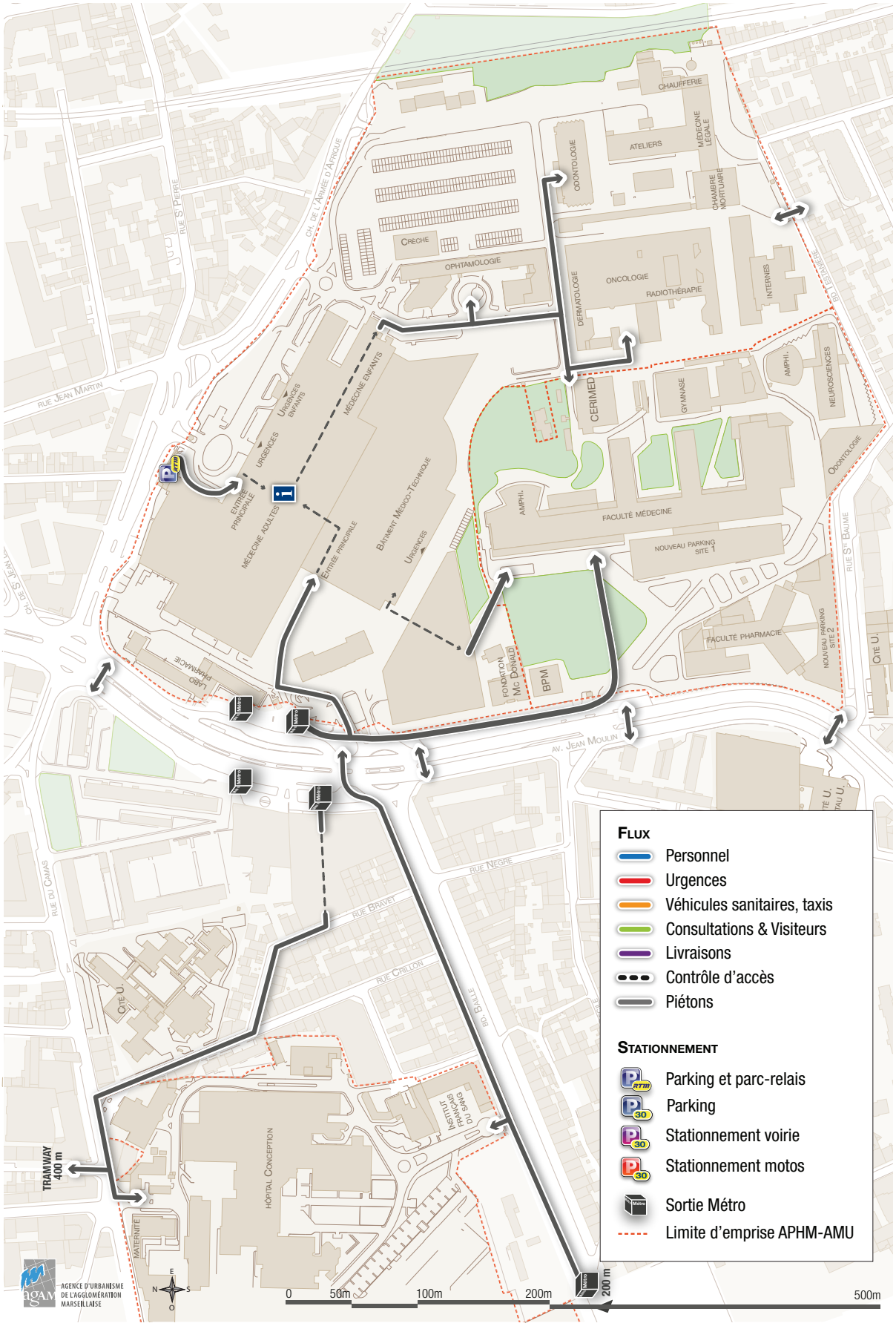
- Réorganisation des activités, de la Conception vers la Timone (Urgences puis Maternité à long terme),
- Poursuite des changements des horaires de travail, vers plus de journées longues : équilibre 50/50 en 2016 et de 60% de journées longues à terme.
- L'incitation à un plus faible usage de la voiture (PDU…).

Cette dernière tendance, déjà entamée, se verra renforcée par les actions des collectivités locales (requalification du Jarret, limitations au stationnement sur voirie), les attentes des salariés (coût de l'énergie) et de l'APHM (PDE, coût de construction du stationnement). Dans la logique du PDU, il nous semble raisonnable de fixer l'objectif que 50% des salariés à terme utiliseront leur voiture ou leur moto pour travailler. Ces objectifs sont raisonnables au regard de la localisation résidentielle des actifs et de l'amélioration de l'offre en TCSP.

APHM ■ Circuits véhicules programmés



APHM ■ Circuits piétons programmés



Nous proposons que l'ensemble des modes augmentent, y compris la moto qui constituera probablement une alternative pour certains salariés de l'APHM (médecins mobiles…). Il est alors indispensable de bien gérer son stationnement.

Part modale Timone	PDE Timone	Hyp. 2016	Hyp. Long terme
Voiture	75,4%	58%	40%
Moto	3,1%	7%	10%
Transports collectifs	9,7%	20%	30%
Marche, vélo	11,8%	16%	20%

Objectifs raisonnables d'usage des modes de déplacement pour l'APHM, site de la Timone

A partir des hypothèses précédentes, l'AGAM a évalué les conséquences de la hausse d'activité de la Timone sur les flux. Deux scénarios sont proposés : maintien des parts modales et baisse de l'usage de la voiture dans les proportions du tableau précédent.

Il ressort de ces scénarios que l'augmentation de l'activité de la Timone entraînerait, sans report modal, une hausse de 20% des flux automobiles en heure de pointe du matin à court terme et de 45% à moyen terme. La demande de stationnement augmenterait elle aussi de 130 et 280 places. Les nouveaux parkings permettront d'assurer un équilibre à court terme, l'arrivée de la maternité nécessiterait environ 200 places supplémentaires.

A contrario, si un effort en faveur **d'un changement de choix modal des salariés** est engagé, alors il est possible de diminuer les flux de circulation, et de maîtriser la demande de stationnement. Le nombre de places de parking peut être revu à la baisse :

- Suppression du stationnement sur voirie publique et diminution à l'intérieur des sites de l'APHM,
- Diminution progressive des abonnements dans le parking Qpark au bénéfice des visiteurs de la Timone (+25 places en 2016, +35 à long terme)
- Baisse à long terme de 100 places sur l'ensemble « Crèche » / « Maternité ».

Par ailleurs, le nombre d'actifs usagers des transports collectifs serait triplé, pour atteindre 600 à court terme et 1000 à long terme. Ces chiffres semblent atteignables, s'ils sont accompagnés d'une optimisation du stationnement et d'une relance des mesures PDE.

L'augmentation de l'usage de la moto, et sa canalisation, nécessiterait des équipements spécifiques supplémentaires (parking couverts, casiers) et répartis sur tout le site Timone. Il semble raisonnable et nécessaire de prévoir environ 150 à 200 places.

Enfin, les modes doux nécessitent d'être accompagnés comme les autres modes par des actions spécifiques : aménagement des continuités piétonnes, aménagements cyclables (stationnement, casiers, douches….), communication interne.

	2012	Fil de l'Eau		Baisse usage voiture	
		+IHU+BMT	+Maternité	+IHU+BMT	+Maternité
Actifs sur site	4220	4550	4990	4550	4990
Flux voiture heure de pointe	1280	+20%	+45%	-5%	-15%
Besoin stationnement voiture	1400	1530	1680	1170	890
Offre stationnement voiture	1260	1530	1480	1300	1000
Besoin stationnement Moto	60	65	70	130	220
Actifs usagers TC	306	+7%	+15%	+80%	+180%
Actifs usagers modes doux	312	+7%	+17%	+60%	+120%
Besoin « Visiteurs » voiture	770/j	840/j	970/j	Idem	Idem

PROPOSITIONS A COURT TERME

La mise en service du BMT à partir de fin 2013 et le transfert des urgences en septembre 2014 nécessitent des réponses de court terme aux questions de flux. Ces réponses liées aux besoins de l'APHM, doivent s'articuler avec les projets à court terme des autres acteurs :

- Pour MPM, la mise en accessibilité des quais du pôle d'échanges de la Timone,
- Pour AMU, une 1ère phase d'aménagement du schéma directeur Campus Santé.

Comme expliqué dans le diagnostic, il n'est pas envisageable d'organiser l'entrée des urgences médicalisées, des urgences particulières, du parking BMT et le filtrage des entrées erronées sur le rond-point Baille, déjà saturées.

Pour conserver un fonctionnement adéquat, l'AGAM propose les actions suivantes :

1. **Organiser les entrées du Parking BMT** par le chemin de l'Armée d'Afrique ou l'entrée St-Pierre, ce qui supprime entre 3/5 véhicules par cycle de feu. Maintenir les sorties par le rond-point Baille, le stockage se faisant dans l'enceinte de l'APHM,
2. **Décaler de 25 mètres par rapport au rond point le filtrage des flux d'entrée** et pouvoir stoker 3-4 véhicules. Séparer les urgences médicalisées sur un coupe-file.
3. **Rendre les entrées plus lisibles par J. Moulin,** pour les voitures (en particulier bien marquer « Urgences »), les piétons (revoir ou supprimer les barrières) et reprendre le fléchage des flux voitures depuis les grands axes.

Réorganiser les flux et les entrées

Un tel dispositif modifie l'organisation des flux internes à l'APHM (cf. schéma « circuits proposés »). A cette occasion, il peut être envisagé des changements complémentaires de manière à améliorer la lisibilité de chaque porte d'entrée :

- **L'entrée St-Pierre serait dédiée à la dépose minute** des particuliers, des VSL, des urgences « Enfant » et des ambulances. La voie interne APHM entre St-Pierre et « Crèche » ne fonctionnerait que dans le sens ouest-est.
- **Dédier l'entrée Armée d'Afrique aux salariés de l'APHM** vers les parkings « Médecin » (entrée/sortie inversés), « Crèche » et BMT, ainsi que les places sur voirie.
- **La sortie de la dépose minute visiteurs** serait **maintenue rue St Pierre.**
- **La sortie Armée d'Afrique accueillerait les urgences, les parkings salariés et les véhicules sanitaires** venant de la radiothérapie.

Cette option nécessite d'aménager le chemin de l' l'Armée d'Afrique en supprimant 2 files de stationnement : pour libérer une file de stockage en entrée de l'APHM, et une file d'insertion en sortie.

Faire fonctionner l'entrée Jean Moulin de l'APHM

Sur l'avenue Jean Moulin, entre l'APHM et l'AMU, il est nécessaire de **totalement supprimer le stationnement,** sauf la station de taxi. En effet, la contre-allée doit être protégée pour l'accès à l'IHU (voitures et livraisons). De même, le trottoir entre l'entrée de la Faculté et la rue du Canada doit être équipé de potelet, le stationnement sur le trottoir rendant la marche dangereuse, et gênant les flux de circulation.

Gérer et optimiser le stationnement

Les sites Timone et Baille sont tous deux équipés de Parkings Publics, un privé (Baille-Conception), l'autre en DSP avec MPM (Timone). Comme le prévoit le PDU, il est nécessaire **d'étendre la zone payante dans les 300 à 500 m.**

Cette orientation est d'autant plus nécessaire autour de ces parkings qu'elle permettra :

- De diminuer le nombre de voiture des actifs et des étudiants sur les trottoirs, et ainsi d'améliorer le cheminement des piétons,
- De favoriser le stationnement des visiteurs de la Timone et de la Faculté, qui actuellement ne trouvent pas de place sur la voirie.

L'extension du stationnement payant pourra difficilement être mise en place à court terme (mi 2013 au plus

tard), au vu des contraintes de marché public pour la Ville de Marseille. Une date plus raisonnable serait fin 2014 et coïncider avec la mise en service du BMT et du parking « Crèche ». Prévoir ce délais il serait souhaitable d'engager une nouvelle phase du PDE, en particulier pour l'optimisation de l'usage du stationnement.

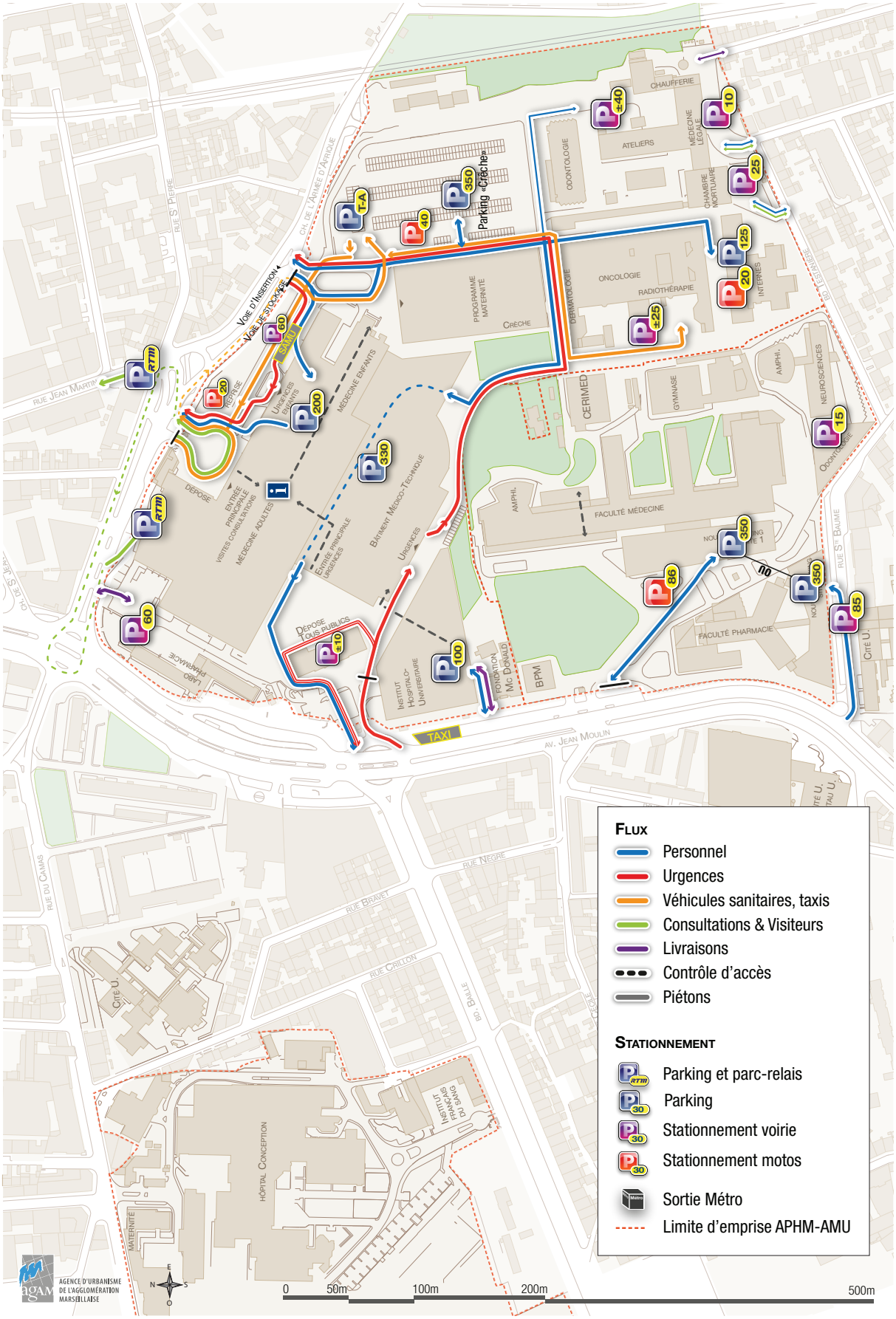
La suppression du stationnement sur l'avenue Jean Moulin, et l'extension du stationnement payant, posera un réel problème pour les étudiants. Même si ceux-ci sont peu nombreux à utiliser leur voiture, et qu'il est possible d'en réduire le nombre, il n'en reste pas moins qu'une offre de **200 à 300 places est indispensable**. Celle-ci est de la **responsabilité d'Aix-Marseille Université,** tout comme pour ses salariés. Pour limiter les effets d'aubaine, des critères clairs doivent être prévus : lieu de résidence éloigné, engagement de covoiturage, personnes à mobilité réduite… Ces places pourraient naturellement être réalisées dans le parking en ouvrage actuellement envisagé.

Mise en accessibilité du pôle d'échanges et amélioration des cheminements

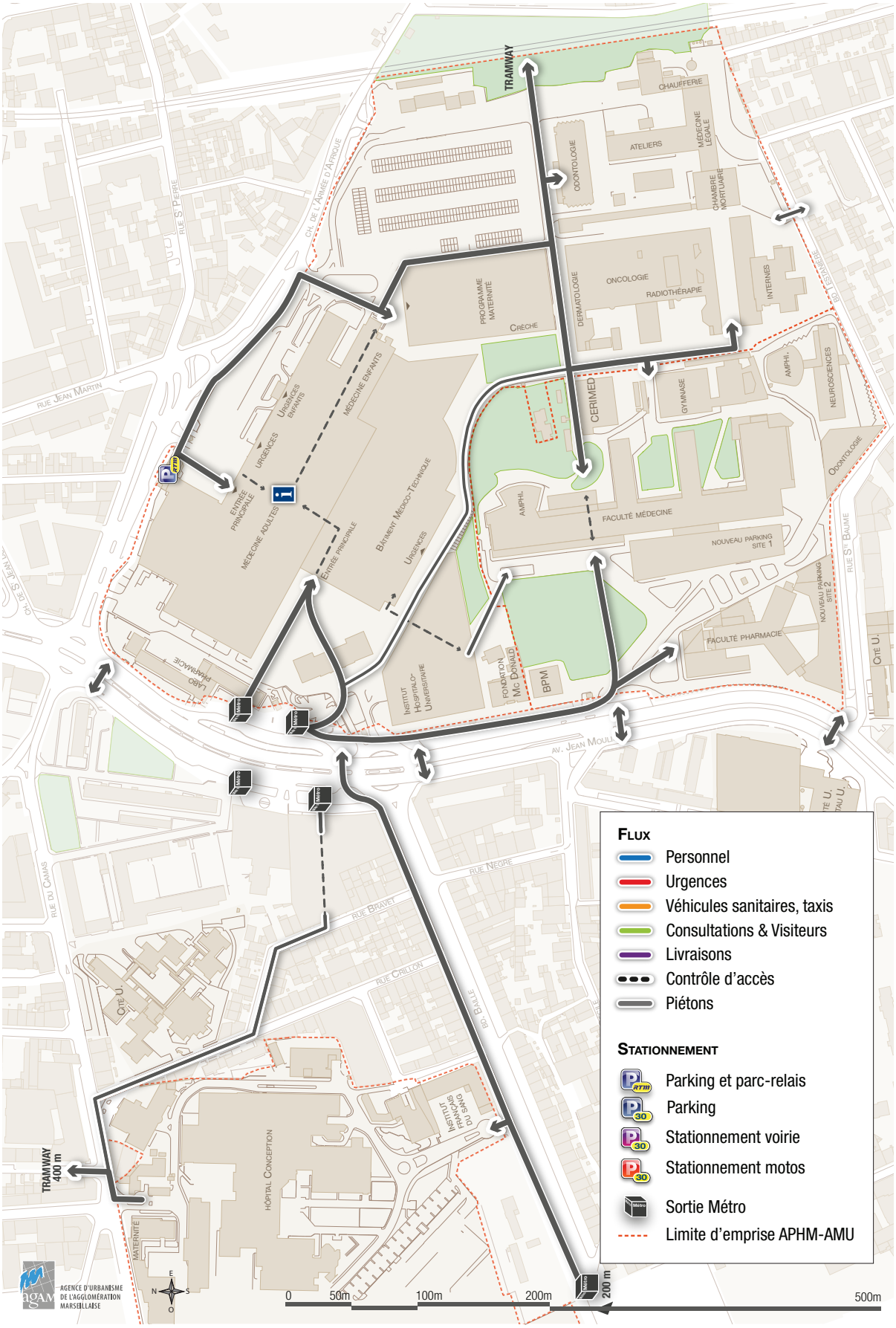
MPM va engager des études de mise en accessibilité du pôle d'échanges de la Timone en 2013. Il est indispensable de les inscrire dans une réflexion plus globale de l'évolution de l'espace public et de l'espace privé de l'APHM et d'AMU.

Des aménagements court terme des cheminements piétons seraient souhaitables et seront regardés en phase 2, en particulier entre hôpitaux, du pôle d'échanges vers l'hôpital de la Timone et la Faculté, dans le site de la Timone, sur la rue St Pierre, en traversée du Jarret…

APHM ■ Circuits véhicules proposés



APHM ■ Circuits piétons proposés



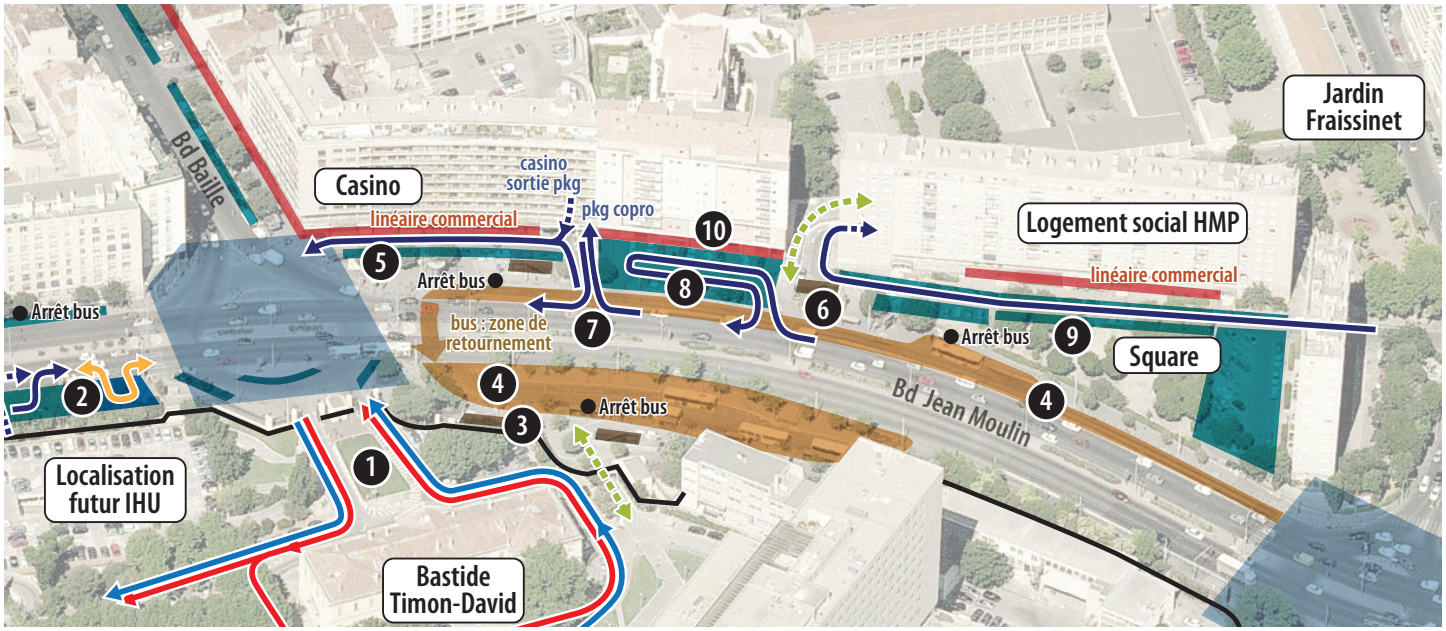
PARTIE V

Les orientations urbaines

Les orientations urbaines

La Timone

Accès Timon david ■ Fonctionnement général



Timon David ■ *Légende*

- Carrefour
- Aire de stationnement sur l'espace public
- Sens du flux
- Linéaire commercial
- Clôture (Imperméabilité)

DÉPLACEMENT

- Espace RTM + TCSP
- Station de métro
- Station de taxi
- Liaison piétonne

CIRCUITS PROGRAMMÉS APHM

- Flux interne : Urgences
- Flux interne : Personnel
- Flux interne : Taxi sanitaire, consultation...

Timon David ■ *Accès*

Les espaces publics devant l'entrée Timon-David de l'hôpital sont d'une très grande superficie mais cumulent de très nombreuses fonctions sans organisation ni lisibilité. Il s'agit d'un espace dédié au fonctionnement plutôt qu'à un support de lieu de vie et de qualité urbaine.

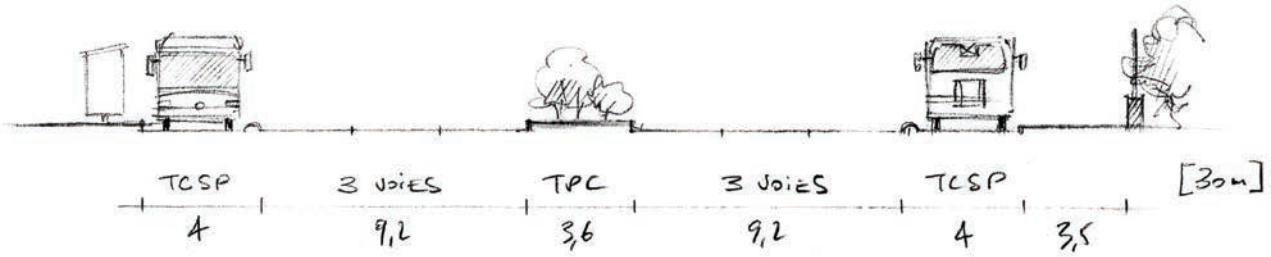
L'entrée Timon-David

1. entrée de l'hôpital ; prévue pour cumuler l'entrée du personnel et des urgences, sa mise en scène souffre de l'encombrement urbain et du stationnement anarchique
2. aire taxi
3. métro Timone
4. espace dédié à la RTM : accueil, stations et terminus avec aire de retournement, voie de stockage et stationnement des bus à l'arrêt. Cet espace est en connexion directe avec le métro. Fonctionnel, il constitue néanmoins un masque important pour la future entrée principale de l'hôpital et la lisibilité des parcours piétons.

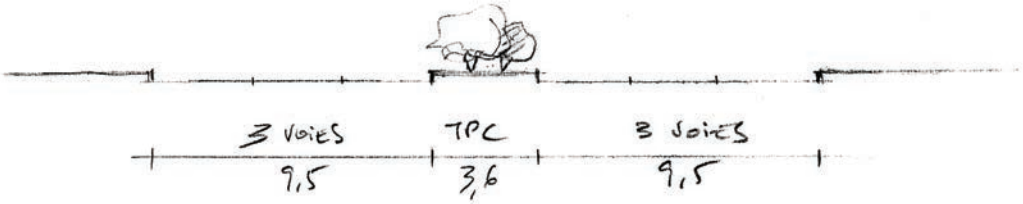
La rive Baille

5. contre-allée du Casino avec aire de stationnement ; elle ne permet pas l'entrée au parking Casino mais sa sortie sur le Jarret et dans le rond point. Elle permet aussi une dépose et quelques places de stationnement. Elle participe avec les autres accès d'une perception générale confuse, du manque de lisibilité et du fractionnement des parcours piétons
6. métro Timone
7. accès au parking privé de la copropriété (entrée-sortie)
8. aire de stationnement en rapport avec les commerces
9. aire de stationnement privée des logements sociaux HMP
10. lineaire commercial ; il pâtit de cette perception de confusion, du manque de fluidité dans les parcours piétons et d'un espace public de mauvaise qualité. L'offre commerciale pourrait être renouvelée si un espace qualitatif permettait une meilleure visibilité et un effet vitrine attractif.

Accès Timon david ■ État des lieux/Coupes

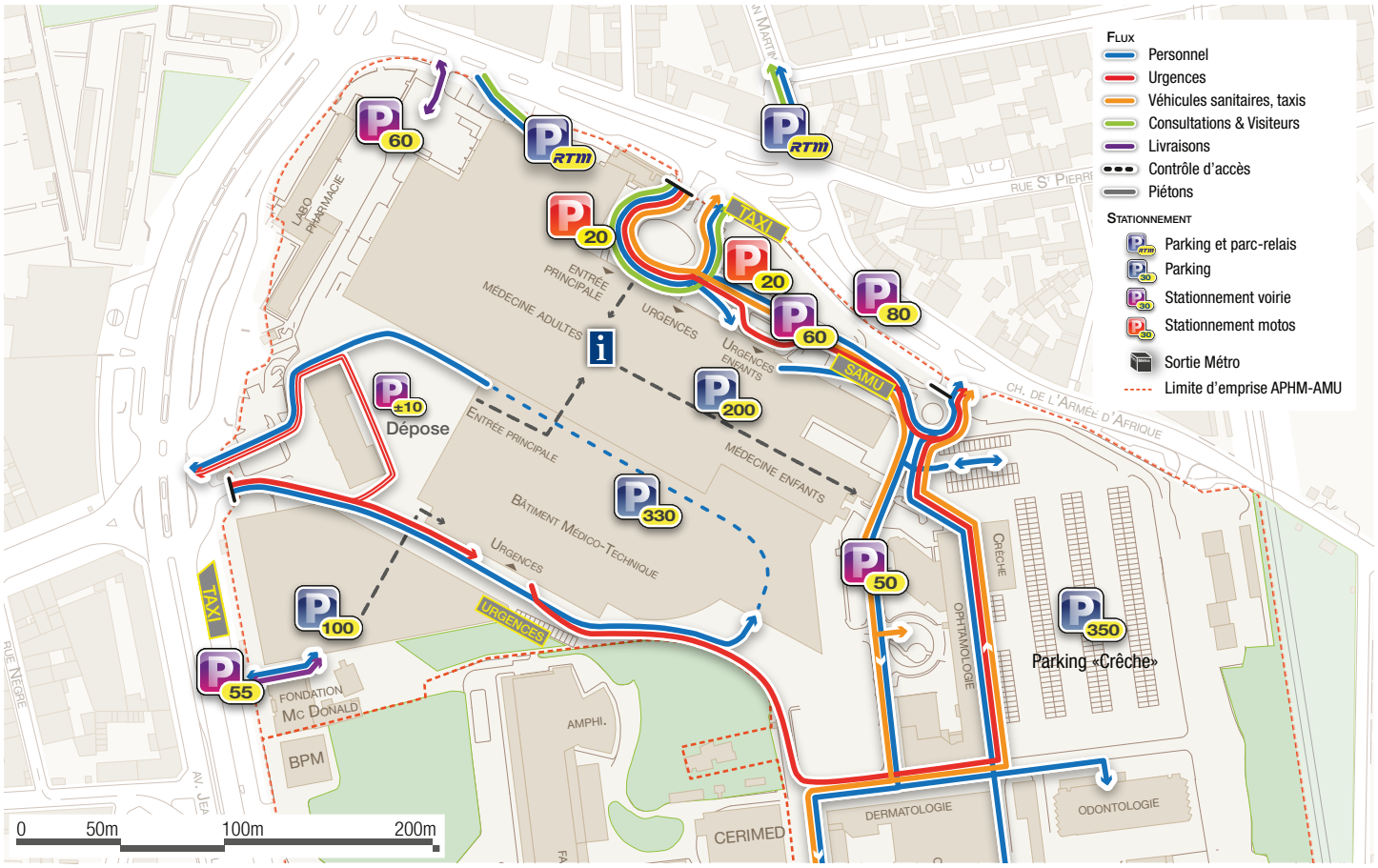


Profil existant sur Jean Moulin : AA'

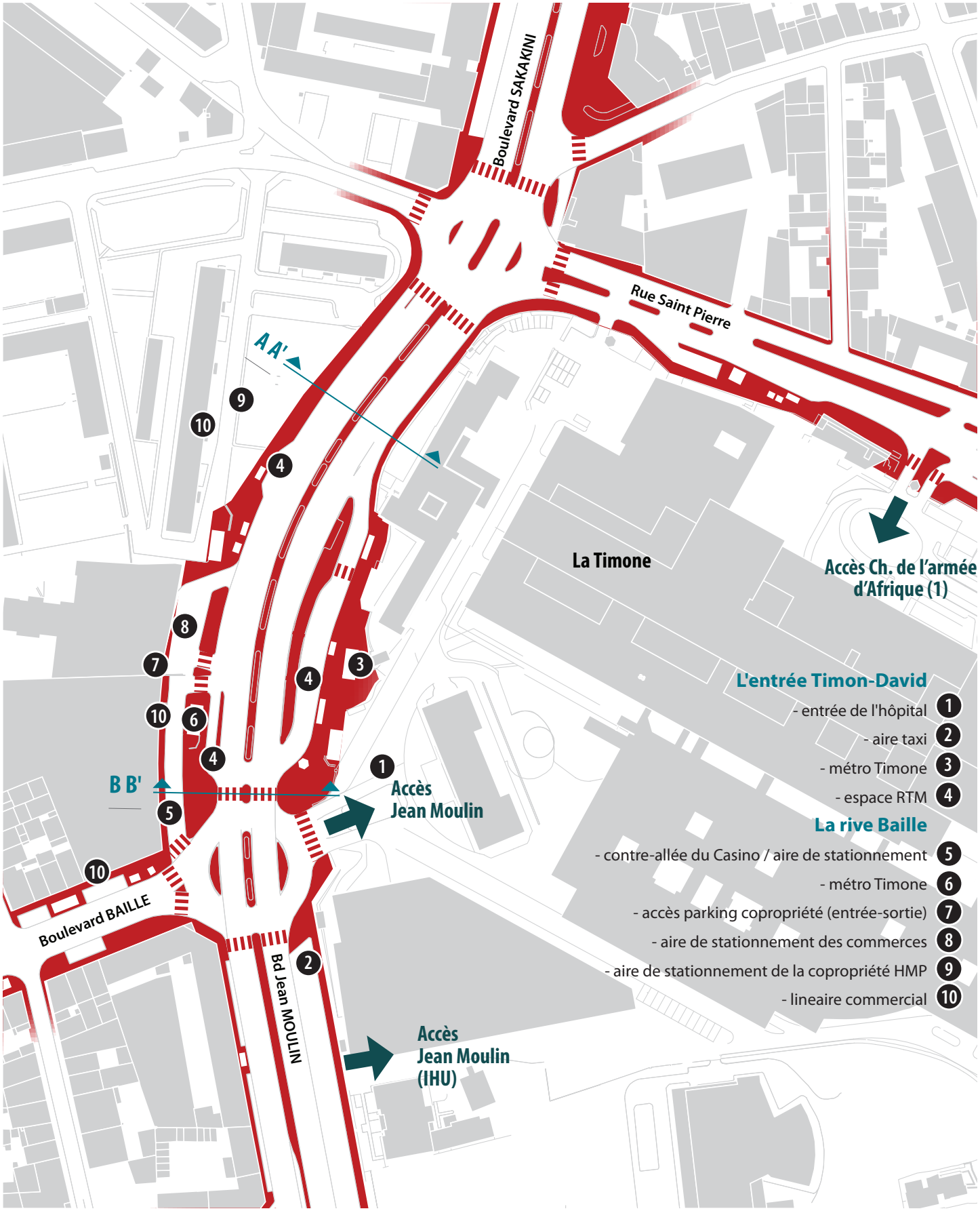


Profil existant sur Jean Moulin : BB'

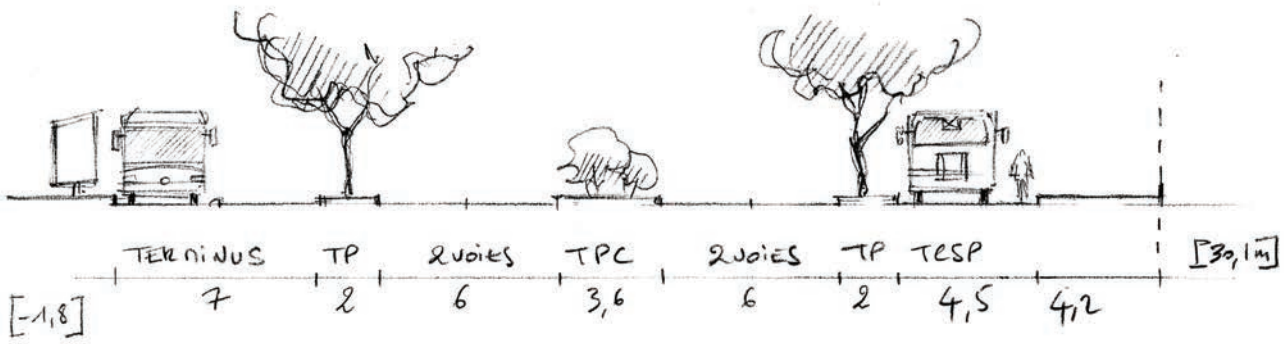
Accès Timon david ■ Circuits des véhicules programmés



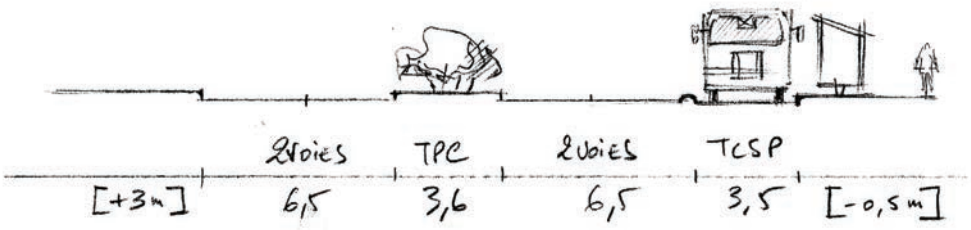
Accès Timon david ■ État des lieux



Accès Timon david ■ Projet/Coupes

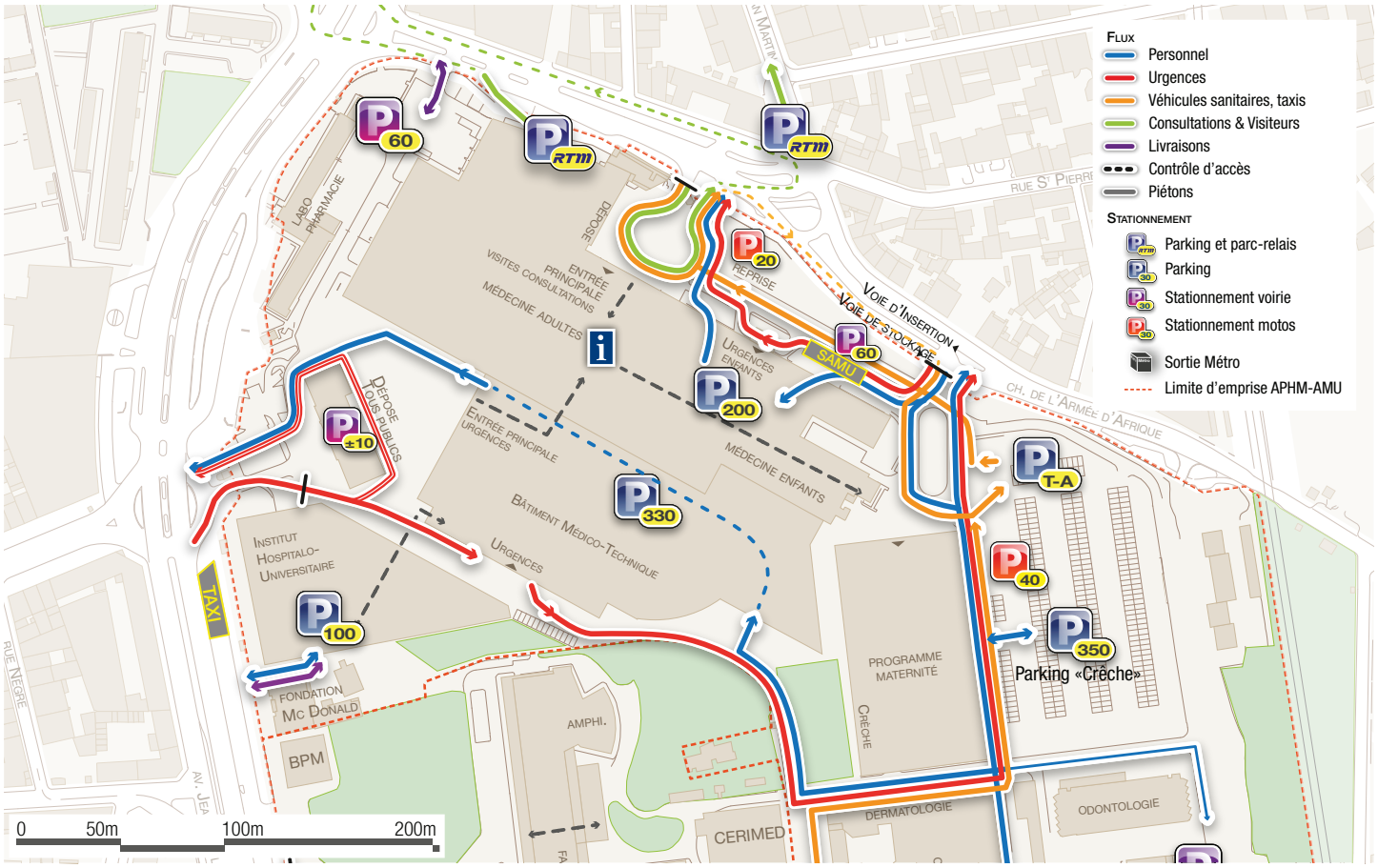


Profil projeté sur Jean Moulin : CC'

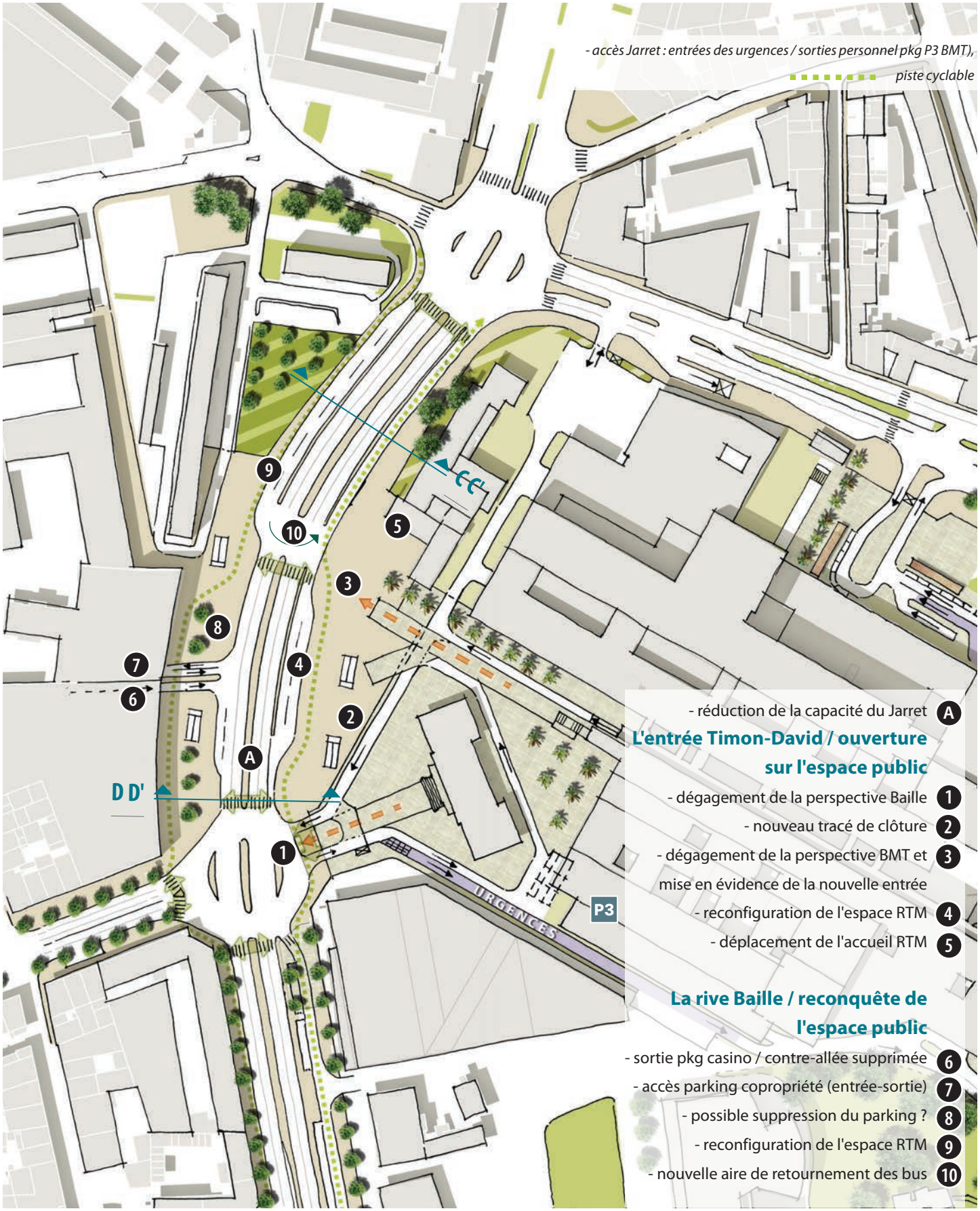


Profil projeté sur Jean Moulin : DD'

Accès Timon david ■ Circuits des véhicules proposés

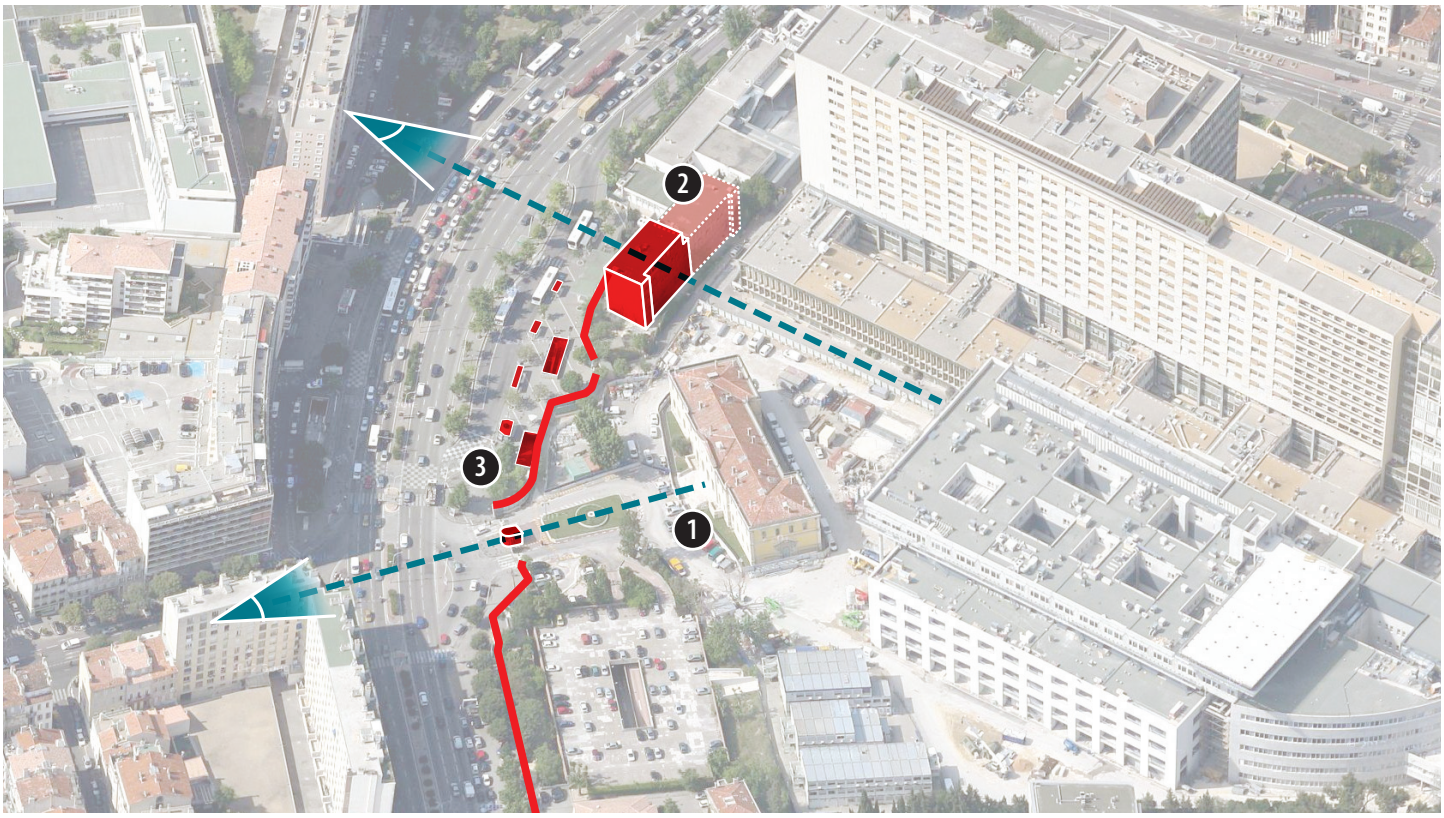


Accès Timon david ■ Proposition



1/2000

Morphologie générale ■ Axes de composition, lisibilité et transparence



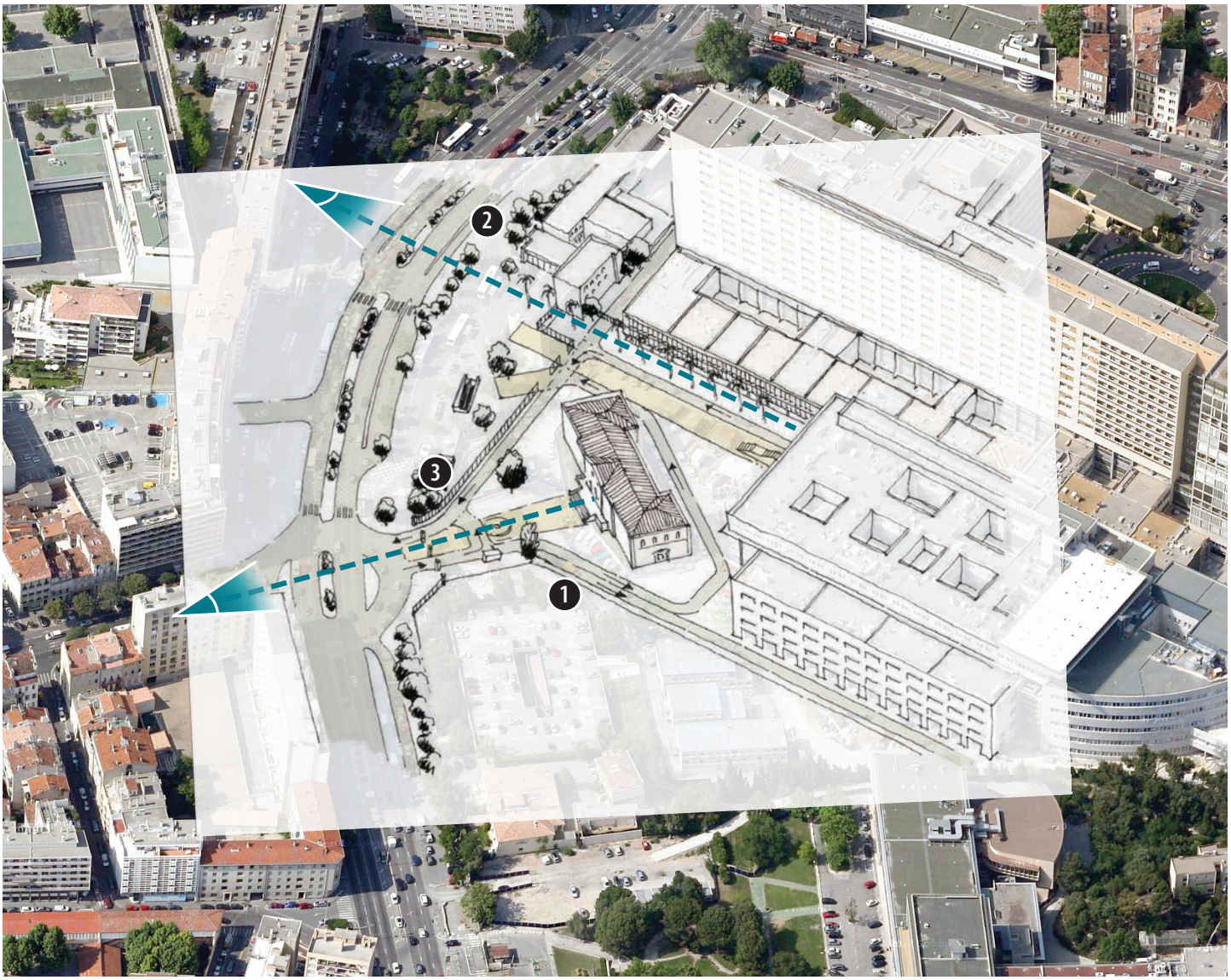
Ouverture et transparence

L'interface entre l'hôpital et la ville se traduit par les limites séparatives. La question du traitement de l'enceinte est donc à aborder à proximité des entrées majeures pour y favoriser l'impression d'ouverture sur l'extérieur et les transparences.

1 Mise en scène de l'entrée principale et de la bastide (travail sur la réduction de la place dédiée à la voirie, à la suppression de tout obstacle et encombrement urbain).

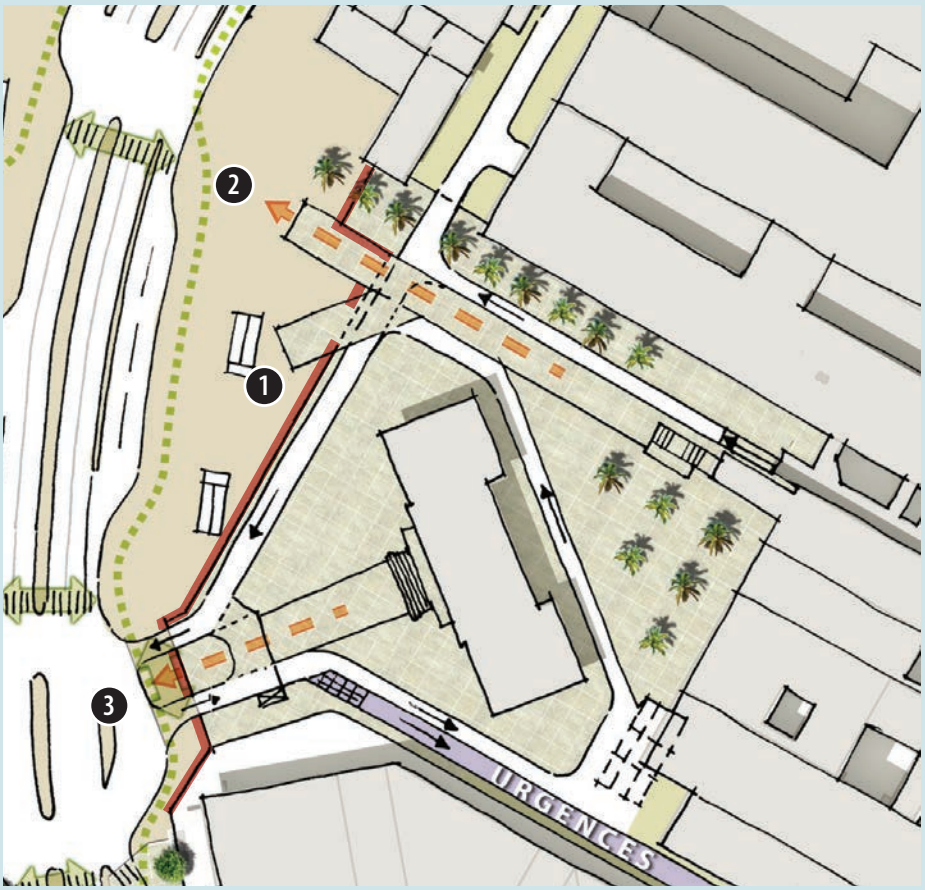
- Réduction des effets de limites dedans-dehors et effet de continuité avec l'espace public (suppression des volumes bâtis qui referment l'espace, qui brisent les perspectives 2).

- travail de concert avec MPM sur l'homogénéité du traitement des espaces publics et sur la limite foncière afin de tendre vers la linéarité d'une clôture ajourée 3 et proscrire les tracés sinueux qui font masque.


2
3
1

1

Morphologie générale ■ Une nouvelle limite de clôture



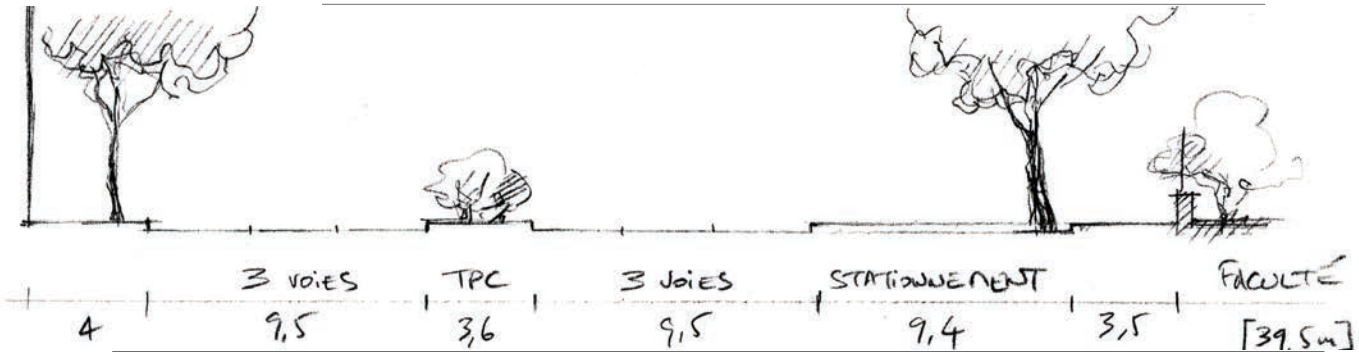
Ouverture et transparence

Les intentions décrites en page précédente sont traduites ici par une nouvelle limite de clôture :

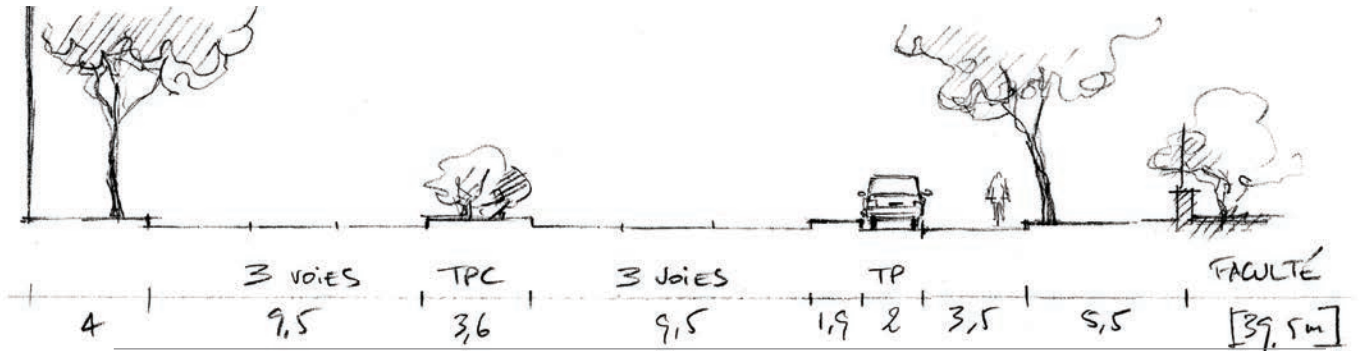
- une clôture la plus rectiligne possible afin d'éviter les effets de masque,
- une clôture dont le dessin, les matériaux utilisés et la couleur convergeront vers le maximum de légèreté,
- une répartition espace public - APHM la plus simple possible pour une lisibilité optimisée,
- des entrées localisées dans les axes de composition pour une meilleure compréhension de l'espace par l'usager :

1. axe depuis le métro,
2. axe principal du BMT, *
3. axe historique Baille-Timon David.

Accès Timon david ■ Proposition court terme (Jarret 2 x 3 voies)

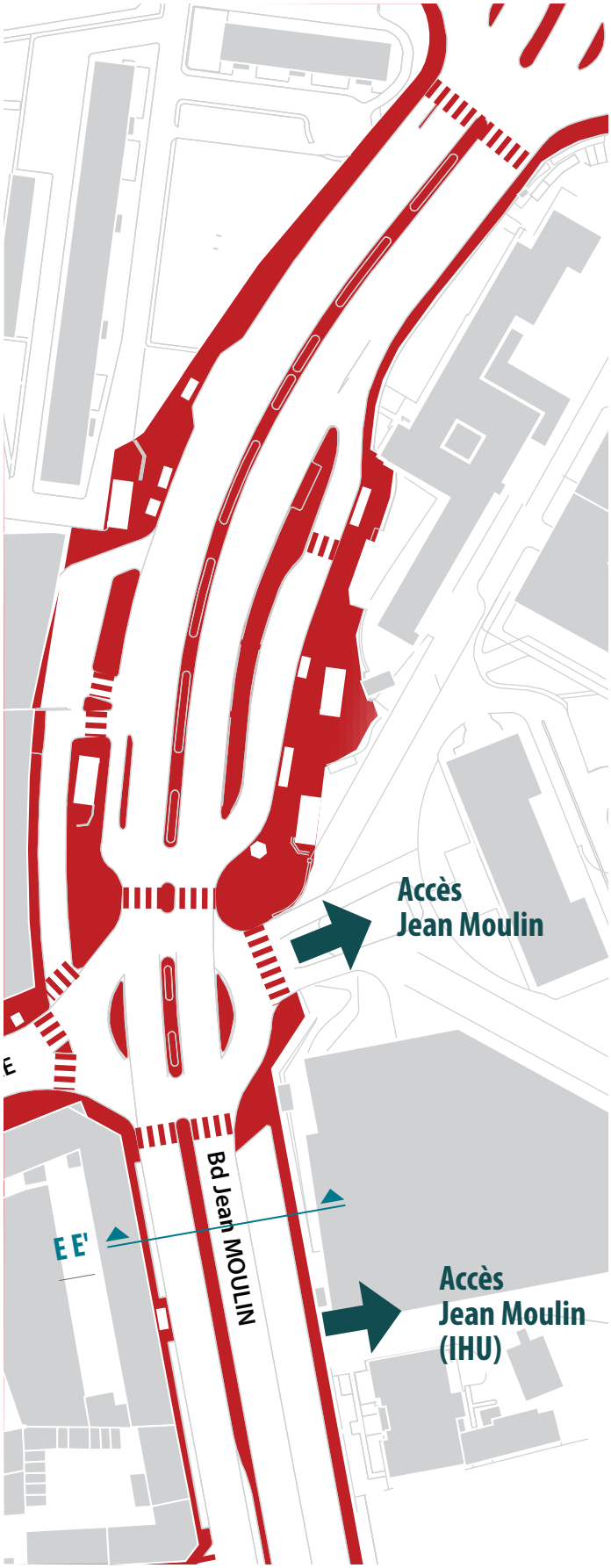


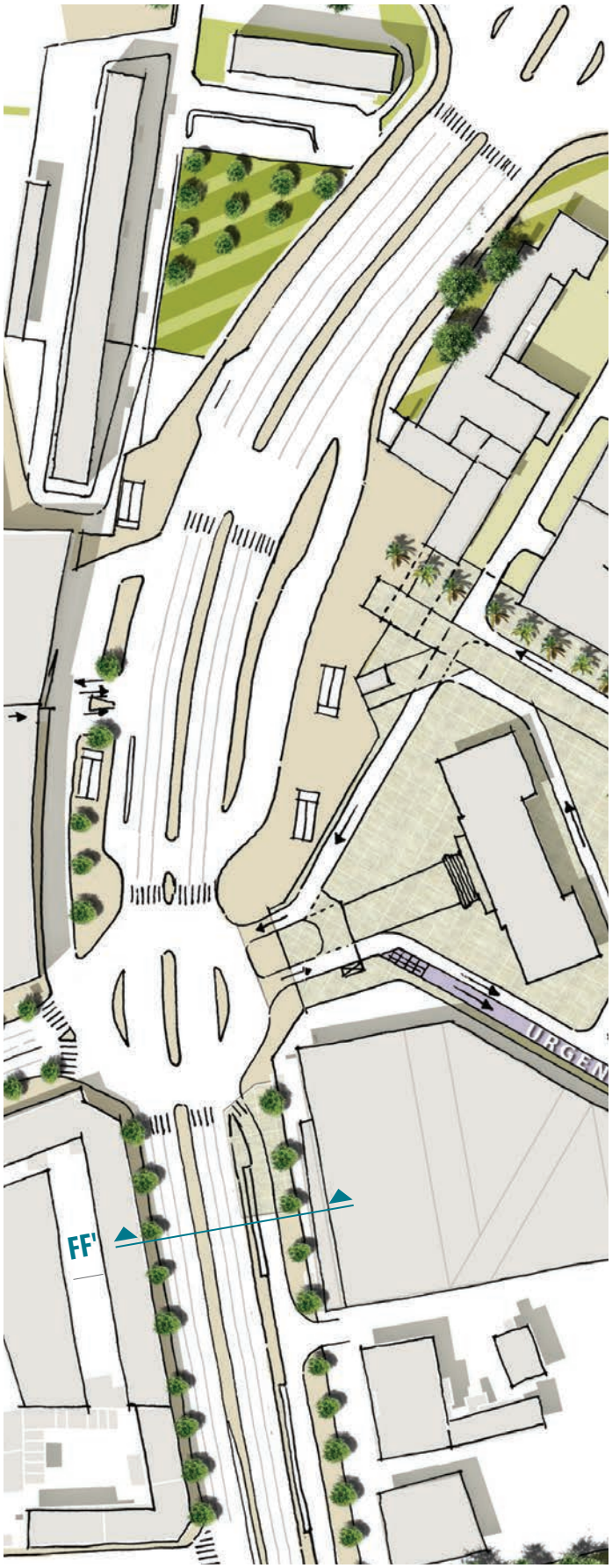
Profil existant sur Jean Moulin : EE'



Profil projeté sur Jean Moulin : FF'

Accès Timon david ■ Proposition court terme (Jarret 2 x 3 voies)



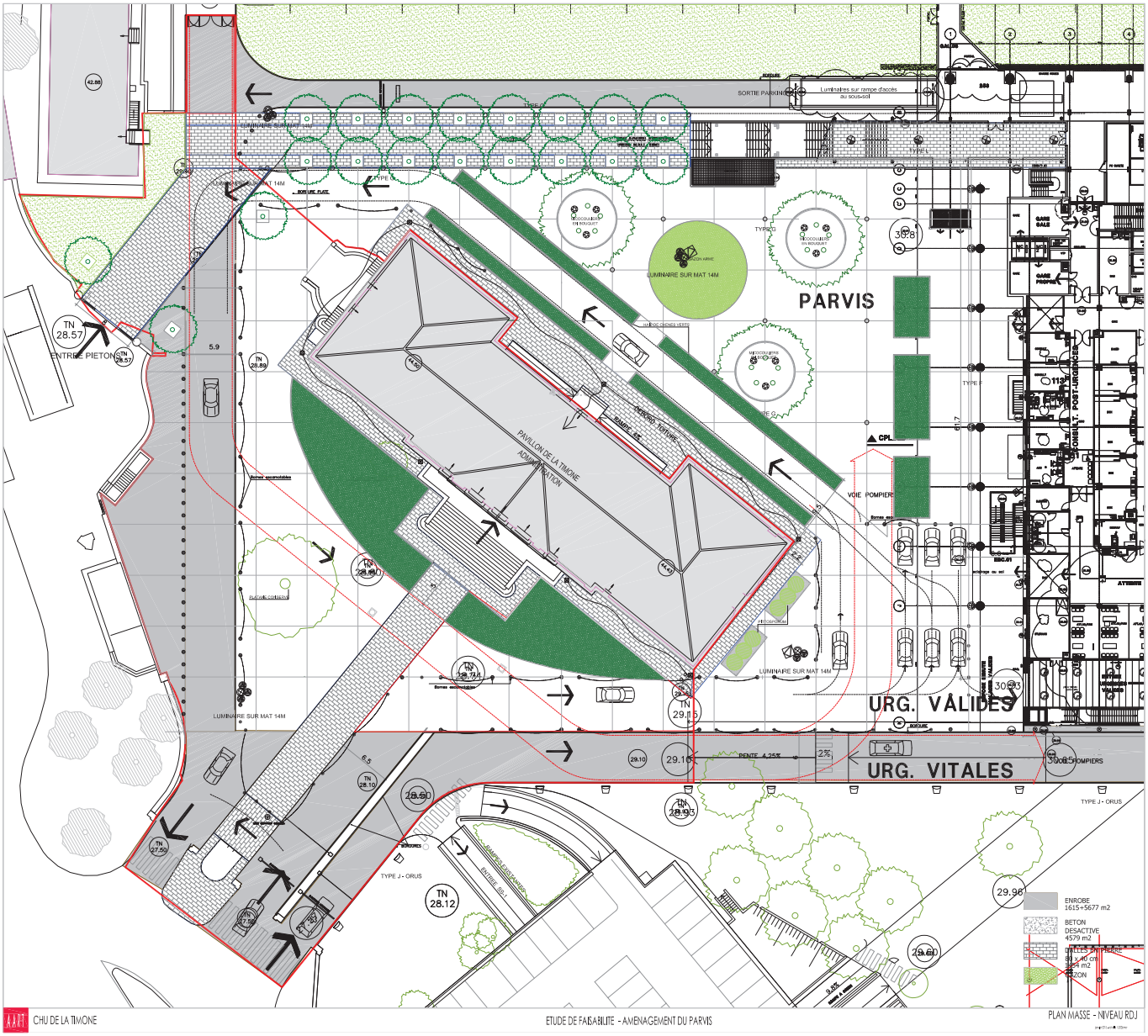


Morphologie générale ■ Accès urgences

Propositions actuelles

Les inconvénients relevés sur cette hypothèse :

- une place laissée à la voirie trop importante pour assurer une continuité dans la perception des espaces publics.
- une multiplication des voies, des largeurs importantes (risque de stationnement anarchique),
- un espace de stationnement 2 roues inadapté à la volonté de composer un grand parvis de mise en valeur du pôle hospitalier, et d'établir une relation perméable avec l'espace public,
- une voie de stockage trop faible entre la barrière et le rond-point, avec des risques important d'encombrement sur le Jarret.

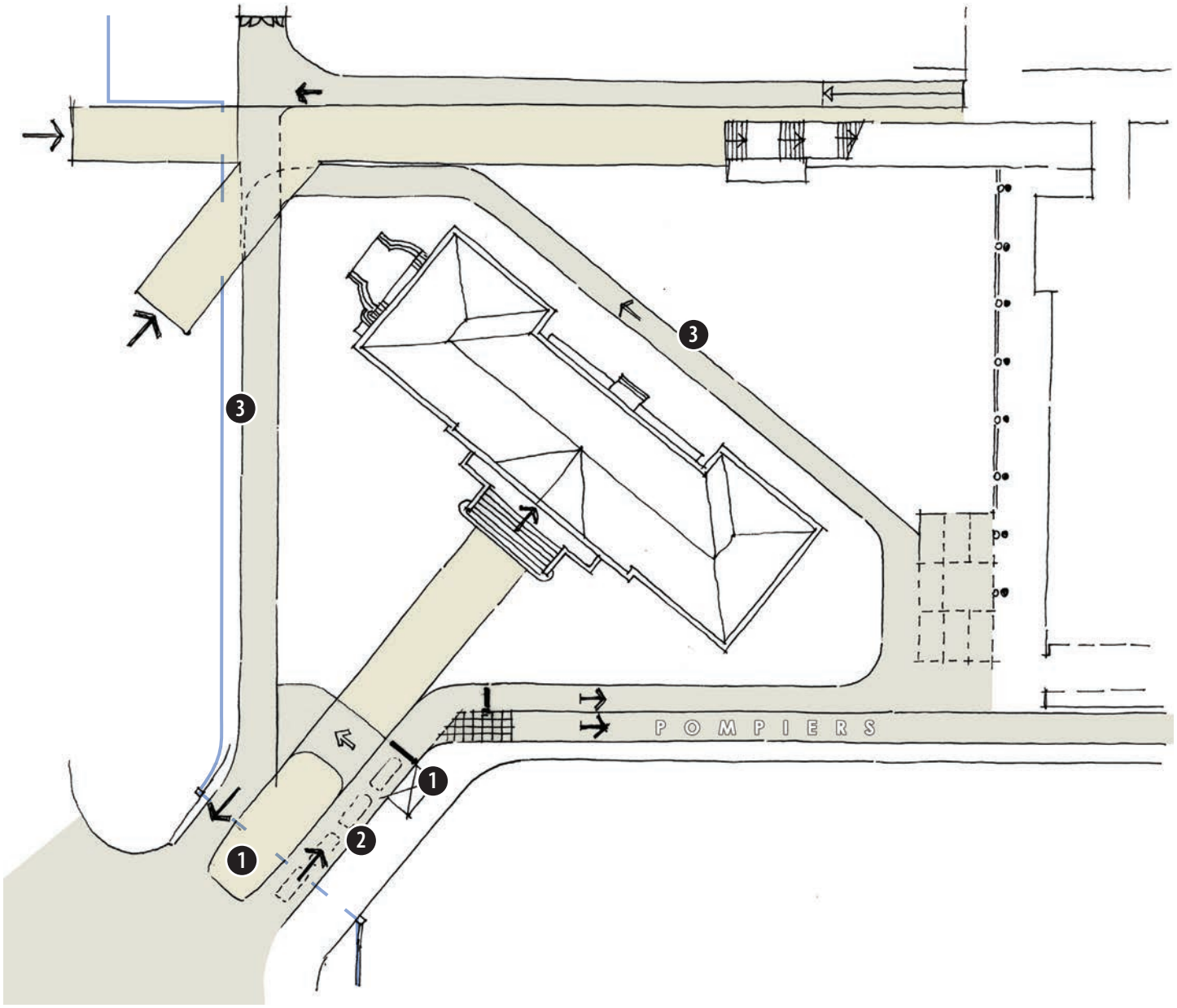


Propositions agam

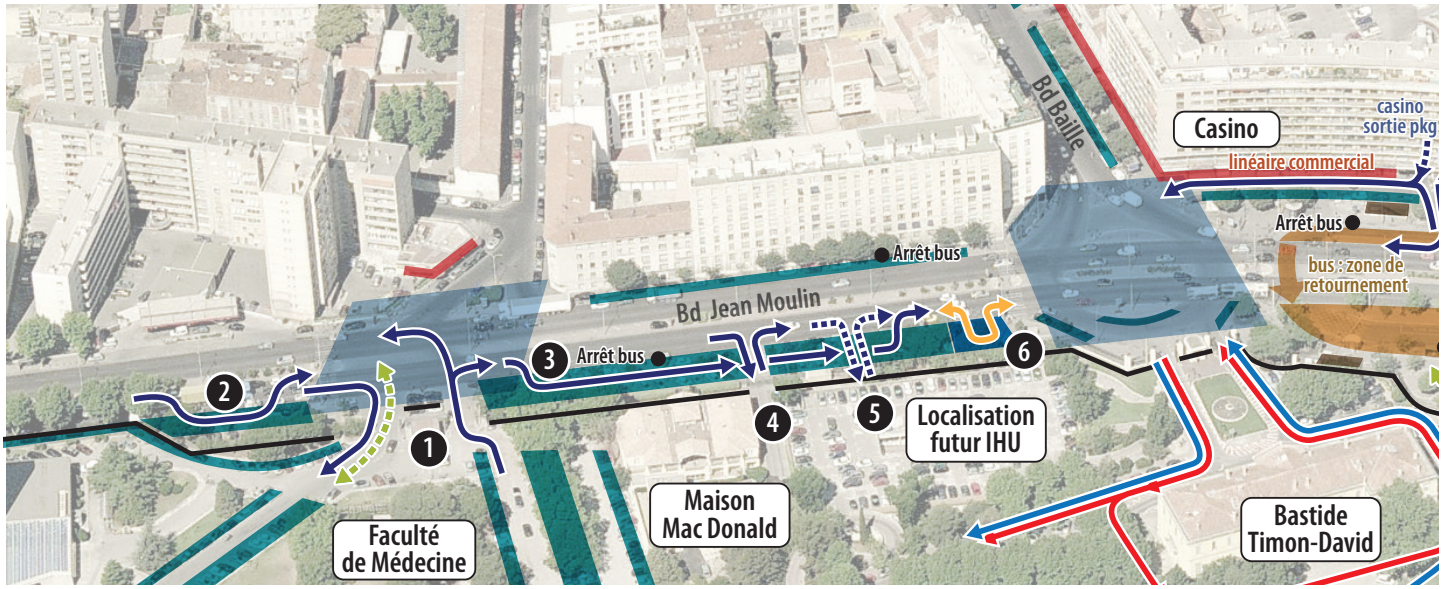
Il s'agit d'une proposition alternative permettant :
- de libérer la perspective de l'axe historique de Baille ,
- d'établir une continuité visuelle jusqu'à la bastide Timon-David sans obstacle (supression de la guérite),
- de limiter l'espace dévolu à la voirie pour privilégier celui du piéton,
- de gommer les notions dedans-dehors pour optimiser la perception des espaces publics.

Cette hypothèse comprend :

1. la démolition de la guérite dans l'axe de la bastide, et son implantation à droite de la voie (cependant : inconvénient pour la conversation avec le gardien),
   - le déplacement de l'accès du personnel sur une autre entrée (Armée d'Afrique), afin de ne recevoir que les urgences,
2. une voie de stockage jusqu'à la barrière autorisant plus de 4 voitures afin de soulager le rond point du Jarret.
3. une largeur de voie réduite au minimum au profit de l'espace public et pour éviter le stationnement à cheval et la prise de vitesse dans un espace apaisé.



Accès Faculté ■ Fonctionnement général



Faculté ■ *Légende*

- Carrefour
- Aire de stationnement sur l'espace public
- Sens du flux
- Linéaire commercial
- Clôture (Imperméabilité)

DÉPLACEMENT
- Espace RTM + TCSP
- Station de métro
- Station de taxi
- Liaison piétonne

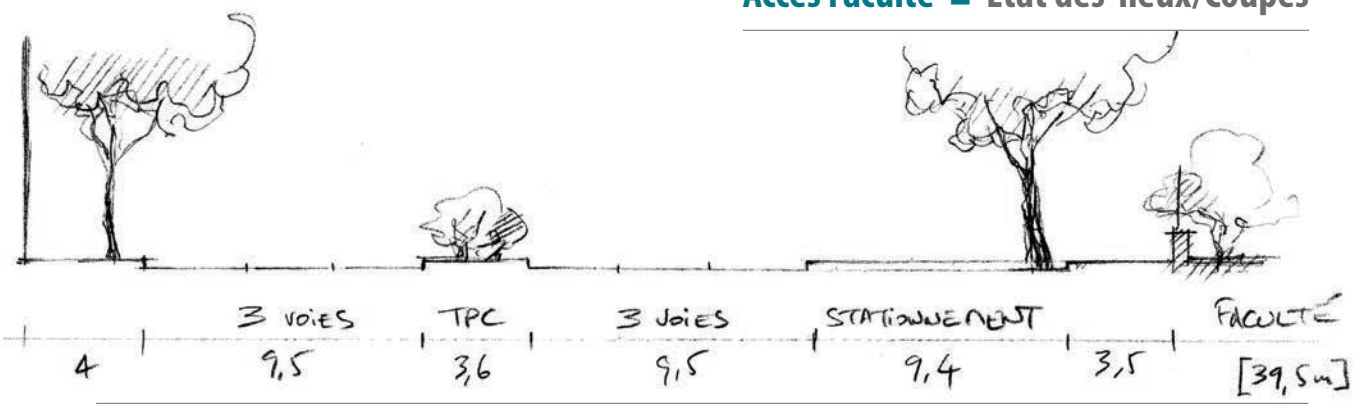
CIRCUITS PROGRAMMÉS APHM
- Flux interne : Urgences
- Flux interne : Personnel
- Flux interne : Taxi sanitaire, consultation...

Faculté ■ *Accès*

Les espaces publics devant l'entrée Fac sont entièrement dédiés à la juxtaposition de diverses aires de stationnement, coupées par des accès, au détriment de la qualité urbaine. L'espace de parking est consommé anarchiquement et le stationnement induit ajoute à la perception de désordre.

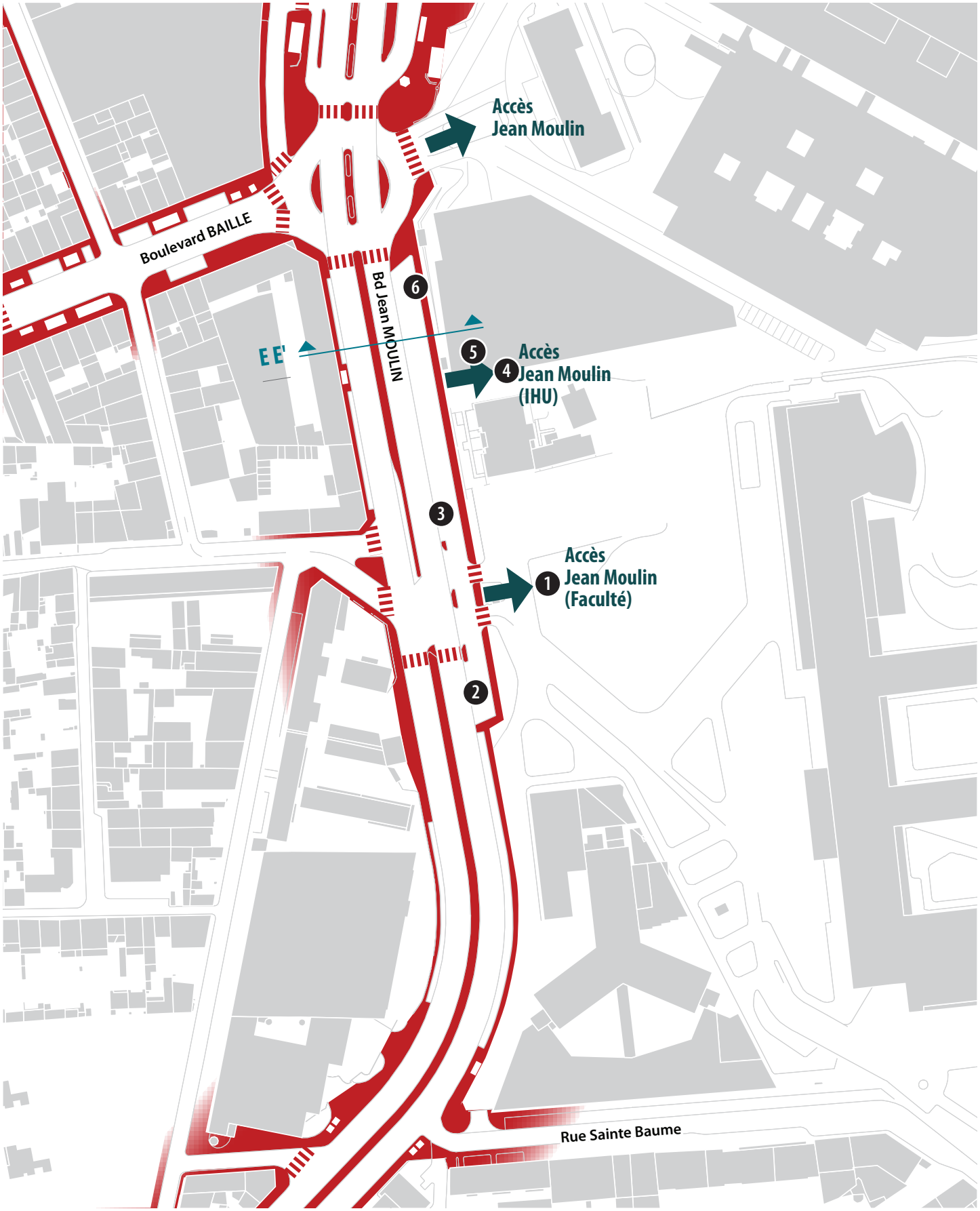
1. accès faculté
2. aire de stationnement
3. aire de stationnement
4. accès Maison Mac Donald
5. futur accès de l'IHU
6. aire de stationnement des taxis

Accès Faculté ■ État des lieux/Coupes



Profil existant sur Jean Moulin : EE'

Accès Faculté ■ État des lieux



LA RELATION À L'IHU

L'IHU est implanté entre la bastide Timon-David et la maison Mac Donald,

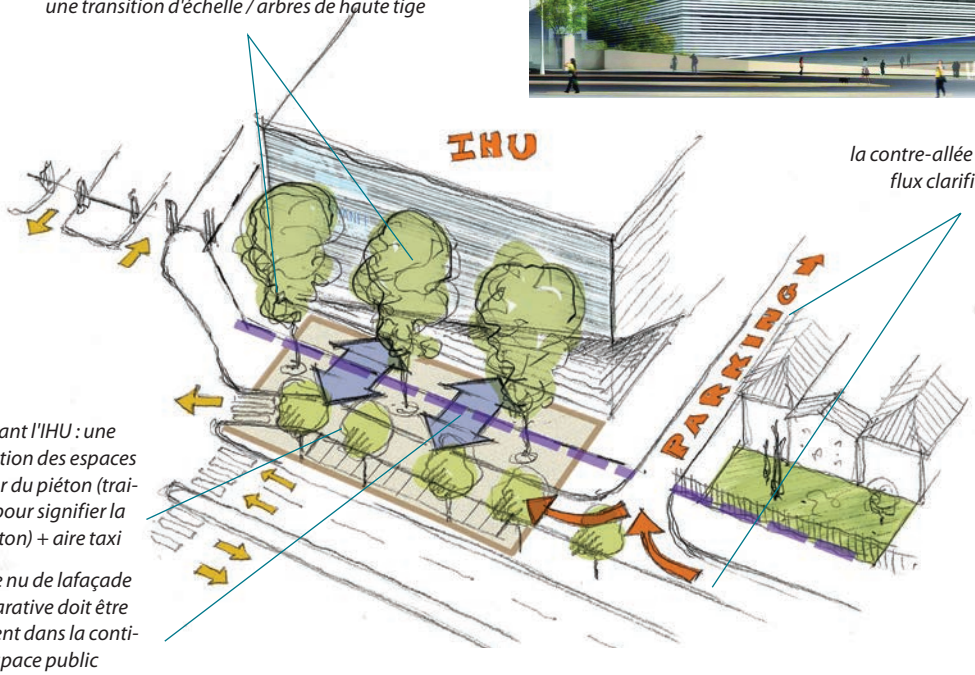
Par sa frontalité, il impose un changement de perception et d'échelle des hauteurs sur la rive Est du boulevard Jean Moulin en inscrivant ses 6 niveaux dans un contexte de hauteurs modérées et d'ouvertures visuelles à l'est.

Il crée aussi ses propres besoins en accessibilité : 1 parking de 100 places, 700 personnes, 75 lits en piquage direct sur Jean Moulin.

L'aménagement de la contre-allée permet :

- la gestion de l'accessibilité de l'IHU et la clarification des flux entrants et sortants,
- la création d'un espace public de type parvis, traversé par la contre-allée, afin de proposer un espace confortable et un recul pour le piéton, et un espace à paysager avec des arbres de hautes tiges pour faciliter la transition des échelles.

Le dialogue entre l'arbre et la façade : une transition d'échelle / arbres de haute tige

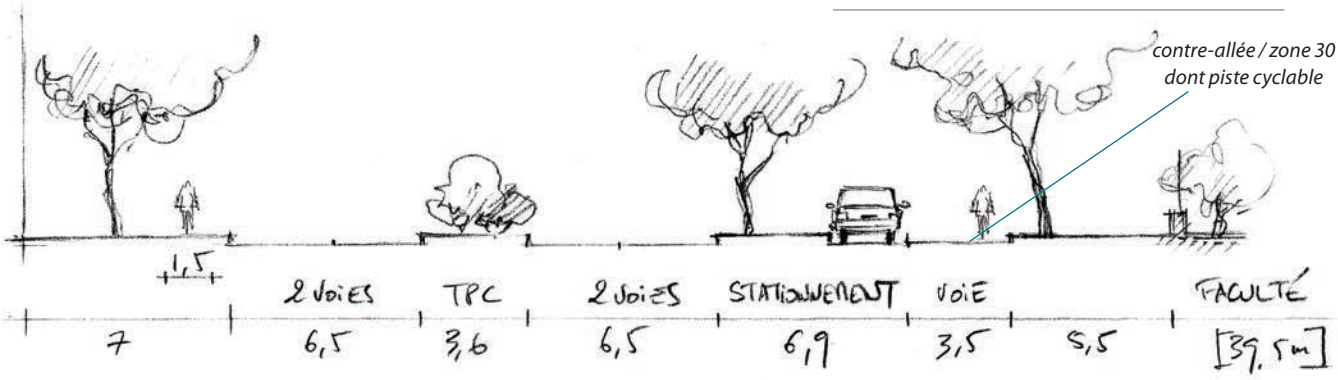


la contre-allée : une gestion des flux clarifiée vers l'IHU

un parvis devant l'IHU : une nouvelle répartition des espaces publics en faveur du piéton (traitement de sol pour signifier la priorité au piéton) + aire taxi

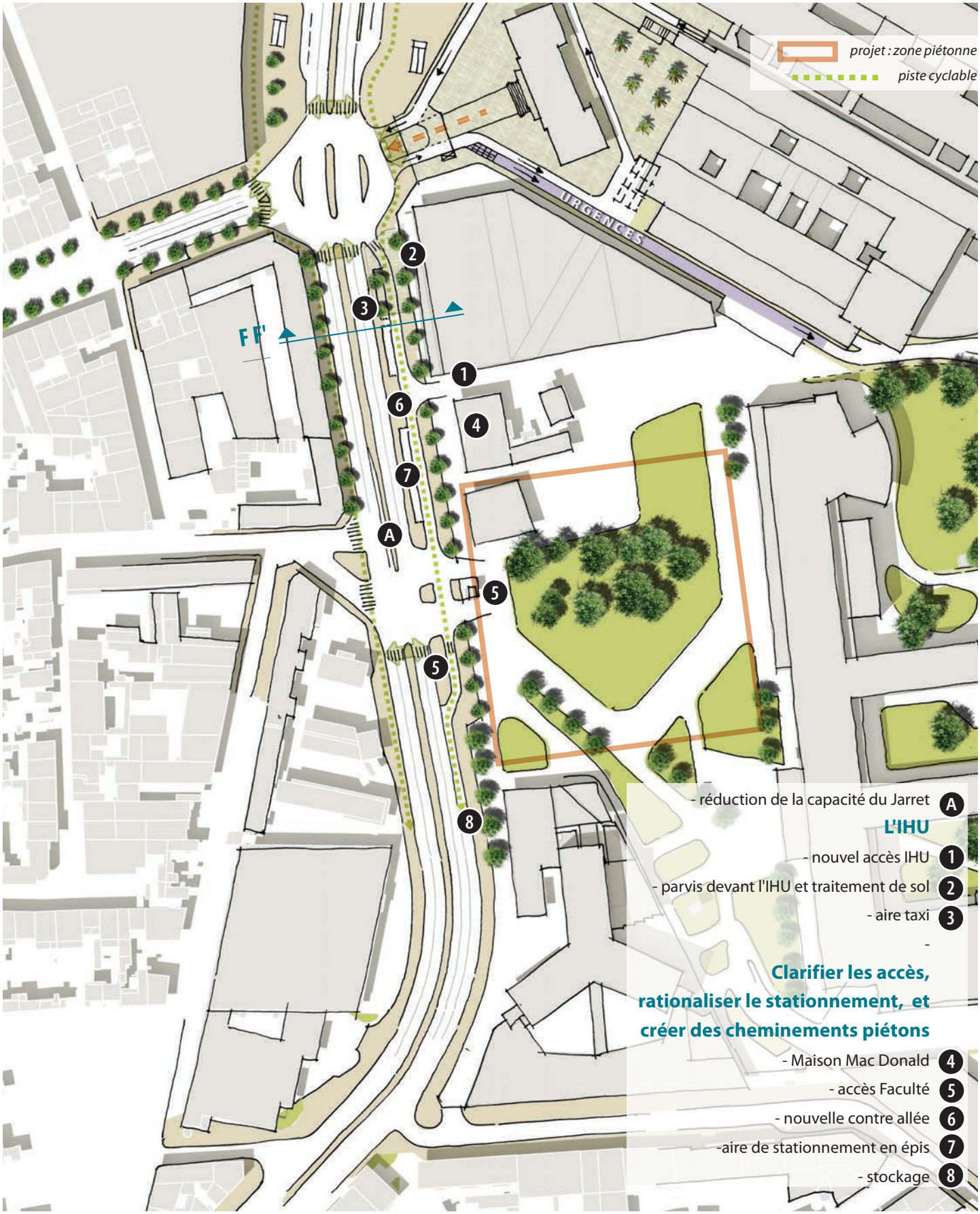
l'espace entre le nu de lafaçade et la limite séparative doit être traité visuellement dans la continuité de l'espace public

Accès Faculté ■ Projet/Coupes



Profil projeté sur Jean Moulin : FF'

Accès Faculté ■ Proposition



- réduction de la capacité du Jarret A

L'IHU

- nouvel accès IHU 1
- parvis devant l'IHU et traitement de sol 2
- aire taxi 3

-

Clarifier les accès, rationaliser le stationnement, et créer des cheminements piétons

- Maison Mac Donald 4
- accès Faculté 5
- nouvelle contre allée 6
- aire de stationnement en épis 7
- stockage 8

1/2000

Accès Faculté ■ Un parking mutualisé

Localisation et programme

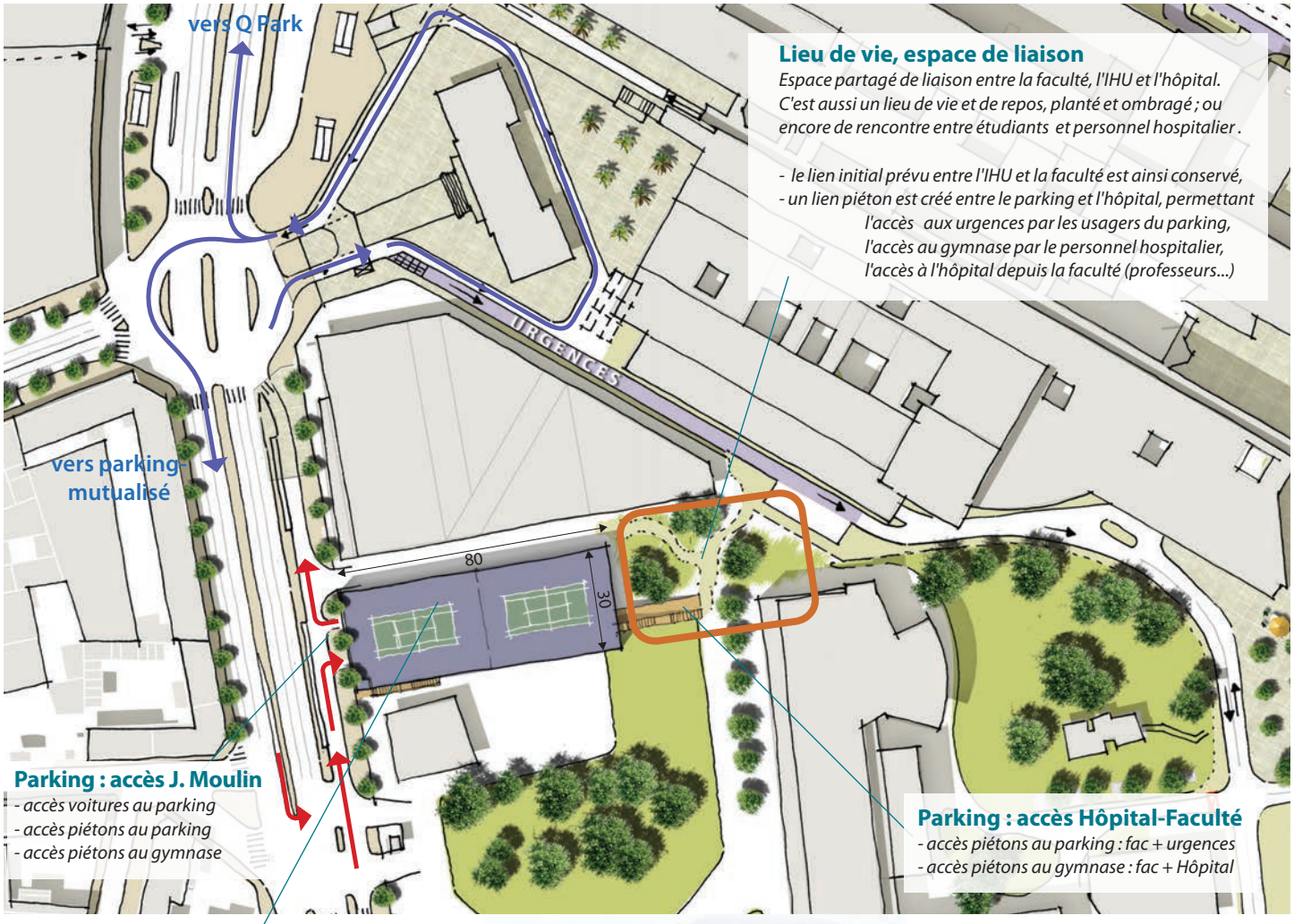
L'idée d'un parking mutualisé sur le site de la Maison Mac Donald est apparue lors d'une réunion de travail sur la présente étude entre l'APHM, l'AMU et l'AGAM.
Il nous a été demandé dans le cadre de cette étude de développer les grands axes de cette hypothèse.

L'accès entrant bénéficie de la configuration "contre-allée" développée dans l'étude (propositions court et long terme). La sortie dans le rond-point s'appuie sur cette même contre-allée comme voie de stockage.

La rentabilité peut passer par :

- un programme élargi / le gymnase

Le gymnase occupe un site stratégique pour le futur développement de la faculté, et de plus à l'interface entre faculté et hôpital, donnant une opportunité intéressante pour un bâtiment mutualisé et nécessaire à un projet de partenariat. Cette emprise peut être libérée si le programme du gymnase retrouve une localisation.
Ce gymnase pourrait non seulement s'adresser prioritairement au personnel Faculté-Hôpital mais aussi au



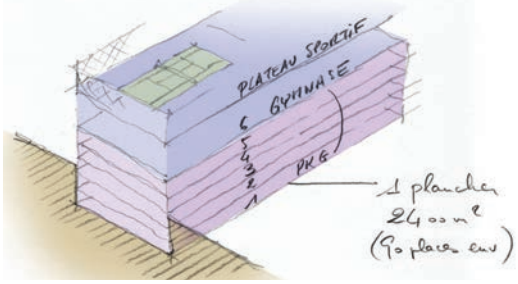
Lieu de vie, espace de liaison
Espace partagé de liaison entre la faculté, l'IHU et l'hôpital. C'est aussi un lieu de vie et de repos, planté et ombragé ; ou encore de rencontre entre étudiants et personnel hospitalier .

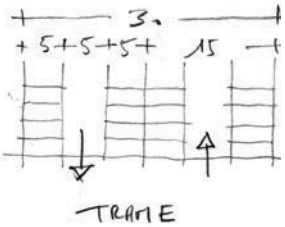
- le lien initial prévu entre l'IHU et la faculté est ainsi conservé,
- un lien piéton est créé entre le parking et l'hôpital, permettant
l'accès aux urgences par les usagers du parking,
l'accès au gymnase par le personnel hospitalier,
l'accès à l'hôpital depuis la faculté (professeurs...)

Parking : accès J. Moulin
- accès voitures au parking
- accès piétons au parking
- accès piétons au gymnase

Parking : accès Hôpital-Faculté
- accès piétons au parking : fac + urgences
- accès piétons au gymnase : fac + Hôpital

Parking mutualisé
Dimension du plateau : 80 x 30
Surface du plateau : 2400 m²
Surface totale : 14400 m²
Programme :
- environ 450 places (5 niveaux de parking, 12000 m²)
- un gymnase + vestiaires (2400 m²)
- 2 courts de tennis sur le toit





Accès Faculté ■ Un parking mutualisé

grand public ; le "secteur Timone" à l'Est du Jarret participerait à l'attractivité du secteur.

- une clientèle diversifiée

- le personnel de l'APHM et de la faculté de médecine,
- le public (notamment à destination des urgences),
- les usagers d'un équipement couplé au parking.

Estimation :

A destination du personnel : **300 places** APHM + Fac

A destination des visiteurs :**150 places** (urgences, gymnase, divers)

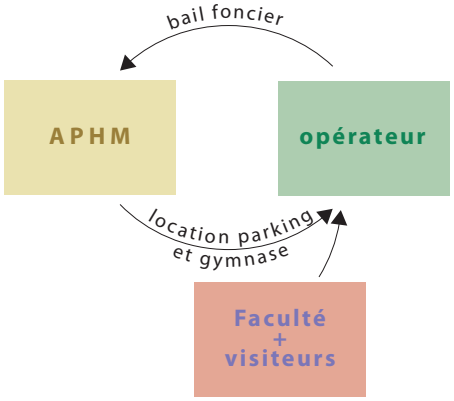
- un montage opérationnel

Le portage de l'opération peut se faire par le biais du privé. Un opérateur peut ainsi financer la construction et assurer une gestion privée du parking et du gymnase.

L'opérateur met en location les services de la structure créée (le parking et le gymnase à destination de la fac, de l'hôpital et du public), et rétribue l'APHM en bail foncier.

- une complémentarité avec le parking BMT

Une partie des places du parking BMT pourrait ainsi être destinée aux usagers ponctuels des urgences, rendant les parcours plus lisibles pour les accompagnants.



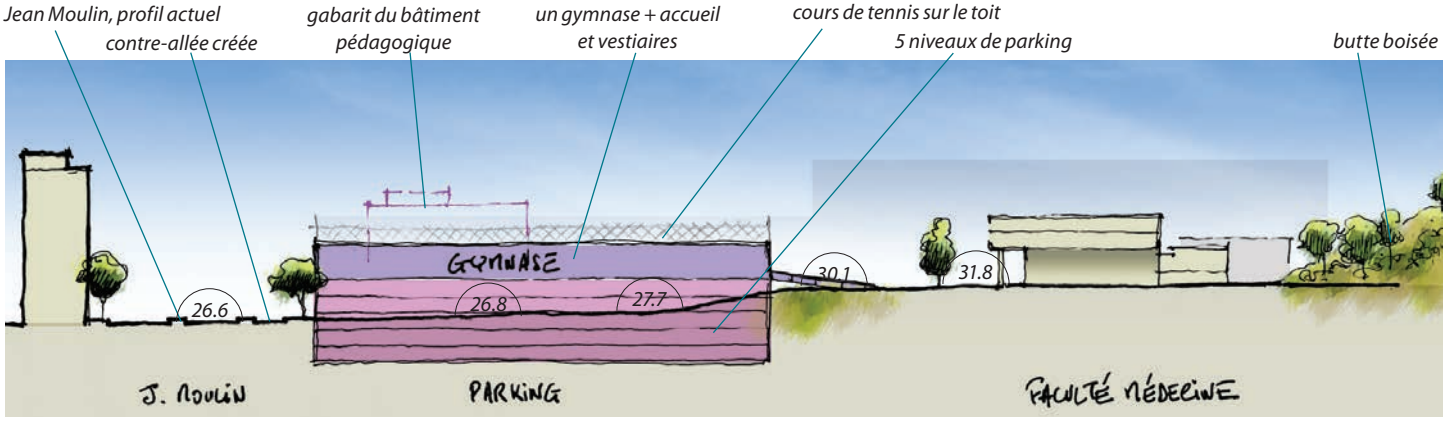
LES POINTS FORTS

- portage possible par le privé,
- libère le foncier du gymnase pour la faculté,
- crée un espace partagé entre faculté et hôpital,
- permet un accès piéton aux urgences,
- avec l'ouverture du gymnase au public, participe aux objectifs d'ouverture sur le site,
- clarifie l'accès aux urgences pour les accompagnants (si complémentarité avec le parking BMT).

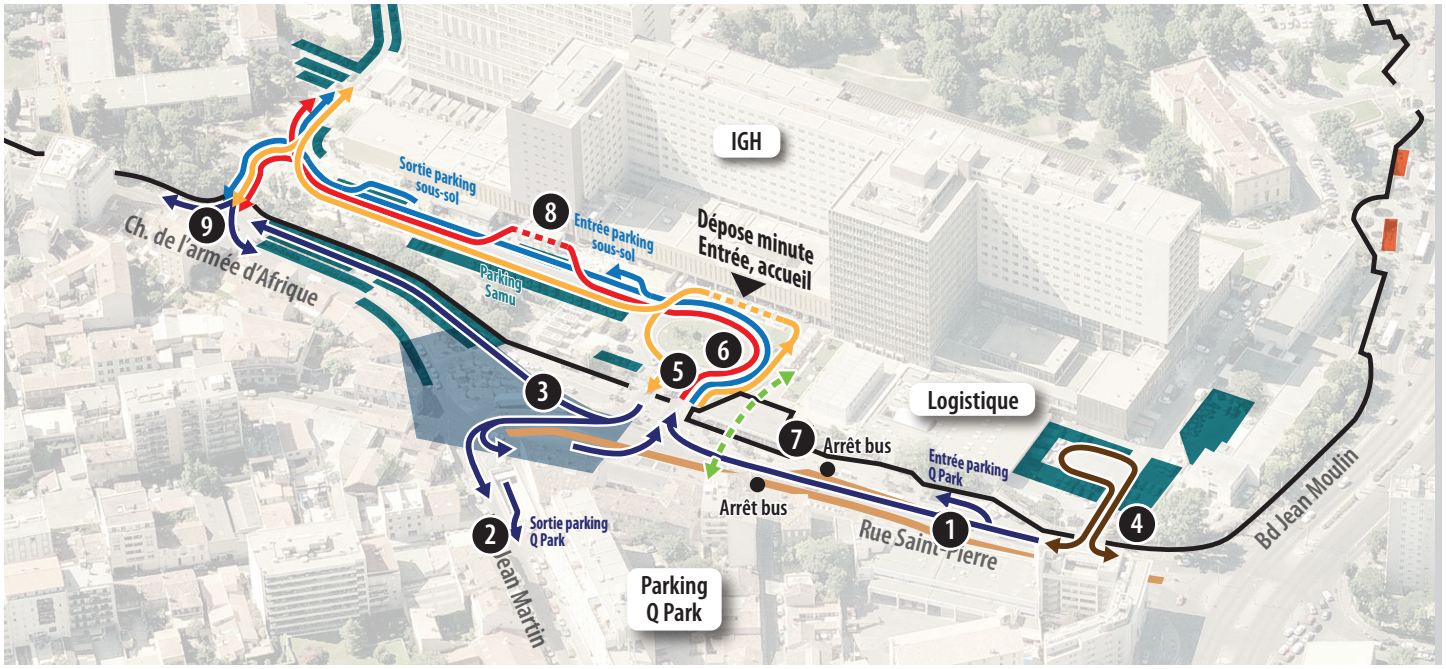
LES POINTS FAIBLES

- déplacement de la maison Mc Donald,
- concurrence avec Q-Park,
- en sortie voiture des urgences, il sera plus simple d'aller vers Q-Park,
- la hauteur de l'édifice peut accentuer les effets de frontalité déjà initié par l'IHU,
- ce dernier point induit une exigence supplémentaire de qualité architecturale (végétalisation, transparences, éclairage...).

Coupe sur parking



Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Fonctionnement général



Chemin de l'armée d'afrique ■ *Légende*

- Carrefour
- Aire de stationnement sur l'espace public
- Sens du flux
- Linéaire commercial
- Clôture (Imperméabilité)

DÉPLACEMENT
- Espace RTM + TCSP
- Station de métro
- Station de taxi
- Liaison piétonne

CIRCUITS PROGRAMMÉS APHM
- Flux interne : Urgences
- Flux interne : Personnel
- Flux interne : Taxi sanitaire, consultation...

Chemin d'Armée d'Afrique ■ *Accès*

Le boulevard St-Pierre et le chemin d'Armée d'Afrique présentent aussi un fort caractère routier et cumulent les points d'accès sur voirie avec une faible lisibilité.
Les espaces publics autorisent des largeurs interessantes mais demeurent inexploitées et les parcours piétons restent de fait très morcelés.

1. entrée du parking QPark
2. sortie du parking QPark
3. aire taxi

L'entrée "Logistique-Pharmacie"

4. entrée-sortie pour les fonctions logistique-pharmacie

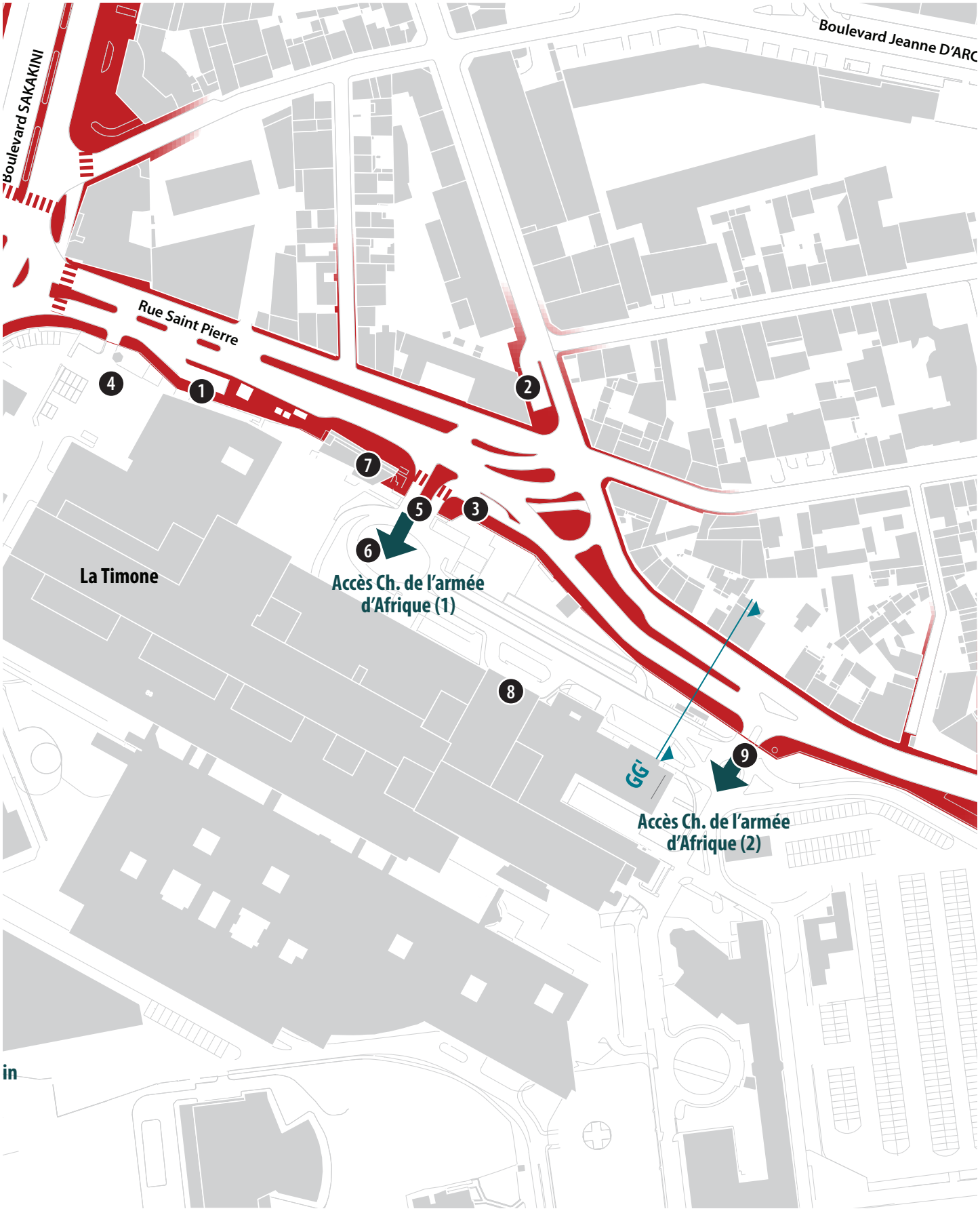
L'entrée St-Pierre

5. entrée de l'hôpital ; elle est prévue pour cumuler la dépose des taxi-visiteurs, l'entrée du personnel et des urgences enfants
6. rond point d'entrée. Bien que proposant un aménagement paysager entretenu, il reste encombrant et limite fortement la perception de l'entrée et les circuits piétons.
7. guérite QPark. Surdimensionnée, elle s'ajoute aux masques et limite l'ouverture souhaitée sur l'espace public.
8. SAMU

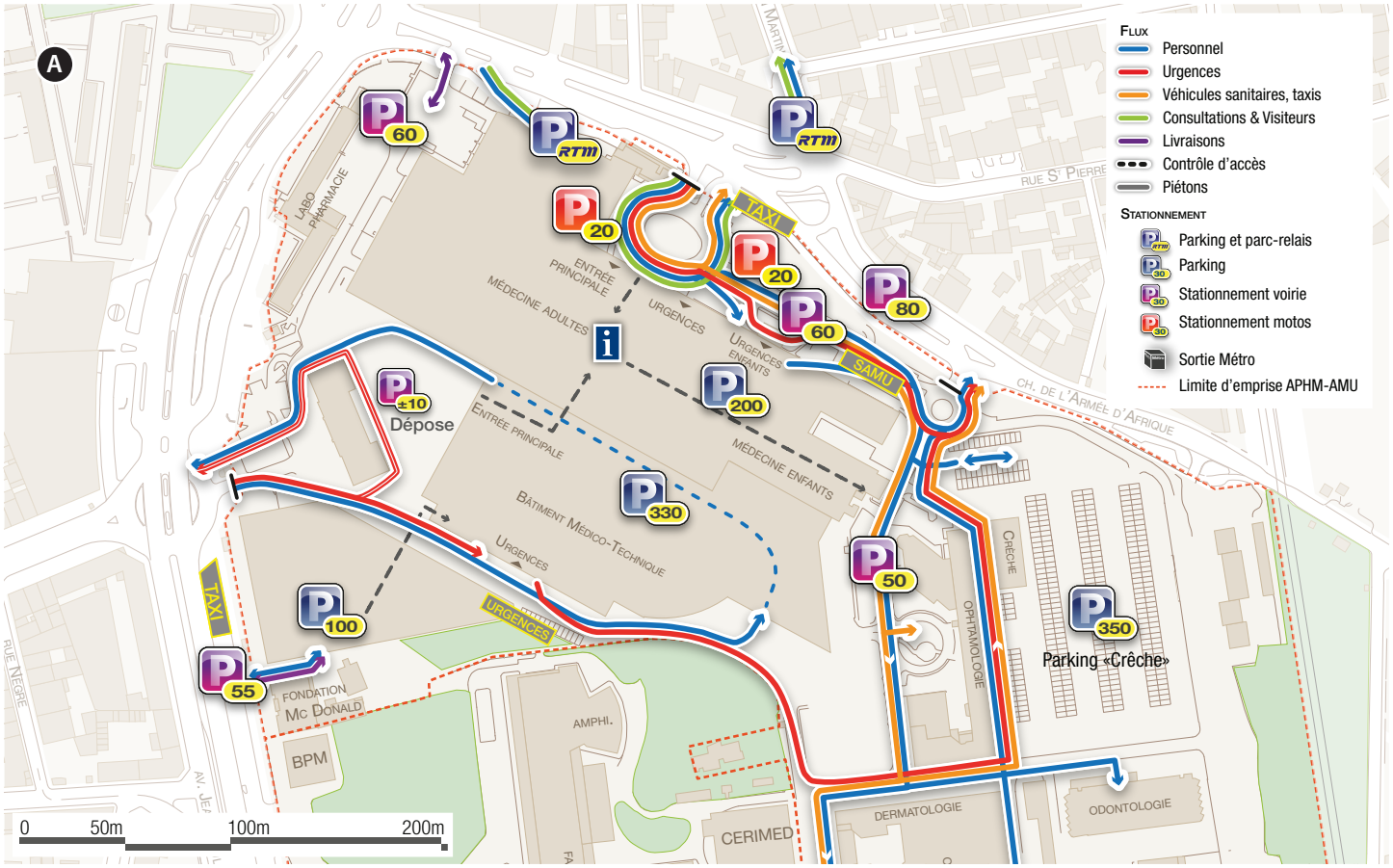
L'entrée Chemin d'Armée d'Afrique

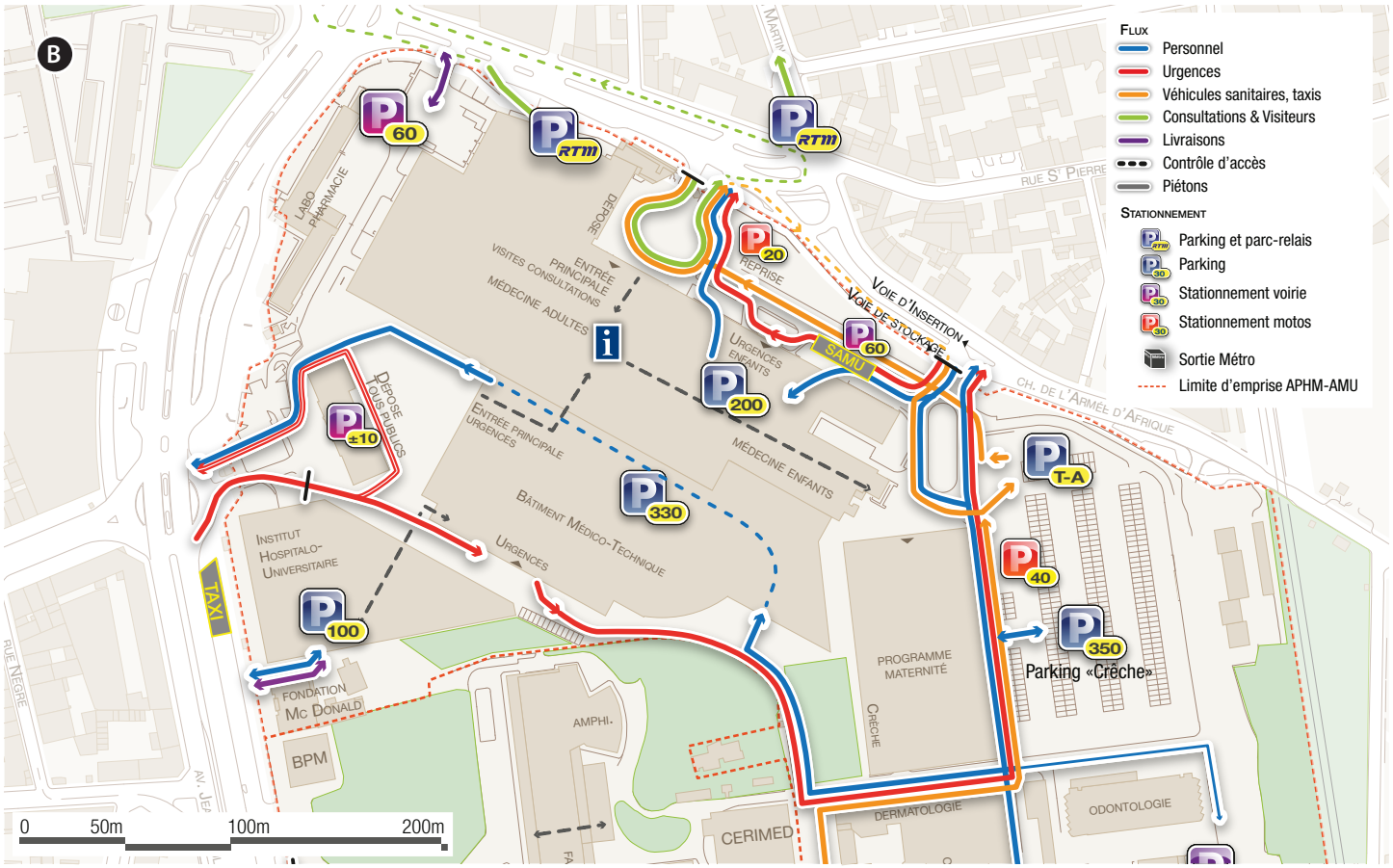
9. entrée secondaire ; elle est prévue pour cumuler les sorties du personnel, des taxis et visiteurs., et des urgences enfants.

Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ État des lieux

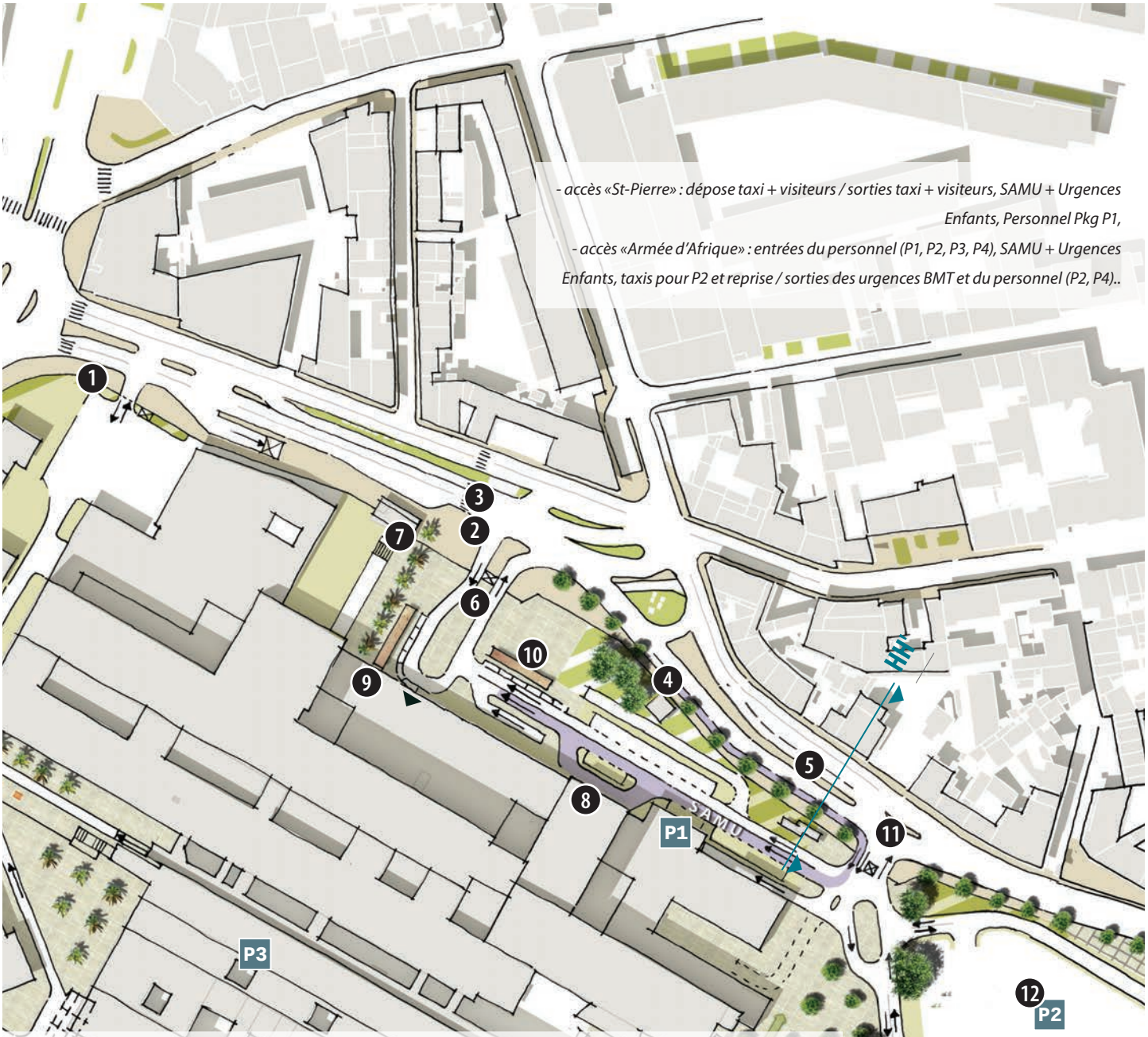


Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Circuits des véhicules programmés (A)/proposés (B)





Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Proposition



Espace public

1. nouveau tracé de clôture
2. suppression de l'aire taxi
3. resserrement de la voie au profil nécessaire
4. voie de stockage : SAMU-Urgences Enfants
5. voie de stockage pour sortie du personnel

L'entrée St-Pierre

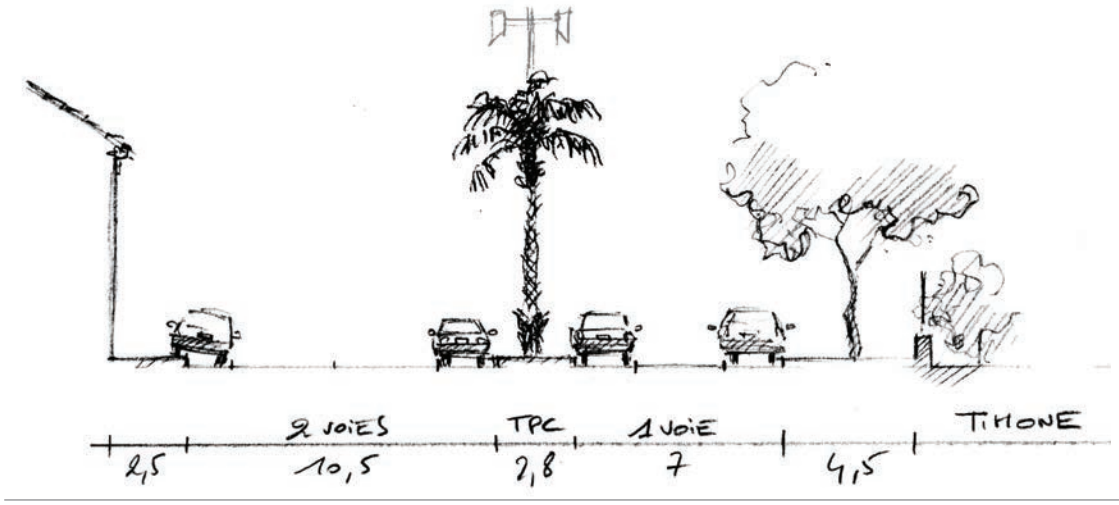
6. entrée : dépose des taxis et visiteurs, SAMU et Urgences Enfants / sorties : taxis et visiteurs, personnel depuis P1
7. parvis d'accueil, perspective depuis l'entrée (démolition d'une partie de la guérite Q-Park)
8. dépose SAMU, Urgences Enfants (site propre)
9. dépose taxi et visiteurs
10. reprise taxi

L'entrée Chemin d'Armée d'Afrique

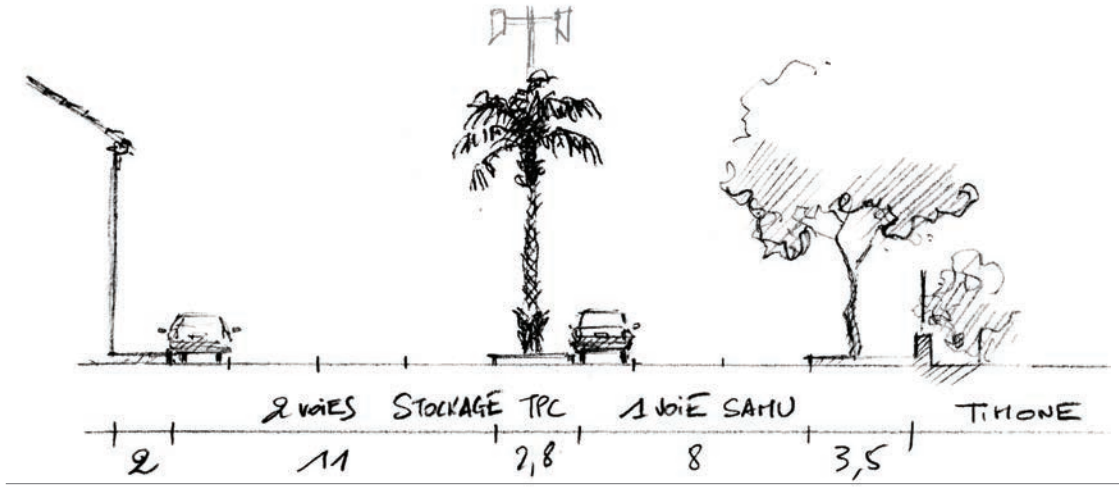
11. entrée : personnel pour P1, P2, P3, P4
12. nouvelle localisation de l'aire taxi dans P2

1/2000

Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Coupes



Profil état des lieux sur Chemin de l'Armée d'Afrique : GG'



Profil projeté sur Chemin de l'Armée d'Afrique : HH'

Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Ouverture et transparence

Accès Chemin de l'Armée d'Afrique ■ Proposition

Espace public

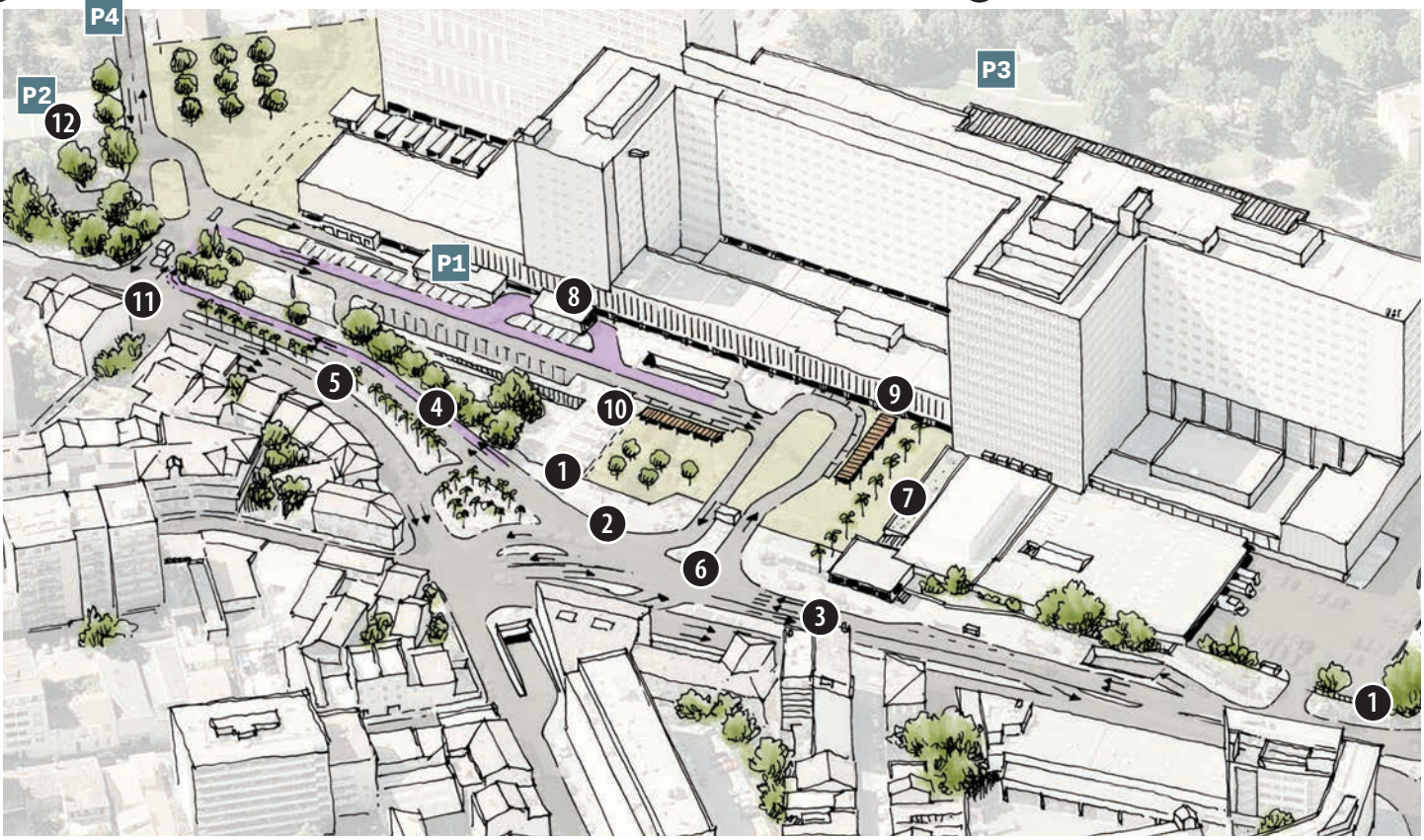
1. nouveau tracé de clôture
2. suppression de l'aire taxi
3. resserrement de la voie
4. voie stockage : SAMU-Urgences Enfants
5. voie stockage pour sortie du personnel

L'entrée St-Pierre

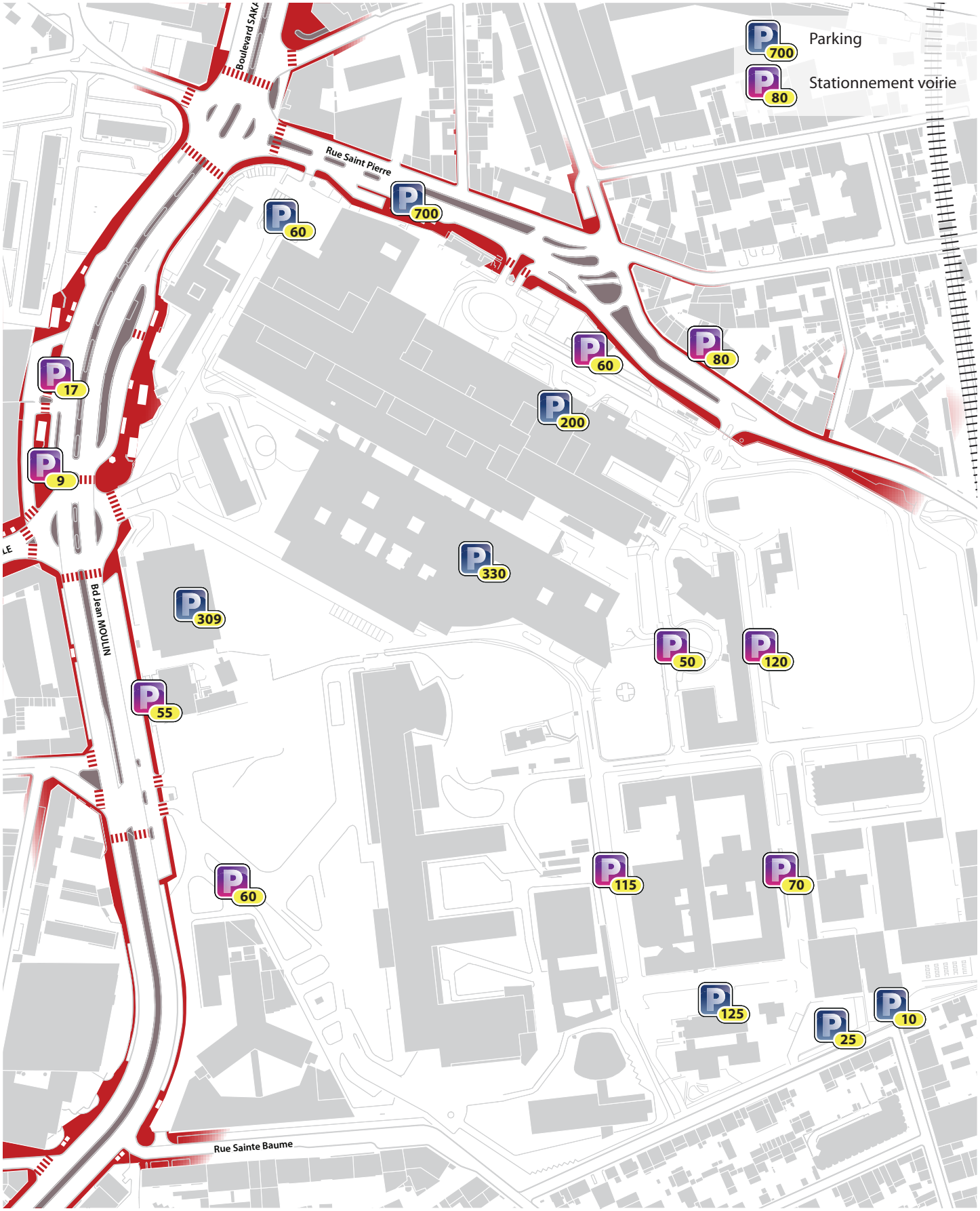
6. entrée : dépose des taxis et visiteurs, SAMU et Urgences Enfants / sorties : taxis et visiteurs, personnel depuis P1
7. parvis d'accueil, perspective d'entrée (démolition d'une partie de la guérite Q-Park)
8. dépose SAMU-Urgences Enfants (site propre)
9. dépose taxi et visiteurs
10. reprise taxi

L'entrée Chemin d'Armée d'Afrique

11. entrée : personnel pour P1, P2, P3, P4
12. nouvelle localisation de l'aire taxi dans P2



Stationnement ■ Etat des Lieux



Stationnement ■ Propositions

Morphologie générale ■ Promenade haute et accessibilité au futur tramway

Dans le cadre des études d'élaboration du Schéma Directeur des TCSP de Marseille, un programme de développement à l'horizon du PDU a été élaboré, qui évoque parmi d'autres : la création de la ligne Blancarde-Dromel, via Capelette.
La voie dite des "bordilles" fait partie des hypothèses pour ce tracé.

La voie des bordilles

La voie ferrée reliant l'ancienne gare du Prado à la gare de la Blancarde, et aujourd'hui désaffectée, constitue une véritable coupure entre le groupe hospitalier et un tissu urbain environnant de type "faubourg" (constructions anciennes, habitat pavillonnaire récent). Aucune communication physique n'existe entre les deux et la topographie de la Timone présente une cuvette, dont l'effet est accentué par le talus SNCF. De l'autre côté, en rive du bd Hilarion-Boeuf, le talusde la voie de chemin de fer disparait derriere un haut mur. Seule la cheminée de la Timone rappelle au sol la présence de l'hôpital.

La transformation de l'ancienne gare du Prado toute proche en parc urbain permet d'imaginer un aménagement de cette voie ferrée sous forme d'un TCSP de type tramway tel qu'évoqué dans le PDU avec des fonctions **de parcours piétons ou de piste cyclable, promenade de découverte traversant et dominant le contexte urbain proche.**

Le talus

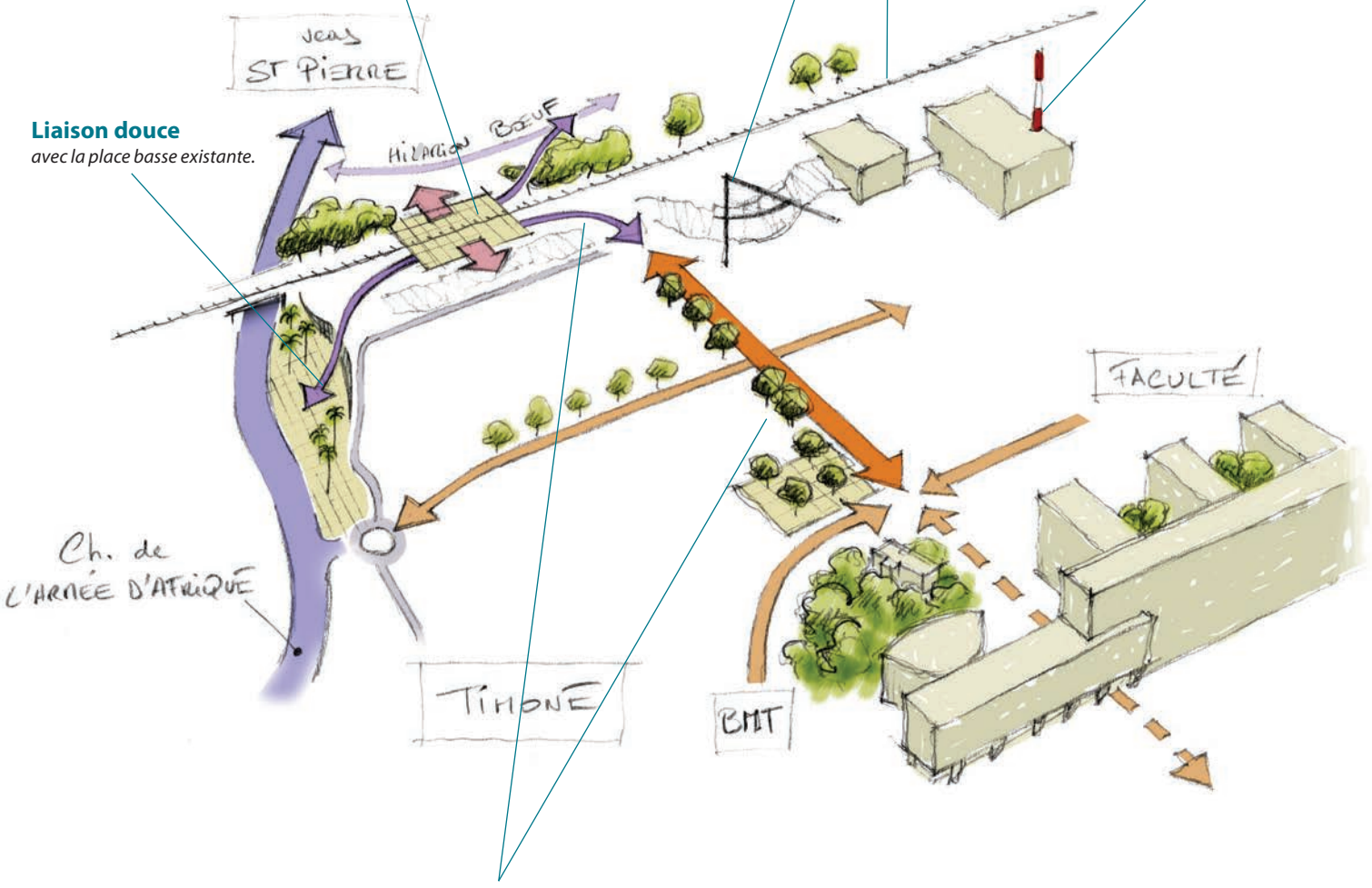
Le talus de la voie ferrée borne à l'Est le site de la Timone. Aujourd'hui laissé à l'abandon, il pourrait être traité en **restanques, plantées d'essences variées** (hauteurs, formes, couleurs) et pouvant conférer aux éventuels futurs projets à bâtir une ouverture visuelle au lieu d'une rupture sèche.
Ponctuant le site de la Timone au Sud-Est, la cheminée participe pleinement des paysages immédiat et lointain. Repère urbain fort et élément de patrimoine de faible emprise au sol, sa préservation pourrait être accompagnée **dans le cadre des aménagements d'un futur TCSP d'une mise en lumière nocturne**.

Promenade haute
tracé du tramway, il peut s'accompagner :
- de pistes cyclables,
- d'une promenade haute,
- de vues en belvédère.

Station tramway
Placée en hauteur, elle permet de briser la forte rupture Nord-Sud et d'amorcer en douceur depuis la place basse Chemin de l'Armée d'Afrique, la promenade haute en bordure du futur tramway.

Repère urbain fort
pouvant être mis en lumière dans le cadre d'un aménagement d'un futur tramway.

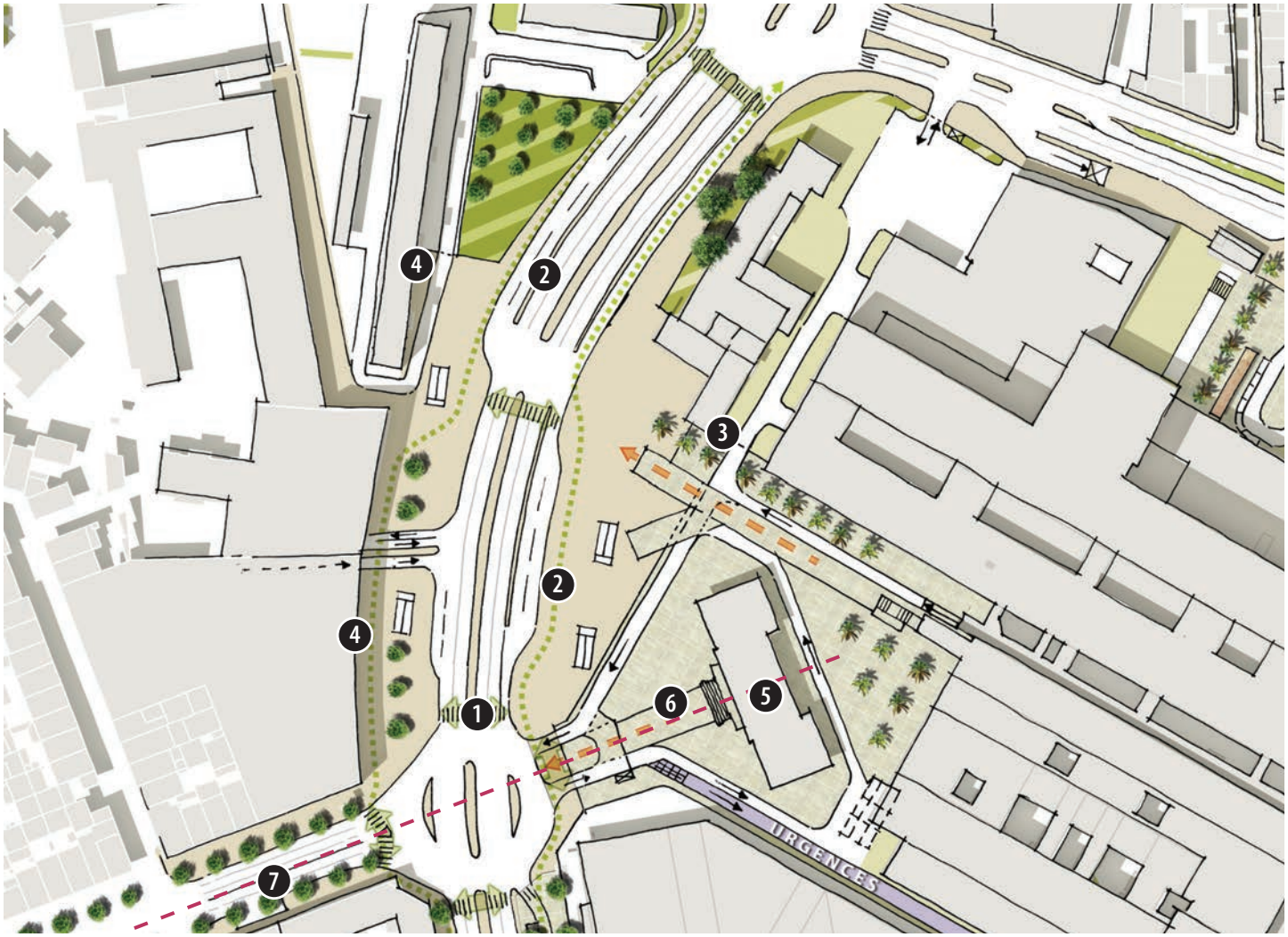
Liaison douce
avec la place basse existante.



Un nouvel accès à l'hôpital
Liaison douce entre la station tramway et l'axe de composition Est-Ouest qui structure le site de la Timone et se poursuit vers la Faculté.

(projet paysager à mettre en place pour associer les rampes à 5% avec des restanques plantées...)

Morphologie générale ■ Les espaces publics et la bastide Timon-David



UN ESPACE APAISÉ ET DE LIAISON RETROUVÉE

Une place publique retrouvée à la sortie des stations métro, dépouillées des accès superflus au profit du piéton et de la mise en valeur scénographique du pôle hospitalier :

1. réduction de la capacité du Jarret et apaisement de l'axe,
2. reconfiguration des terminus et contre-allées RTM afin de libérer les espaces de continuités piétonnes est-ouest, relocalisation des accueils,
3. démolition des locaux de la Médecine du travail pour retrouver un axe de composition permettant une meilleure lisibilité et l'effacement des frontières de-dans-dehors.

LA PLACE - LIEU DE VIE & COMMERCES

Une place publique support d'une redynamisation des linéaires commerciaux et d'une revalorisation de l'offre, rendues possible par une nouvelle qualité des espaces publics et des parcours piétons facilités. (+ intégration des commerces de la résidence HMP à l'espace public tout en conservant le caractère privatif de leur aire de stationnement). 4

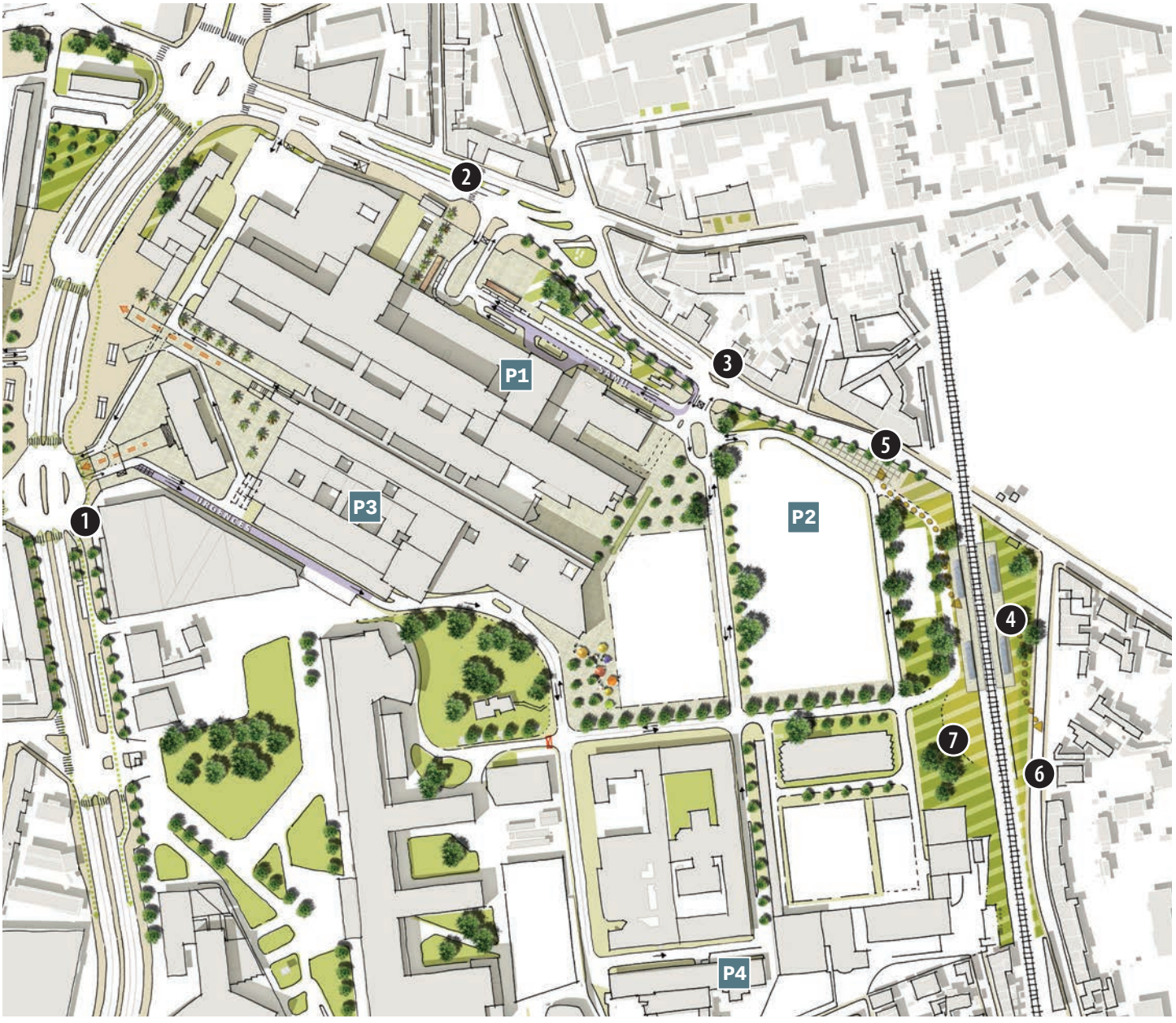
LA BASTIDE - LIEU DE MISE EN SCÈNE

Elle est l'articulation recherchée entre l'espace public et l'hôpital.

Liée à l'événementiel et forte de son caractère patrimonial, elle aurait pour rôle

5. sa propre mise en scène et celle de l'entrée principale du pôle hospitalier,
6. la création d'un lieu de vie et de rencontre en phase événementielle,
   - de fait : l'effacement "dedans-dehors" (signalétique, occupation en terrasses-buffets),
7. la réaffirmation de l'axe historique Baille rendu possible par le réaménagement de la place.

Morphologie générale ■ les accès, la ligne tramway



L'ACCESSIBILITÉ DU PÔLE HOSPITALIER

Une accessibilité repensée afin de ventiler au mieux les entrées-sorties sur les 3 accès principaux :

1 - accès Jarret principalement dévolu aux urgences (+ sorties personnel pkg P3 BMT),

2 - accès «St-Pierre» consacré à la dépose (taxi, visiteurs) et aux sorties taxi + visiteurs, SAMU + Urgences Enfants, Personnel parking P1),

3 - accès «Armée d'Afrique» consacré aux entrées du personnel (P1, P2, P3, P4), SAMU + Urgences Enfants, et des taxis pour P2 et reprise / sorties des urgences et du personnel (P2, P4).

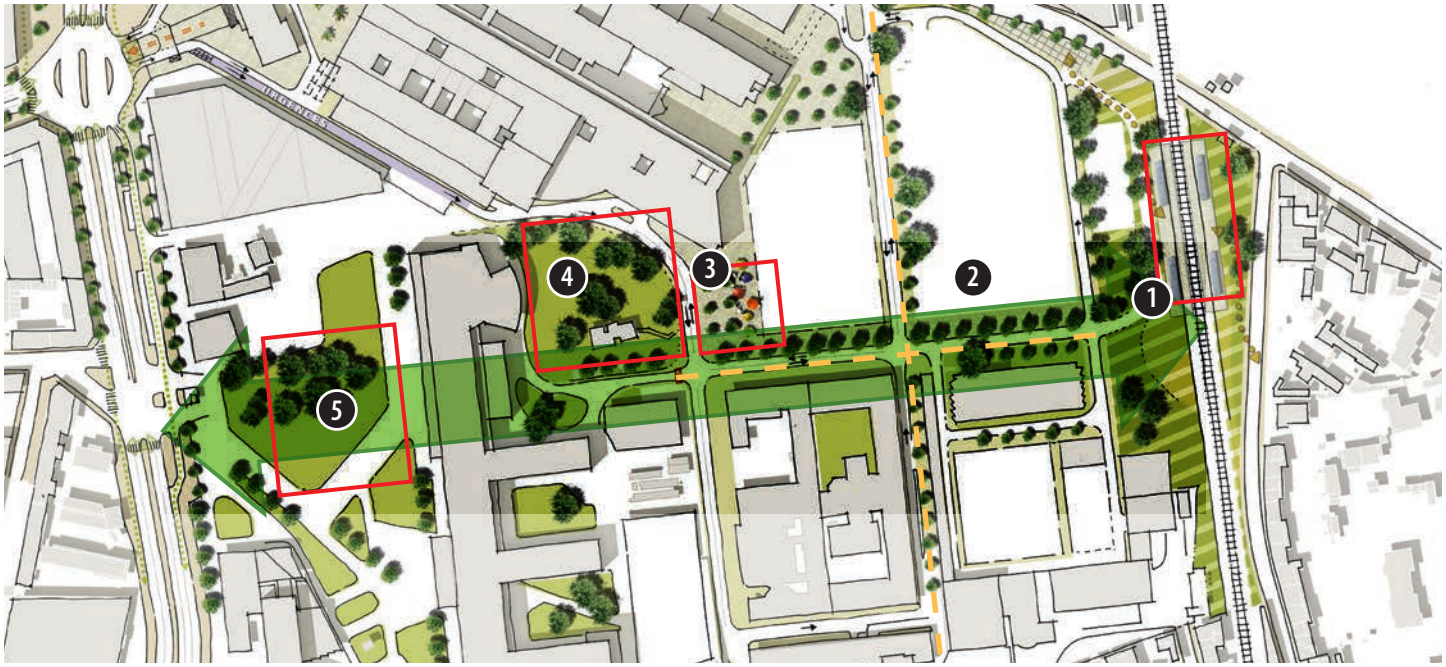
STATION TRAMWAY ET PROMENADE HAUTE

4 Placée en hauteur, elle permettrait de briser la forte limite Est-Ouest entre Timone et St-Pierre.

Une promenade haute s'amorce en douceur depuis la place basse 5 Chemin de l'Armée d'Afrique et descend au point de meilleure altimétrie sur la rive Est rue Hilarion Boeuf . 6

Cette promenade peut s'accompagner d'une piste cyclable, et peut présenter des vues en belvédère... 7

Morphologie générale ■ Le mail, la butte boisée et la présence du végétal



LE MAIL : AXE DE RECOMPOSITION

L'affirmation de cet axe structurant permet :

- la clarification des espaces de «second plan», manquant de lisibilité pour les patients,
- l'anticipation de la transition d'un espace de «second plan» à un espace de «1er plan» avec la possible arrivée du tramway,
- une connexion Est-ouest forte, valorisée et qualitative (mail) allant de la ligne tram à l'entrée de la faculté, en passant par la butte boisée et sa placette,
- un axe de verdure pour introduire une composante essentielle de qualité dans un contexte minéral : mail arboré reliant

1 le talus boisé de la ligne tram,
2 la zone de projets futurs
3 la placette,
4 la butte boisée,
5 les espaces verts d'entrée de la faculté (de fait diminution de la distance perçue entre la fac et la station tram),

- la définition de 4 entités foncières et la possibilité d'en anticiper les vocations.

LA BUTTE BOISÉE ET SA PLACETTE

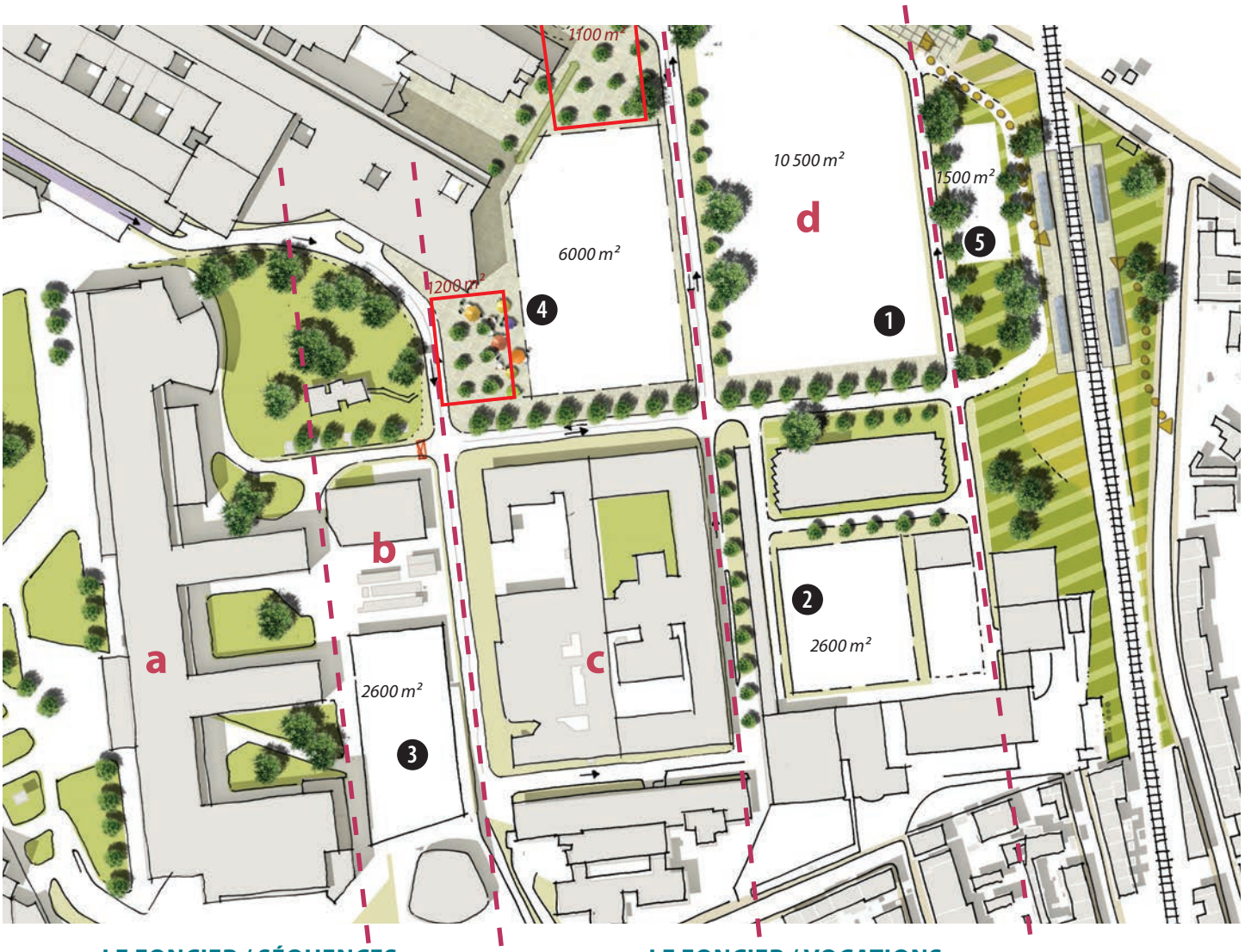
En EBC au PLU, elle est l'espace central de respiration et de nature du site. Elle constitue en de nombreux points

un second plan de qualité dans un contexte bâti et minéral.

A l'articulation entre la fac et l'hôpital, la qualité de cet espace doit servir de fond de scène à :

- un lieu de vie central en retrait du public, plutôt destiné au personnel et aux malades,
- un espace de respiration et de repos dans un cadre ombragé,
- dans le cas de l'arrivée de la maternité, une crèche peut bénéficier aussi de cette placette,
- un espace de mise à distance du bâti afin de mettre en valeur cet espace naturel.

Morphologie générale ■ la composition du foncier et les vocations possibles



LE FONCIER / SÉQUENCES

Quatre séquences morphologiques le long du mail :

a/ la séquence faculté.

b/ une séquence d'articulation fac-hôpital par le paysage avec la butte boisée et la placette.

Elle joue un rôle fondamental de respiration dans un contexte minéral amené à se densifier.

c/ une séquence de transition basse / hauteurs modérées

Elle évite le cumul des masses bâties, et aux bâtiments existants ou à venir de rivaliser et parasiter leur propre image. Elle préserve les seconds plans, la lisibilité de l'ensemble et l'émergence de la végétation.

d/ une séquence «zone de grand projet» structurant pour le futur. En lien avec la station tram et l'accès «Armée d'Afrique» cette séquence est une nouvelle entrée pour le pôle hospitalier et peut accueillir le projet phare, de grande ambition pour le futur.

LE FONCIER / VOCATIONS

1

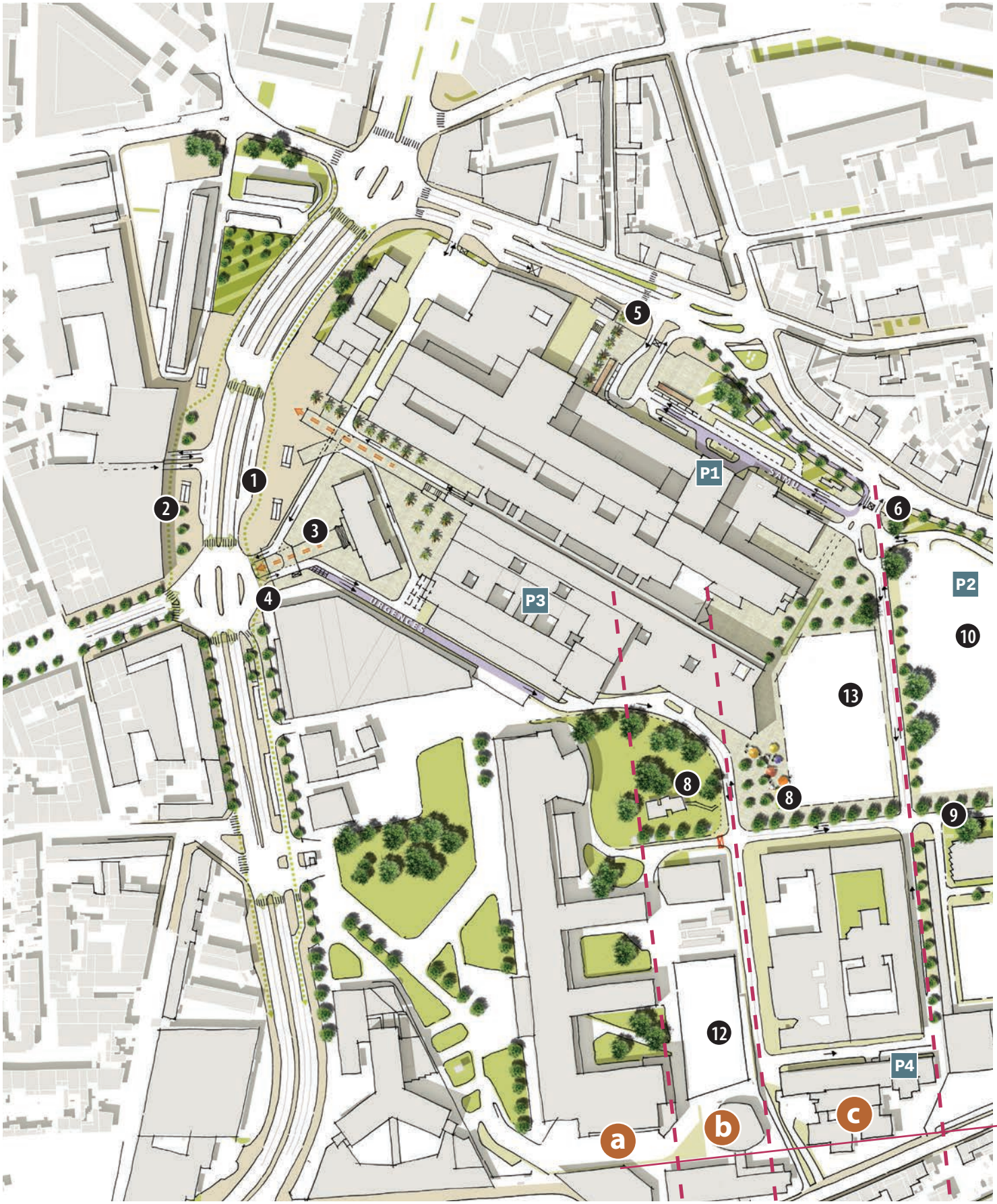
2

3

4

5

Morphologie générale ■ Synthèse des orientations générales



1 **La Place - espace apaisé et de liaison retrouvée**
Une place publique retrouvée à la sortie des stations métro.

2 **La Place - lieu de vie & commerces**
Une place publique support d'une redynamisation des linéaires commerciaux.

3 **La Bastide Timon-David - lieu de mise en scène**
Une articulation recherchée entre l'espace public et l'hôpital comme lieu de vie et de rencontre en phase événementielle.

L'accessibilité du pôle hospitalier
Une accessibilité repensée afin de ventiler au mieux les entrées-sorties sur les 3 accès principaux :

4 *- accès Jarret : entrées des urgences / sorties personnel pkg P3 BMT),*

5 *- accès «St-Pierre» : dépose taxi + visiteurs / sorties taxi + visiteurs, SAMU + Urgences Enfants, Personnel Pkg P1,*

6 *- accès «Armée d'Afrique» : entrées du personnel (P1, P2, P3, P4), SAMU + Urgences Enfants, taxis pour P2 et reprise / sorties des urgences BMT et du personnel (P2, P4)..*

7 **Station tramway et promenade haute**
Placée en hauteur, elle permettrait de briser la forte limite Est-Ouest entre Timone et St-Pierre.

8 **La butte boisée et sa placette**
Espace central de respiration et de nature du site.

9 **Le mail : axe de recomposition du foncier**
Une connexion Est-ouest forte, valorisée et qualitative (mail) permettant la recomposition du foncier et des vocations.

Le foncier / séquences
Quatre séquences morphologiques le long du mail :

a *a/ la séquence faculté.*

b *b/ une séquence d'articulation fac-hôpital par le paysage avec la butte boisée et la placette.*

c *c/ une séquence de transition basse avec des hauteurs modérées*

d *d/ une séquence «zone de grand projet» structurant pour le futur.*

Le foncier / vocations

10 *- réserve foncière pour un grand projet structurant en lien avec le tramway (10 500m²),*

11 *- équipement hospitalier complémentaire + possible structure d'hébergement des entreprises liées au médical en début de parcours (2600m²),*

12 *- possible équipement mutualisé en interface et nécessaire aux deux entités fac-hôpital (pépinière, incubateurs, structures pour des chercheurs enseignants... programme à établir en lien avec la faculté) (2600m²).*

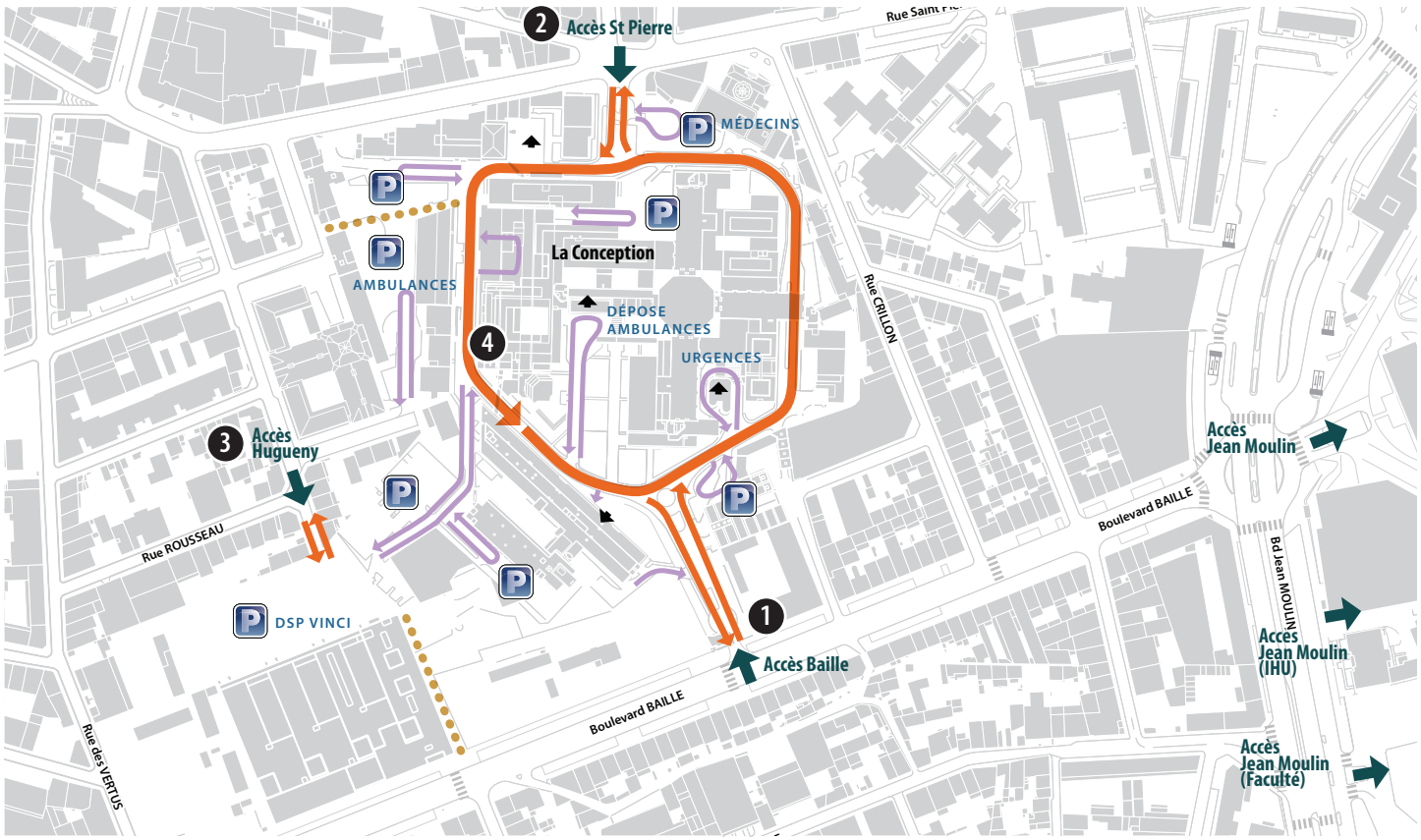
13 *- zone d'accueil possible de la maternité (crèche connectée à la placette) (6000m²).*

14 *- projet en R+1/R+2 avec forte qualité d'insertion paysagère (1500m²)*

Les orientations urbaines

La Conception

Schéma de circulation Conception ■ Fonctionnement général



Conception ■ *Légende*

- Entrée du pôle hospitalier
- Entrée d'unité
- Accès véhicules et piétons
- Anneau de circulation
- Accès parking ou dépose
- Accès piétons exclusivement
- Parking

Conception ■ *Description du schéma de circulation*

1 L'entrée Baille

L'entrée Baille s'inscrit dans une configuration d'espace public liée à un boulevard (cheminements piétons, places de stationnement, mobilier urbain...).

Une fenêtre étroite sur le bd Baille et un long couloir qui mène vers le bâtiment principal, contribuent à un déficit de lisibilité difficile à corriger par la configuration du site.

2 L'entrée St-Pierre

L'entrée St-Pierre s'inscrit dans un espace ouvert, carrefour avec la rue Astruc et la rue Ferrari, dans un contexte de commerces de proximité avec une présence plus perceptible de la végétation (les sujets présents à l'intérieur du site contribuent à la qualité d'ambiance de cette entrée).

3 L'entrée Hugueny

Accès voiture au parking Vinci, sa relation piétonne avec le site est peu qualitative ; sa lisibilité semble difficile à améliorer du fait de l'implantation des bâtiments.

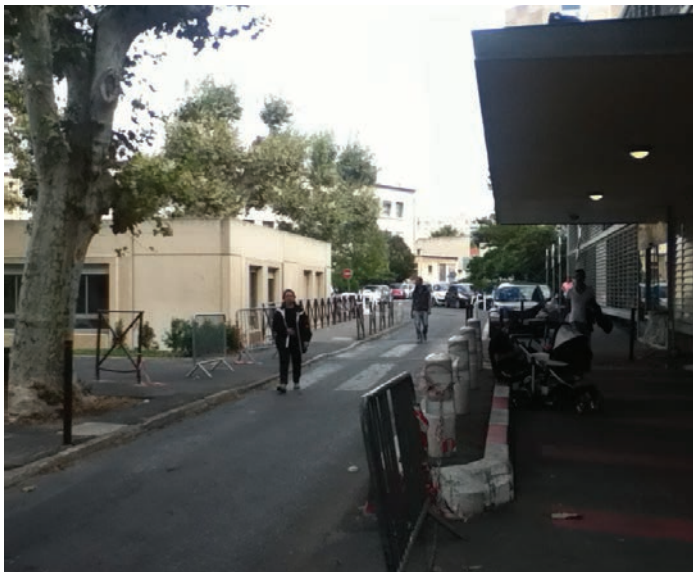
4 L'anneau

Les accès mènent à un grand anneau à sens unique qui distribue les bâtiments avec clarté ; l'entrée principale est signalée par une esplanade plantée.

Le système est lisible et fonctionne bien pour les voitures ; il souffre néanmoins de discontinuités pour les cheminements piétons, dues en majeure partie à l'état des VRD.

La Conception ■ État des lieux

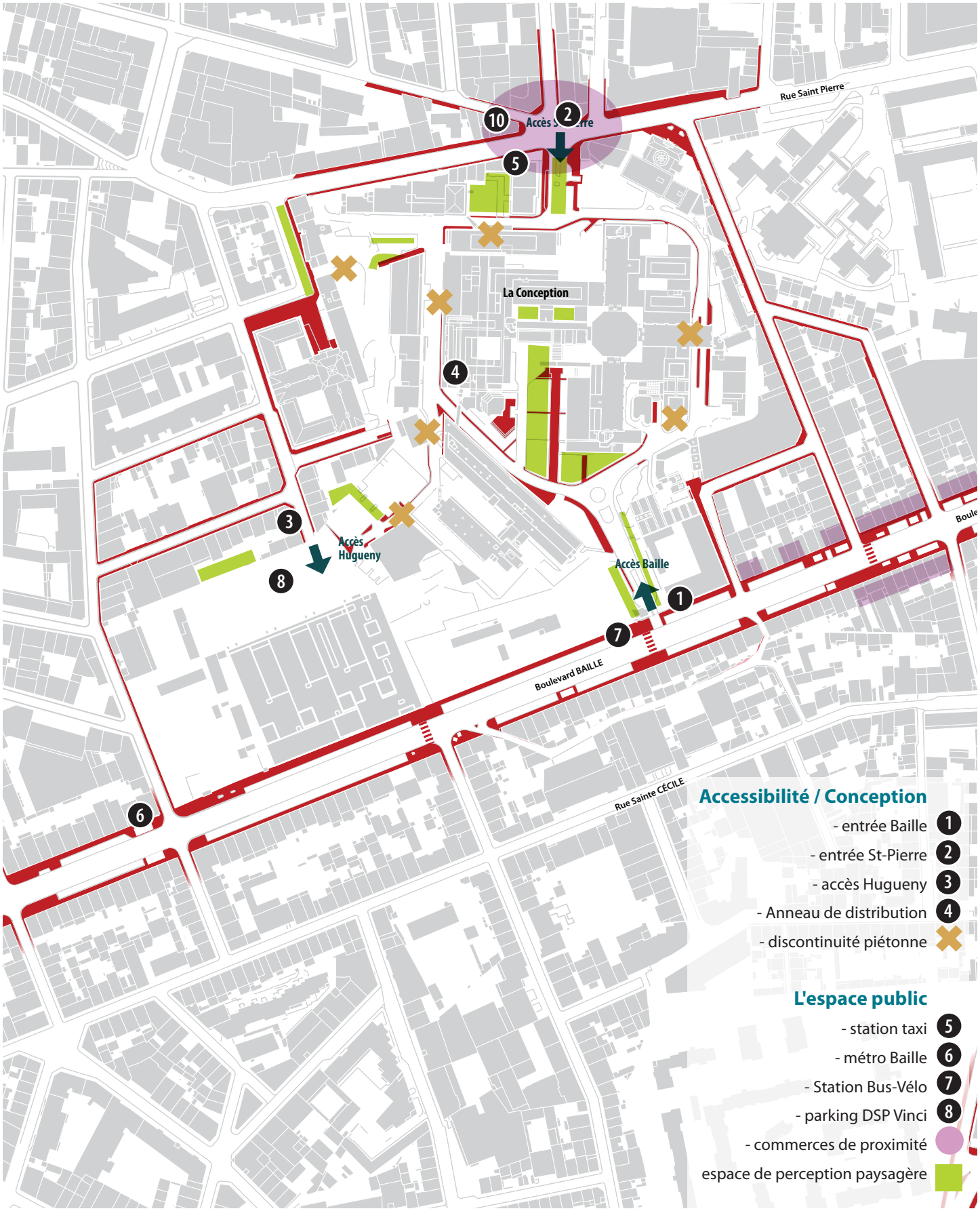
Les entrées, déficit d'image et de lisibilité / Entrée Baille et entrée piétonne depuis Vinci.



Usage et état des VRD / stationnement anarchique dans l'anneau, parcours piétons fractionnés et dévalorisés.

Potentialités du site / une identité paysagère qualitative déjà existante et une entrée St-Pierre marquée par un caractère villageois et la présence du végétal.

La Conception ■ État des lieux



La Conception ■ Les accès

1

Ouverture et transparence

L'interface entre l'hôpital et la ville se traduit ici par les seules entrées (pas de clôture séparative). Le traitement de l'entrée est donc fondamental pour y favoriser l'impression d'ouverture sur l'extérieur et les transparences.

1 Le linéaire d'ouverture de **l'entrée Baille** est très court (20 m environ) et ne permet pas un autre traitement que la suppression des espaces maçonnés au profit d'une grille légère ouvrant vers un espace paysager déjà interessant et pouvant être amélioré.

2 **L'entrée St-Pierre** bénéficie d'un cadre plus agréable, moins urbain, et penchant plus vers le type "noyau villageois" avec des commerces de proximité et au coeur de pratiques piétonnes quotidiennes. La présence des platanes et d'autres sujets (à l'intérieur et à l'extérieur) contribuent fortement à cette ambiance.

Les espaces maçonnés occultants sont faibles et doivent le rester au profit des grilles.

Dans les deux cas, la présence de la voiture derriere les entrées est une pollution visuelle qui joue au détriment de la qualité et de la lisibilité des espaces internes.

2

La Conception ■ Propositions de fonctionnement

L'anneau et les cheminements piétons

Le principe de l'anneau est performant et assure aux voitures un bon fonctionnement.

Outre la nécessaire rénovation de la voirie, **une adaptation** est essentielle aux **objectifs de lisibilité et de confort des circuits piétons**. Cette adaptation doit se concentrer :

- sur un schéma clair de **répartition des usages** : la voiture qui entre dans l'anneau est dirigée vers une aire de parking ; le piéton (venant d'un parking ou de l'extérieur) est quant à lui dirigé vers un circuit "piéton" (un demi-anneau) qui le guide vers l'entrée qui le concerne,
- sur la **priorisation** des parcours piétonniers,
- sur une **signalétique** peu encombrante et à l'usage du piéton,
- sur une identité visuelle de ce circuit liée à la présence du végétal et à son paysagement (comme déjà initiée aux accès du site et à l'entrée du bâtiment principal).

La Conception ■ Propositions de fonctionnement

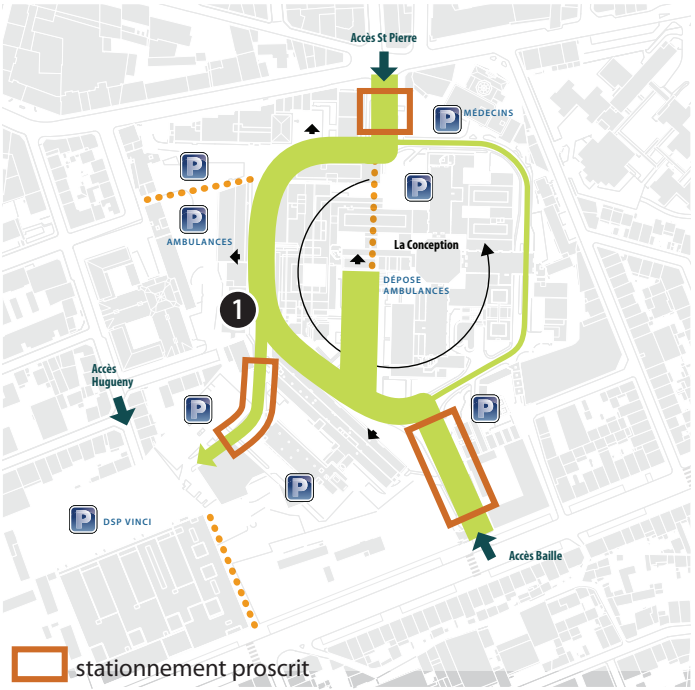
L'anneau et les cheminements piétons

1 - Privilégier un côté de l'anneau pour en faire l'itinéraire piéton privilégié, un **"guide".**

Ce demi-anneau prend en charge le piéton à chaque entrée ou accès possible et le guide à chaque entrée de bâtiment. Le parcours est paysager et protégé de la voiture par une bordure "banc" filante ou une haie arbustive défensive qui ne s'interrompt qu'aux accès.

Dans le demi-anneau "priorité piéton" :

- Réduire la voie au maximum afin de
  > limiter la vitesse
  > empécher le stationnement anarchique,
- proscrire le stationnement longitudinal sur les accès et le demi-anneau "piéton" ; reporter le stationnement en épis vers les parkings,
- Récupérer l'espace au profit de la largeur destinée au piéton + PMR,
- Proposer un aménagement paysager de qualité, identitaire et support de lisibilité.

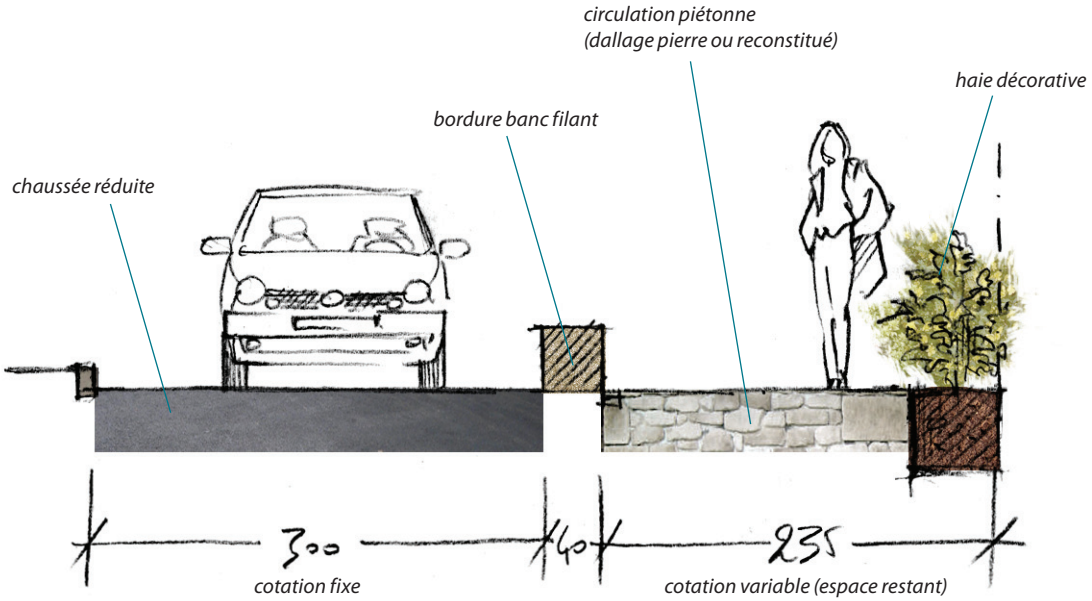


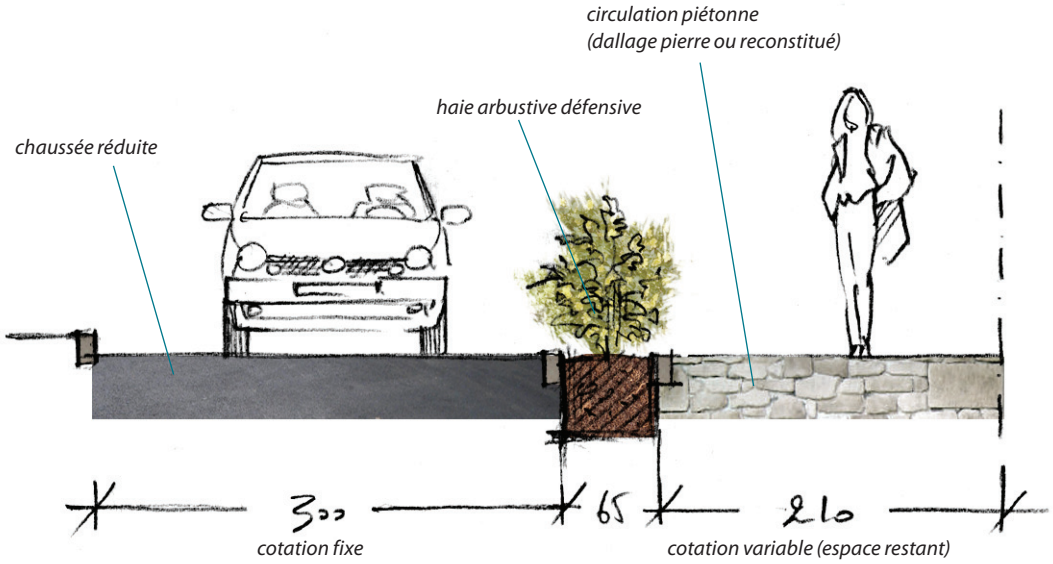
Le guide piéton

Le principe du "guide" permet de clarifier les usages, et de trouver des espaces qualitatifs de parcours menant confort et paysagement. Ce "guide" peut être créé par un banc filant ou une haie défensive arbustive compacte. La signalétique, l'éclairage, et la dimension paysagère ont un rôle important à jouer dans la reconquête qualitative des espaces libres de l'hôpital de la Conception dans le contexte de forte densification de ces dernière années.

Ces préconisations paysagères s'inscrivent dans une réflexion proposée à l'APHM pour l'hôpital de la Conception par Séchaud-Atelier9 en 2005.

La Conception ■ Propositions de fonctionnement





Haie arbustive défensive

La haie est compacte, très dense, et robuste. Elle est haute de 50 à 80 cm
Contraintes techniques : dispose d'une pleine-terre de minimum 50 cm, et d'un goutte à goutte pour un faible entretien (une taille par an)

essences classiques : haie de thuya, haie de fusain, chèvrefeuille arbustif ou pittosporum.
haies composées : filaire, pistachier, laurier tin (plantes adaptées au climat méditerranéen)

fusain

laurier tin

pistachier

pittosporum

filaire

La Conception ■ Propositions d'évolution

1 L'EFS et l'entrée bd Baille

Une évolution du bâtiment de l'Etablissement Français du Sang (EFS) permettrait d'allonger le linéaire d'ouverture de l'accès sur le bd Baille. Le bâtiment est amputé d'une partie de sa façade sur Baille, mais il est prolongé jusqu'aux actuels services techniques et augmente sa surface de plancher. Accompagnée d'un mail, l'accès gagnerait dans sa mise en scène et accompagnerait naturellement le piéton vers l'entrée principale.

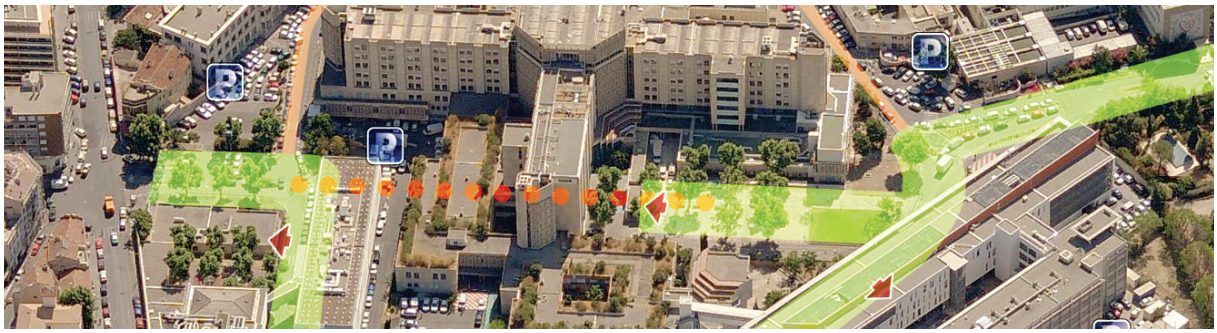
2 L'entrée Hugueny

Une voie reliant la rue Hugueny à la rue des Vertus permettrait la création d'une bande constructible à l'emplacement de l'actuel parking Vinci. Un parking mutualisé (dédié à l'hôpital et à l'opération) est envisagé en sous-sol ; le bâtiment créé pourrait accueillir un équipement hospitalier complémentaire, du tertiaire médical, du logement en accession, ou étudiant (faculté de médecine). Le tertiaire et le logement étudiant contribuerait à la redynamisation d'un bd Baille reconfiguré (cf page 108) notamment dans son tronçon Conception-Timone.

3 L'entrée piétonne "Néphro"

Dans l'hypothèse d'un départ du Centre de Procréation Médicalement Assisté (CPMA), une opportunité apparaît pour un bâtiment dont la composition volumétrique en prolongement de la Néphrologie permet la création d'une façade d'accueil faisant signal pour l'entrée des piétons en provenance du parking Vinci.

La Conception ■ Une traversée piétonne Nord-Sud



L'idée de la traversée piétonne du Bâtiment Principal de la Conception liant l'entrée St-Pierre à l'entrée Baille a été évoquée en réunion de travail afin que nous puissions développer quelques hypothèses.

Hypothèse en cours

L'APHM nous a fournit une hypothèse en cours d'élaboration (ci-dessous).

Elle intègre une importante contrainte avec la création d'un **nouvel accès plus direct des poids lourds** vers la cour logistique intérieure. Cet accès :

- permet de ne pas emprunter l'anneau de circulation (PL),
1. - crée une aire de retournement en entrée de filtrage,
2. - gère la topographie en créant une rampe,
3. - crée un parking à la place de la maternité,
4. - libère un espace à paysager devant le pavillon Cornil.

Pour pouvoir répondre à la problématique des accès PL dans la cour, cette hypothèse crée un grand espace de cour goudronnée, mais en rupture avec la qualité urbaine actuelle et le dialogue qu'elle entretient aujourd'hui avec les espaces de type villageois à l'entrée.

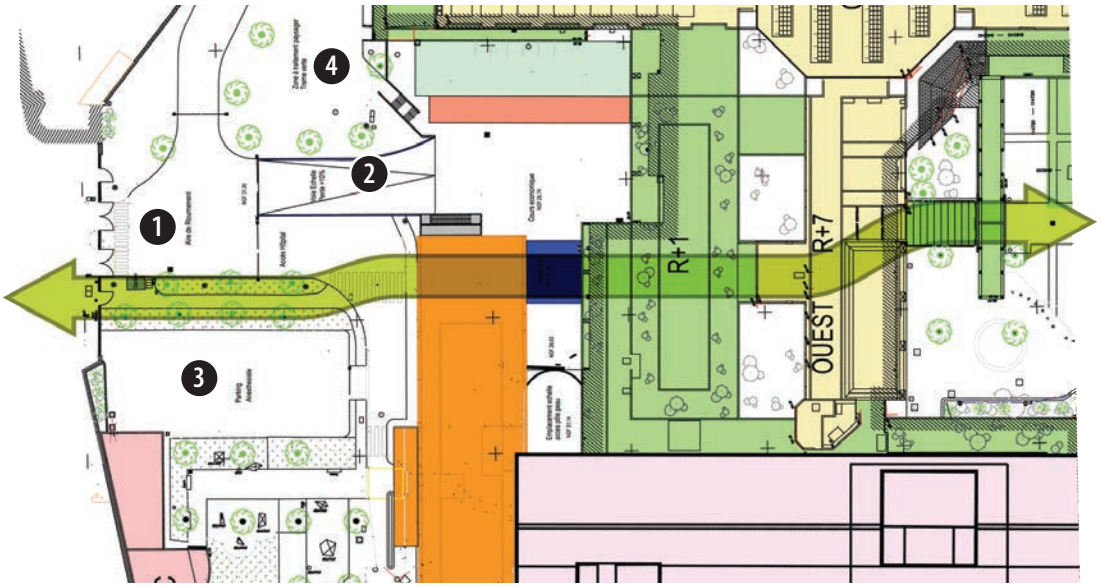
L'anneau de circulation est interrompu par un dessin en "baïonnette" et par les barrières, nuisant à sa lisibilité et à sa fluidité.

Hypothèses Agam

l'Agam propose donc 2 hypothèses alternatives plus en adéquation avec les préconisations qu'elle a précedemment énoncées telles que :

- la **préservation de l'aspect "villageois"** de l'entrée St-Pierre, (présence du végétal ; allée de platanes),
- la qualité des espaces de second plan derriere les grilles,
- la **suppression** de la présence de la voiture **derriere les grilles** (et par extension diminution des aires goudronnées),
- la **conservation du principe de l'anneau** de circulation ininterrompu et sa valorisation par le végétal,

Les 2 hypothèses Agam ne prennent donc pas en compte un accès direct PL vers la cour logistique.



Hypothèse - accès PL à la cour logistique

La Conception ■ Une traversée piétonne Nord-Sud - hypothèse 1

1 Accès piéton vers la passerelle,
il prend en charge le piéton de l'accès St-Pierre jusqu'à l'entrée du bâtiment principal
- Axe de l'entrée inchangé,
- suppression du stationnement en épis,
- suppression de la sortie du parking "Cornil",
- jardinière en continu accompagnant le piéton.

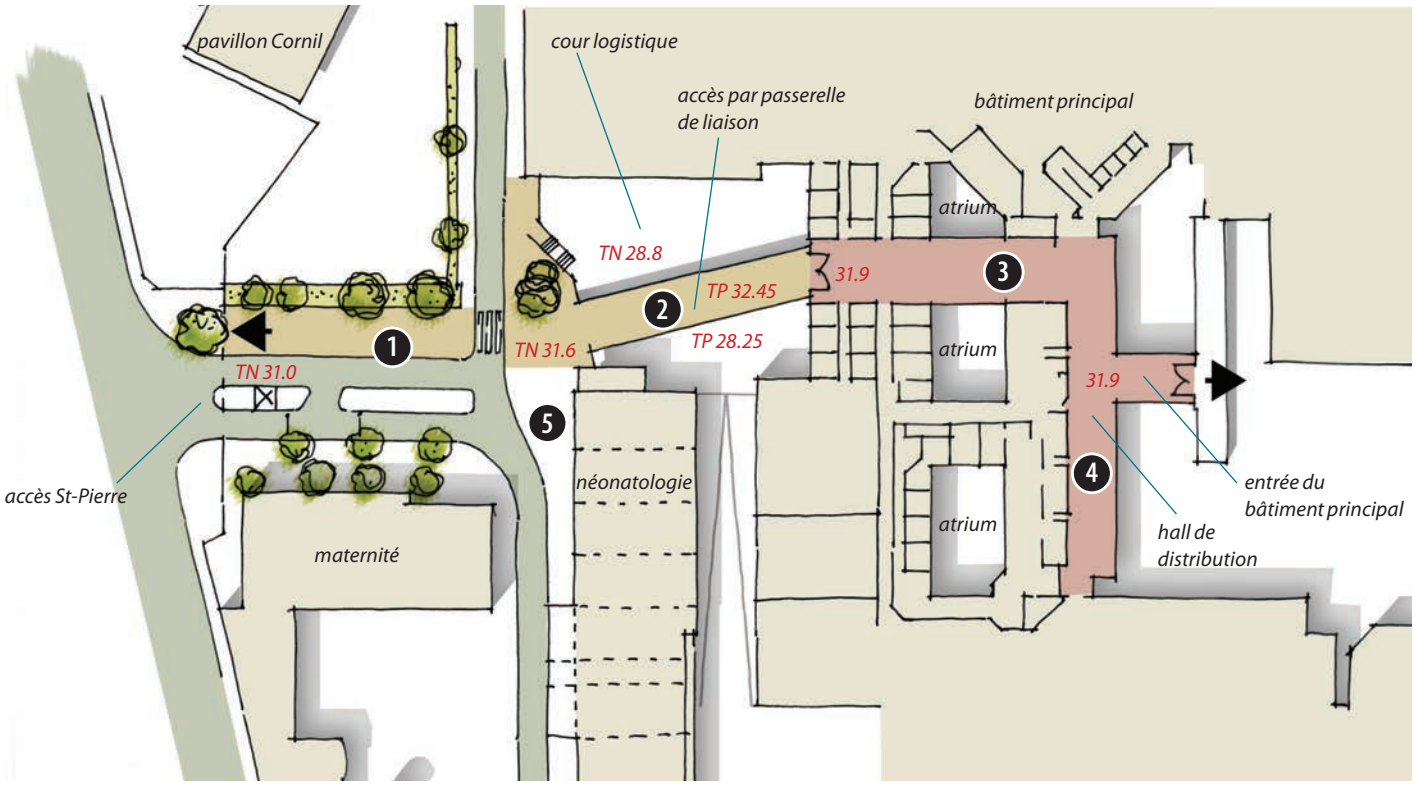
2 Passerelle au dessus de la cour logistique

3 Circulation piétonne passant entre les 2 atriums

4 Hall de distribution et entrée du bâtiment principal

5 Nouveau dessin de la chaussée,
il permet de raccourcir la longueur de chaussée à traverser par le piéton et de créer un espace généreux signalant la passerelle.

Cf coupe page suivante pour la gestion de la topographie.



La Conception ■ Une traversée piétonne Nord-Sud - hypothèse 2

1 Accès piéton vers la passerelle,
il prend en charge le piéton de l'accès St-Pierre jusqu'à l'entrée du bâtiment principal
- Axe de l'entrée décalé vers le sud afin de créer une continuité rectiligne de l'accès St-Pierre jusqu'au hall de distribution.

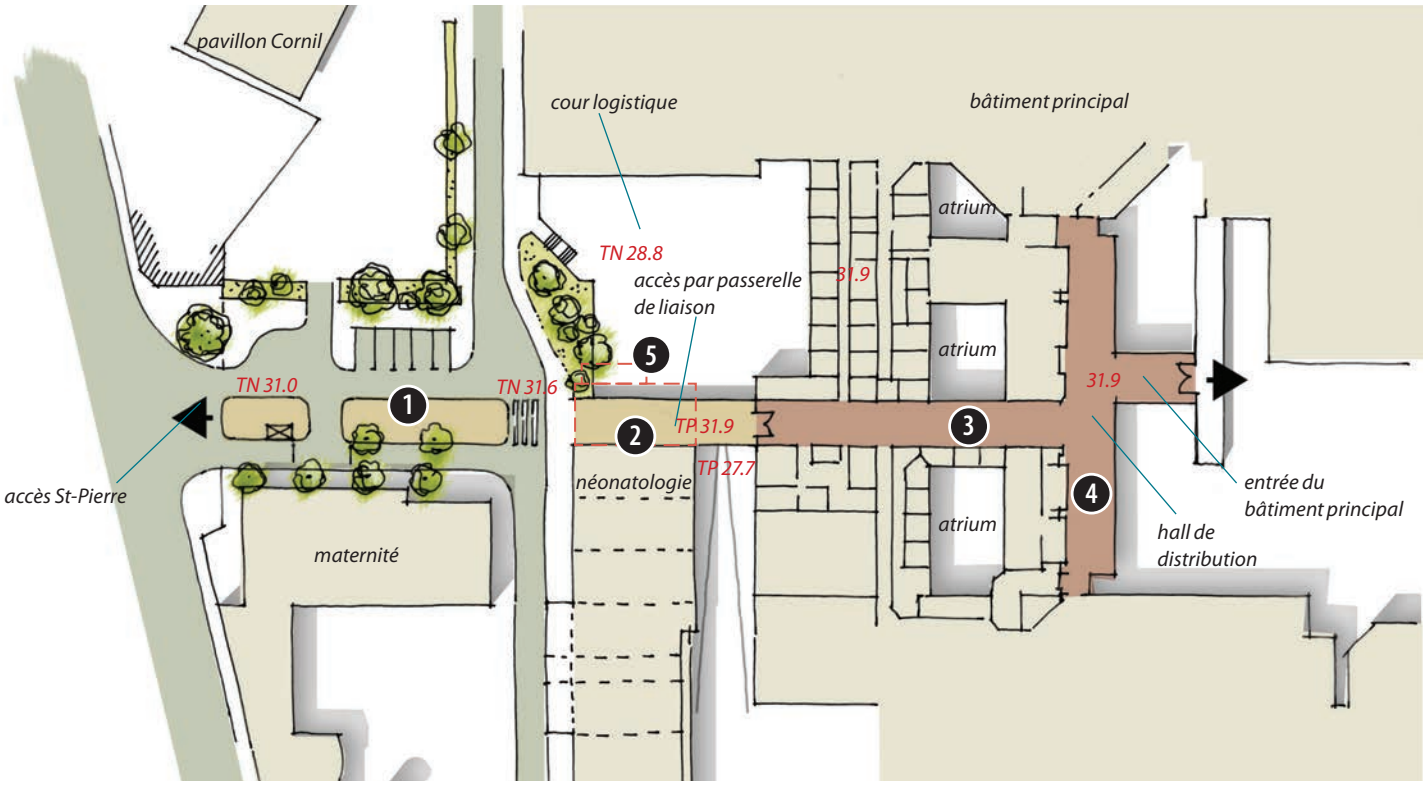
2 Passerelle au dessus de la cour logistique

3 Circulation piétonne passant entre les 2 atriums

4 Hall de distribution et entrée du bâtiment principal

5 Démolition d'une partie du bâtiment de Néonatologie et de son escalier de secours (1 trame si le bâtiment évolue vers une vocation de bureau administratif ; 2 trames si le bâtiment reste un ERP afin de conserver l'escalier de secours)

Attention, la gestion de la topographie est plus complexe dans cette hypothèse. Un passage de 4m en dessous de la passerelle impose l'abaissement du TN qui reste soumis à faisabilité (augmentation de la pente de la rampe d'accès vers la cour, avec une contrainte de passage souterrain).



La Conception ■ Une traversée piétonne Nord-Sud - coupe de principe

Altimétrie :
Entrée St-Pierre : ~ 31.00
Trottoir Néonatologie : ~31.60
Rez-de-cour : ~28.80
Rez-de-chaussée du bâtiment principal : 31.9

Hauteur sous passerelle : 4.00 m (hauteur des camions 3.70 m)

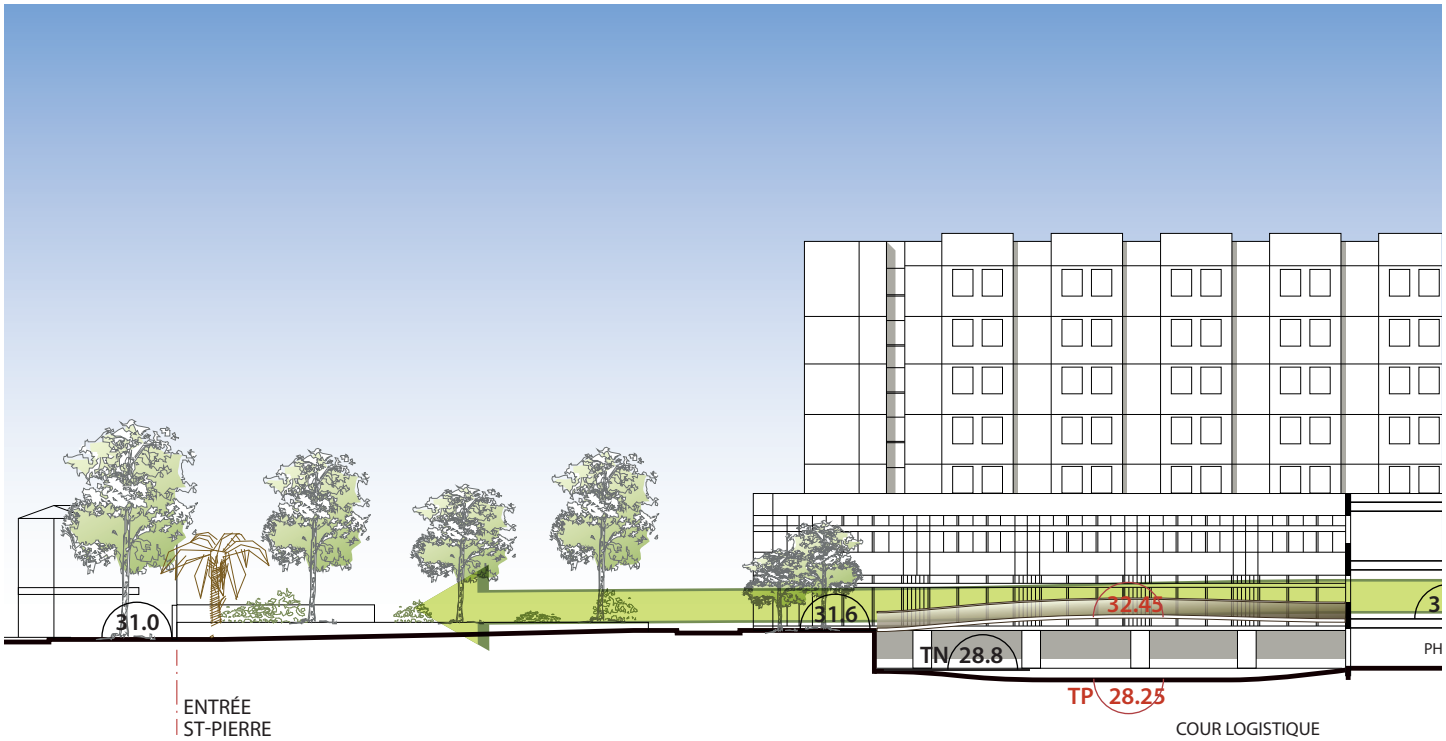
Pour permettre une hauteur sous passerelle de 4 m :
- la passerelle présente une flèche (+0.55 m)
- le sol est abaissé d'autant sur l'aire nécessaire au retournement des camions (-0.55 m).
La pente de passerelle reste inférieure à 5 %

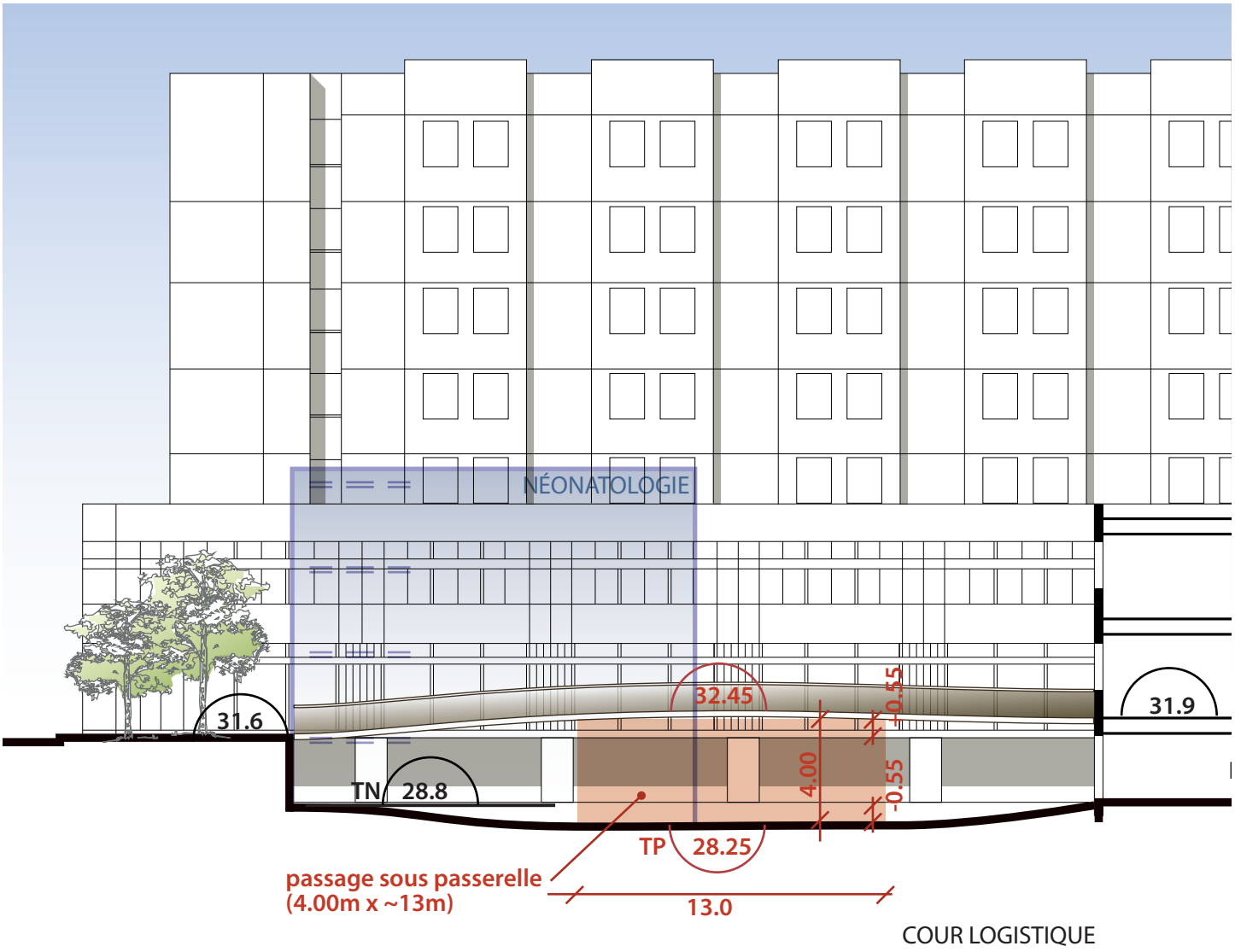
Hypothèse 1

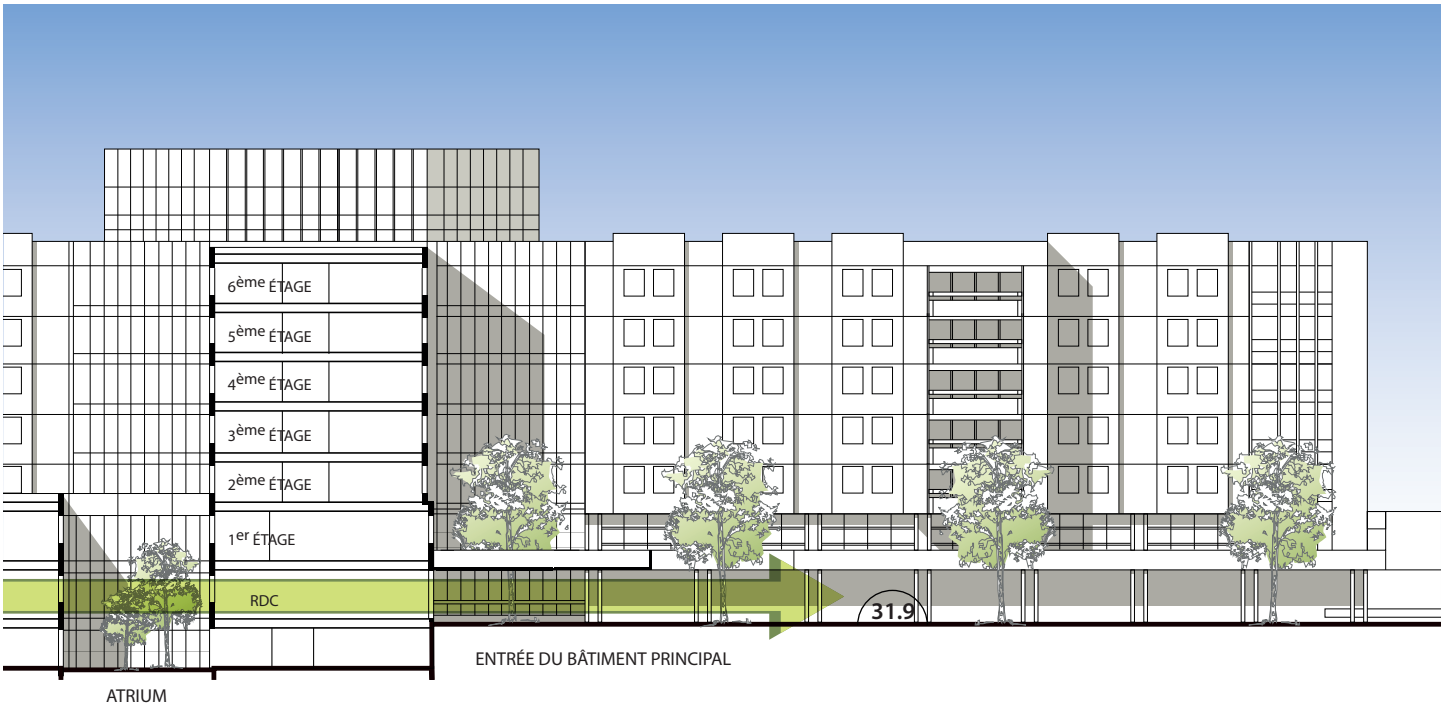
La coupe ci-contre illustre le principe de l'hypothèse 1.
La passerelle d'une trentaine de mètres passe au dessus de la cour logistique. Une faisabilité plus détaillée à partir d'un relevé de géomètre devra valider sa possibilité de mise en oeuvre. La pente de la passerelle ne pouvant excéder 5%, il faut vérifier que la largeur sous passerelle correspondant aux 4m soit suffisante pour permettre les manoeuvres nécessaires au retournement des camions dans la cour.

Hypothèse 2

Dans l'hypothèse 2, la passerelle ne traverse plus vraiment la cour logistique mais sa voie d'accès. Elle doit donc atteindre la hauteur du Rez-de-Chaussée du bâtiment principal (31.9) entre la chaussée côté Néonatologie (31.6) et la fin du bâtiment de la néonatologie afin de présenter un tablier à hauteur constante au dessus de cet accès.
Sous la passerelle, l'altimétrie de la voie d'accès doit donc descendre à 27.7 au lieu de 28.8.
Or la voie d'accès présente une pente descendante vers la cour, et tributaire d'un accès souterrain entre la néonatologie et le bâtiment principal.
Une faisabilité plus détaillée à partir d'un relevé de géomètre est nécessaire pour vérifier la possibilité de conserver une pente réglementaire entre son point haut (au dessus du passage souterrain) et son point bas (4m sous la passerelle).




NÉONATOLOGIE
31.6
TN
28.8
32.45
+0.55
4.00
-0.55
TP
28.25
31.9
passage sous passerelle
(4.00m x ~13m)
13.0
COUR LOGISTIQUE


6ème ÉTAGE
5ème ÉTAGE
4ème ÉTAGE
3ème ÉTAGE
2ème ÉTAGE
1er ÉTAGE
RDC
31.9
ENTRÉE DU BÂTIMENT PRINCIPAL
ATRIUM

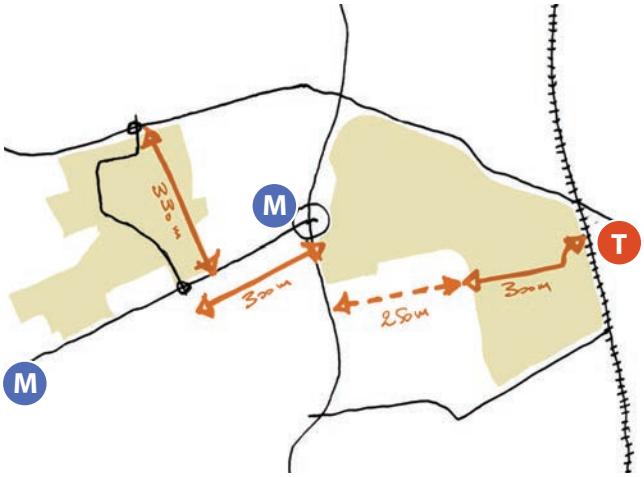
Le boulevard Baille ■ Un lien entre Timone et Conception

Le boulevard Baille est un axe structurant qui relie le secteur Timone à la place Castellane.
Sur sa partie en relation avec le Jarret, il propose un visage plus animé avec des services et des commerces de proximité, en rapport avec les stations de métro Baille et Timone et la présence de la faculté.
Il développe 5 voies et un double alignement d'arbres régulier qui en fait le seul boulevard du secteur avec une réelle valeur ajoutée en matière paysagère. Sa perspective s'achève sur la bastide Timon-David dans une volonté de composition classique et de mise en scène.
Le boulevard Baille lie l'hôpital de la Conception à celui de la Timone sur son quart Est (300 m environ).

Distance réelle / distance perçue

Cette distance de 300 m est à analyser dans son contexte urbain actuel :
- c'est sensiblement la même distance à vol d'oiseau qui sépare l'entrée sud de l'entrée nord de la Conception,
- c'est équivalent à l'axe proposé entre la faculté et la station tramway future,

- c'est la distance entre l'Alcazar et la Canebière.



Boulevard Baille : un profil généreux et planté mais un encombrement urbain qui nuit à la lisibilité et à la continuité des parcours piétons.

Le boulevard Baille ■ Un lien entre Timone et Conception

L'actuelle configuration du bd Baille produit une réduction des espaces dédiés au piéton et confère à cet axe un réel inconfort dans sa pratique piétonne quotidienne :

- stationnement en épis (parfois des deux côtés)
- obstacles visuels (sucettes publicitaires, kiosques...)
- encombrement urbain (positionnement aléatoire des bancs, terrasses de commerces avec jardinières maçonnées déplaçables...)

Une notion de proximité à rétablir

Les axes d'intervention sur ce type de voie restent minimes. Néanmoins quelques pistes permettraient de réduire la distance perçue en intervenant sur le tronçon Conception-Timone avec une requalification qualitative des espaces publics et piétons :

Entrée Timone : d'une rive du Jarret à l'autre

L'atténuation de la limite aujourd'hui très forte d'une rive à l'autre du Jarret constitue un préalable indispensable à toute volonté de retrouver une proximité entre les deux ensembles hospitaliers :

- la réduction de la voirie sur le Jarret à l'endroit de la traversée piétonne devant l'entrée principale et les objectifs de qualité d'espace public de part et d'autre de cette voie développés dans la présente étude, privilégient l'aménagement d'espaces désencombrés des multiples usages actuels, et clarifiés à l'usage du piéton. La traversée s'en trouvera écourtée en distance, et la meilleure lisibilité au delà des rives les rapprochera en terme de perception.

- La mise en valeur de la bastide Timon-David et de sa grand'place avec un découpage plus clair des limites dedans-dehors, et son nouveau rôle d'animation au coeur de l'espace public contribueront aussi à l'effet escompté ci-dessus.

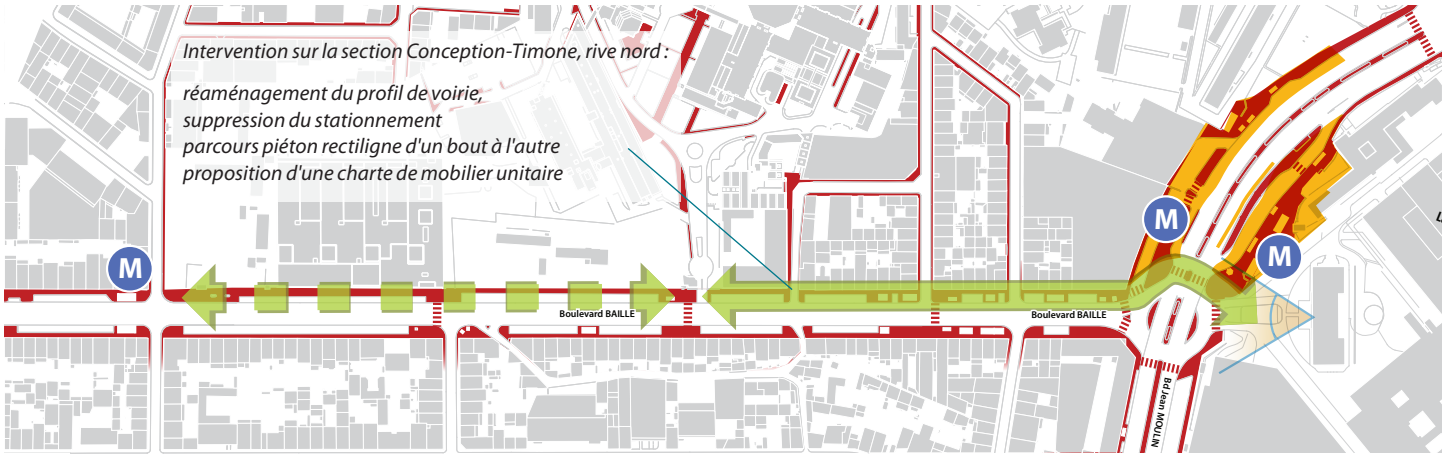
Le boulevard Baille :

Sur la section Conception-Timone, rive nord :

- suppression du stationnement (épis et longitudinal)
- retrouver un parcours piéton large -un couloir de 3m- rectiligne et désencombré d'un bout à l'autre,
- poursuivre le traitement de sol de la place "Jarret" sur la section Conception-Timone, rive nord,
- mettre à l'étude l'aménagement de l'ensemble de cette section et proposant un projet d'espaces publics homogènes combinant des terrasses de commerces valorisées et débarassées de la voiture, le mobilier urbain et publicitaire, et ménageant les vues et perspectives d'un bout à l'autre.

Entrée Conception :

L'entrée Conception n'est qu'une fenêtre de 20 m ouverte entre deux façades en alignement sur le boulevard Baille. Il semble peu pertinent de surajouter une signalétique supplémentaire difficilement perceptible depuis le boulevard. Néanmoins, un gonfanon ou une oriflamme en hauteur peut signaler, sans encombrer.

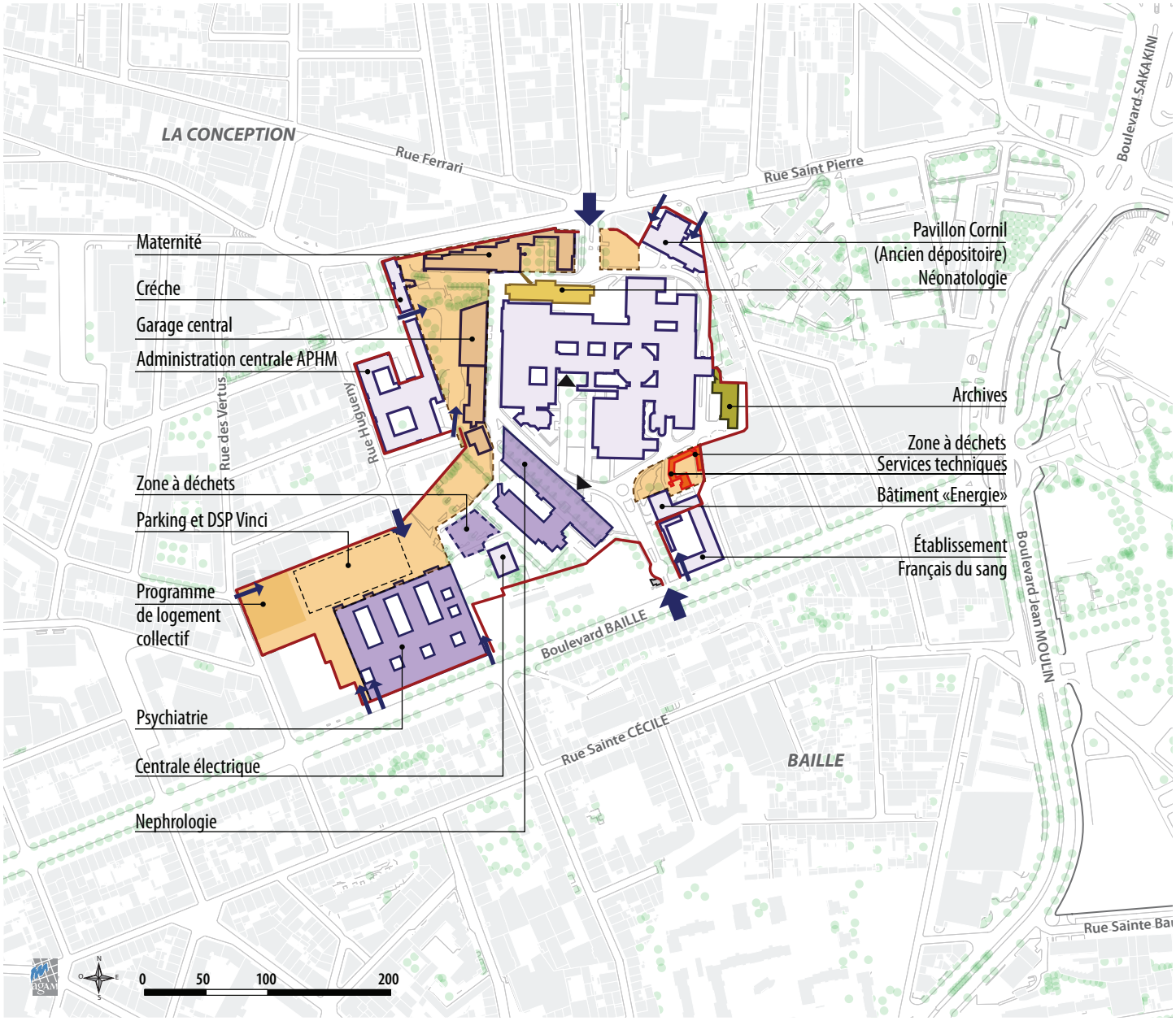


PARTIE V

Les orientations

Perspectives économiques

Perspectives économiques ■ Foncier



Nouveau bâtiment
Bâtiment en projet
Nouvelle affectation
Réaffectation possible

Démolition prévue
Foncier mobilisable
pour valorisation foncière ou espace de fonctionnement

Accès principal
Accès secondaire
Entrée principale

Conception / foncier :

Un foncier important a été consommé sur le site de la Conception pour la réalisation de :

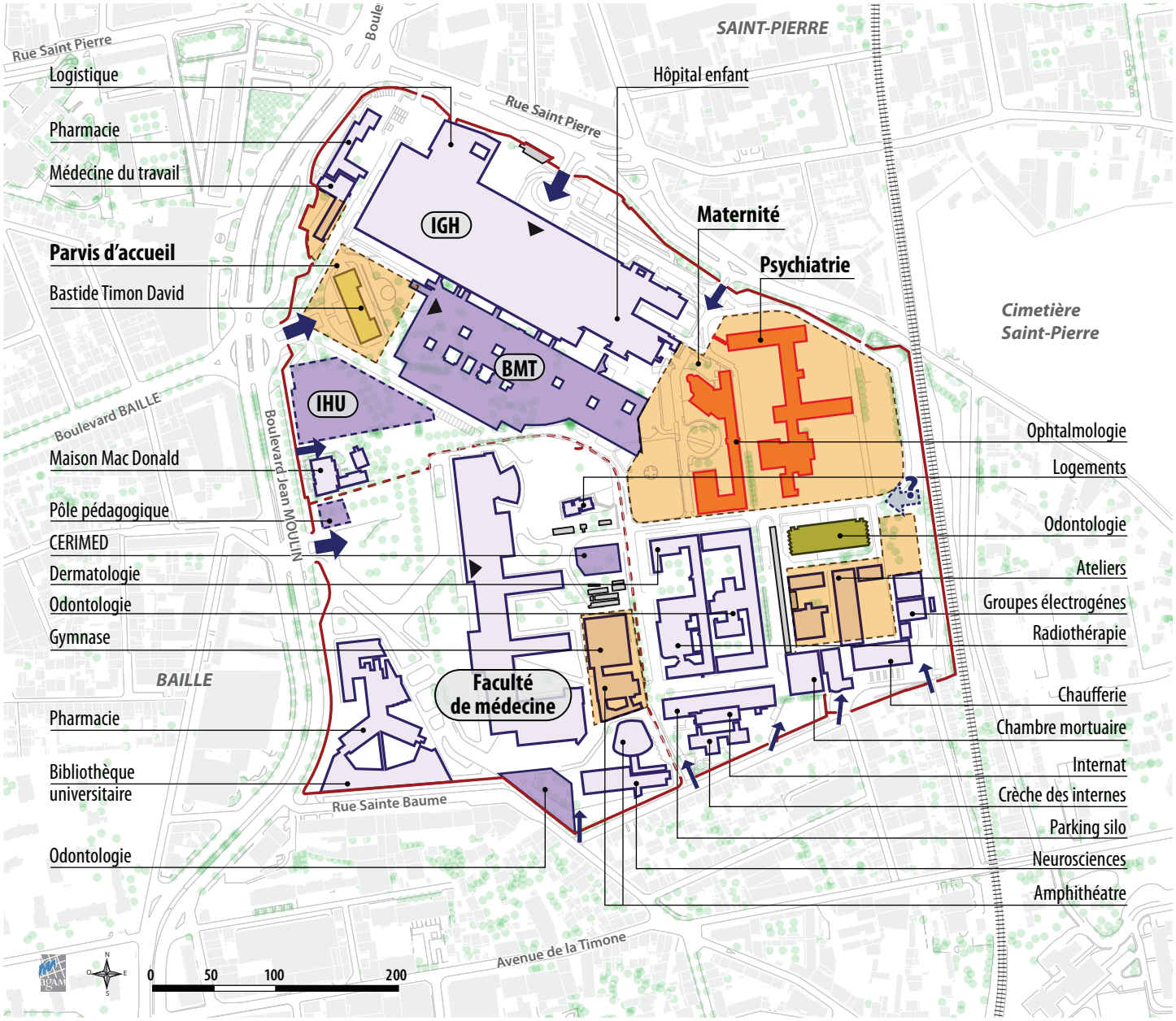
- la psychiatrie
- la néphrologie
- la zone à déchets

Un découpage a été fait pour un futur programme de logements collectifs rue des Vertus.

Les perspectives de mobilisation du foncier:

- l'emplacement du parking DSP Vinci (valorisation de type logements collectifs)
- le site de la maternité dans l'hypothèse de son départ vers Timone (valorisation de type mixte logements et/ou immobilier dédié tertiaire-commerces le long de la rue Saint-Pierre).
- l'emplacement du garage central jusqu'à la PMA peut être le support d'un projet plus dense dans une logique prospective.
- le site de l'ancienne zone à déchet peut accueillir un programme plus ambitieux dédiés aux services techniques.

Perspectives économiques ■ Foncier



- Nouveau bâtiment
- Bâtiment en projet
- Nouvelle affectation
- Réaffectation possible
- Démolition prévue
- Foncier mobilisable *pour valorisation foncière ou espace de fonctionnement*
- Accès principal
- Accès secondaire
- Entrée principale

Timone / foncier :

Un foncier important a été consommé sur le site de la Timone pour la réalisation de :

- BMT
- l'IHU

Les perspectives de mobilisation du foncier:

- l'aire à l'entours de la Bastide Timon, et celle occupée par la médecine du travail représentent un enjeu d'articulation et d'ouverture avec l'espace public.
- le gymnase peut être un espace de mutualisation et d'articulation avec la Faculté.
- la psychiatrie et l'ophtalmologie représentent un très fort potentiel pour les projets prospectifs de développement : seule grande emprise restante du site, elle doit être réservée exclusivement à un équipement de grande ampleur.
- les ateliers au sud-est constituent un potentiel interessant pour un programme médian. Aujourd'hui à l'écart, l'arrivée d'un TCSP sur la voie des Bordilles revalorisait cet emplacement.

(R)établir un dialogue entre la ville et l'hôpital

Les objectifs souhaités d'ouverture sur la ville et d'une plus grande participation à l'urbanité du quartier ne correspondent plus aux modèles historiques de l'hôpital. Un pôle tel que Timone-Conception autorise de concevoir l'hôpital comme un projet urbain, en relation permanente avec son contexte physique mais aussi économique.

Dans son objectif d'ouverture sur la ville, les frontières doivent s'estomper au niveau de l'espace public, la relation à l'économique doit accompagner cette évolution.

La création de lieux de vie et de convivialité impose un nécessaire désenclavement et est étroitement lié à une nouvelle attractivité, à la multiplication des flux, à l'activité.
L'économie est donc un élément qui participe de la poursuite de cet objectif de dialogue entre l'hôpital et la ville.

Une présence hospitalière peu génératrice de commerces

L'équipement hospitalier ne génère pas une présence marquée en matière de services hôteliers, de restauration ou même de commerces. Néanmoins, on notait en 2004 (chiffres en cours d'actualisation) une forte représentation des activités de santé (deux fois supérieure à la moyenne marseillaise).

Quelques éléments d'explication :

- **Qualité de vie très insuffisant**e aux abords de la Timone (espace public vaste mais fractionné, non traité, nuisances dues au trafic automobile),
- **Esthétique autoroutière du Jarret**, logique d'infrastructure au détriment d'un lieu de vie,
- La plupart des logements construits le long du Jarret n'ont **pas été conçus pour l'accueil d'activités**,
- **Foncier de grandes parcelles** (hôpital, faculté, grands ensembles de collectifs…) ne favorisant pas les opérations.

A propos du commerce internalisé à l'hôpital, le «commerce d'attente» (tel que le commerce lié aux gares) pâtit :

- d'un fonctionnement sans « passerelle » ni effet de continuité commerciale avec l'extérieur,
- des espaces commerciaux plus marqués par l'univers hospitaliers (ses codes et signalétiques) que par une identité commerciale,
- d'une clientèle limitée à l'intramuros (personnel, malades ou parents),
- d'une clientèle peu encline à la surconsommation du fait du motif même de sa présence.

Ce type de commerce, s'il veut être développé et générer une véritable économie, se doit :

- **D'établir un lien fort avec l'extérieur** et notamment un espace public qui soit un lieu de vie,
- De proposer une **« locomotive » disposant d'une bonne visibilité** pour amorcer une dynamique commerciale.

Les conditions nécessaires à un développement de l'économie autour du pôle hospitalier.

Malgré ce constat, le quartier bénéficie d'un fort potentiel générateur d'économie.
Le potentiel repose :

- principalement sur le **personnel d'entreprise** (dont une grande partie concentrée sur le pôle hospitalo-universitaire), les étudiants, et plus faiblement sur les habitants du quartier,
- sur une **bonne accessibilité**,
- une **attractivité résidentielle nouvelle sur le site**, possiblement lié à l'effet métro et à des prix encore attractifs (2540€/m^2 sur Baille, contre 2820 de Castellane à la rive Sud du Vieux Port, ou 3110à 3550 €/m^2 de part et d'autre du Prado / Estimations de prix MeilleursAgents.com au 1er mai 2013)

Le développement commercial sur ce site dépend de :
a/ l'apaisement du Jarret,
Cet objectif fait partie des projets de voirie structurants retenus à l'horizon du PDU (2023). Il est dit « Rocade du

jarret : réduction de la capacité et requalification en lien avec la L2).

b/ de l'ouverture sur la ville,

Elle s'accompagne de meilleures connexions et porosités avec le quartier et d'une meilleure transition entre les espaces. En lien avec la requalification du Jarret, la recomposition d'un grand espace public peut constituer un véritable lieu de vie.

c/ du maintien des étudiants et du personnel hospitalier sur place,

Grâce à de meilleures connexions avec les espaces dédiés aux commerces, les populations et actifs seront moins tentés de se déplacer pour les démarches de restauration commerces ou services.

d/ d'un foncier disponible

Une partie du linéaire commercial de Baille en pied d'immeuble est protégé au PLU mais il existe un vrai enjeu de dynamisation de l'offre déjà existante. Le rare foncier qui se libère dans le secteur est principalement affecté aux opérations de logements.

e/ d'une offre adaptée.

Orientations possibles

PRÉALABLE :

L'étude montre une hypothèse d'aménagement public accompagnant la logique de réduction de la capacité du Jarret, qui permet à la fois :

- la **bonne visibilité** nécessaire aux commerces et à l'activité,
- le rétablissement des **continuités piétonnes** et visuelles, et donc la **réduction des distances perçues** entre Timone et Baille,
- la qualité des espaces publics, la **création de lieux de vie.**

A/ LA BASTIDE TIMON-DAVID :

La bastide constitue une architecture remarquable, patrimoine protégé au PLU, elle constitue le point focal de la perspective du boulevard Baille.

Elle doit être l'articulation recherchée entre espace public et hôpital.

Par son caractère patrimonial, elle peut accueillir une fonction de communication telle que l'événementiel ; une thématique liée à la grande histoire de la médecine à Marseille pourrait se conjuguer avec des événements ponctuels destinés à capter le grand public.

Dans cette logique, l'espace public du parvis se doit d'être investi par l'installation ou, comme au Musée d'Art Contemporain de Marseille par les tables d'un bar temporaire.

Ce dispositif permet :

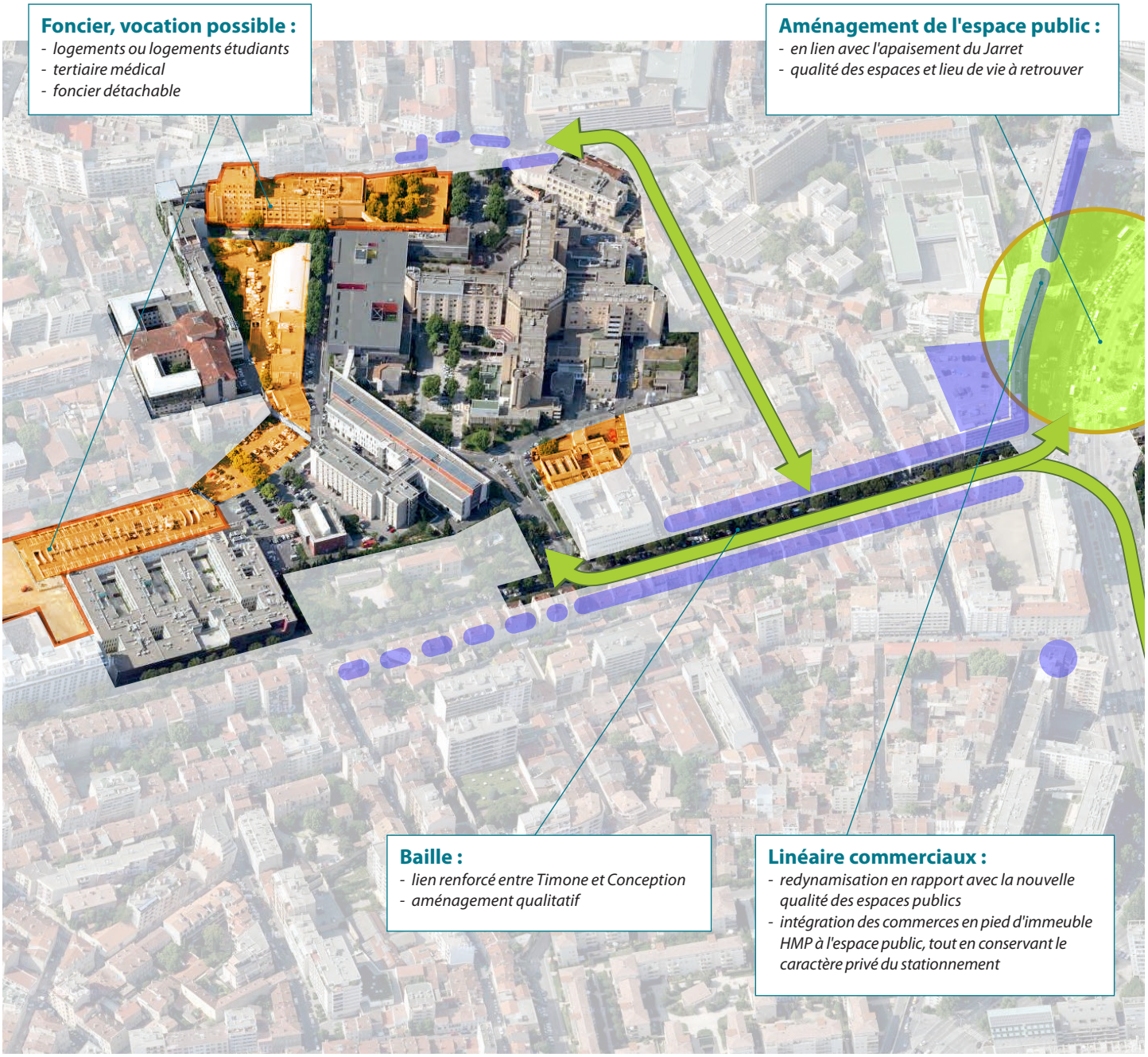
- La **mise en scène de la bastide** et de l'entrée (redevenue) principale de la Timone,
- **Gommer les notions dedans-dehors**, espace public/espace hospitalier (signalétique d'exposition, occupation en terrasses…),
- **Lieu de vie et de rencontre** en phase «événementiel»,
- **Renforcement du lien Timone-Baille-Conception** en affirmant sa perspective (accroche visuelle sur une distance plus grande).

B/ UN POTENTIEL TERTIAIRE ?

Le site Timone-Conception bénéficie de facteurs d'attractivité tertiaire importants : un grand équipement, une bonne visibilité, une adresse, une bonne desserte (desserte VL + pkg, métro, tramway à terme)

- **Une offre de bureaux** peut comprendre du laboratoire, du regroupement de médecins mais aussi des professions libérales liées à la santé. Elle bénéficierait ici :
  - d'un **effet d'enseigne** sur Baille
  - d'une meilleure lisibilité proche du pôle Timone-Conception
  - et d'une **localisation préférentielle** pour les médecins du pôle Timone-Conception qui exercent en libéral aussi.

- **Une offre en immobilier dédié au tertiaire médical** peut aussi être développée pour accompagner les entreprises de l'incubateur-pépinières à l'hôtel d'entreprise afin de conserver à proximité le potentiel et les emplois relatifs à l'émergence des talents.



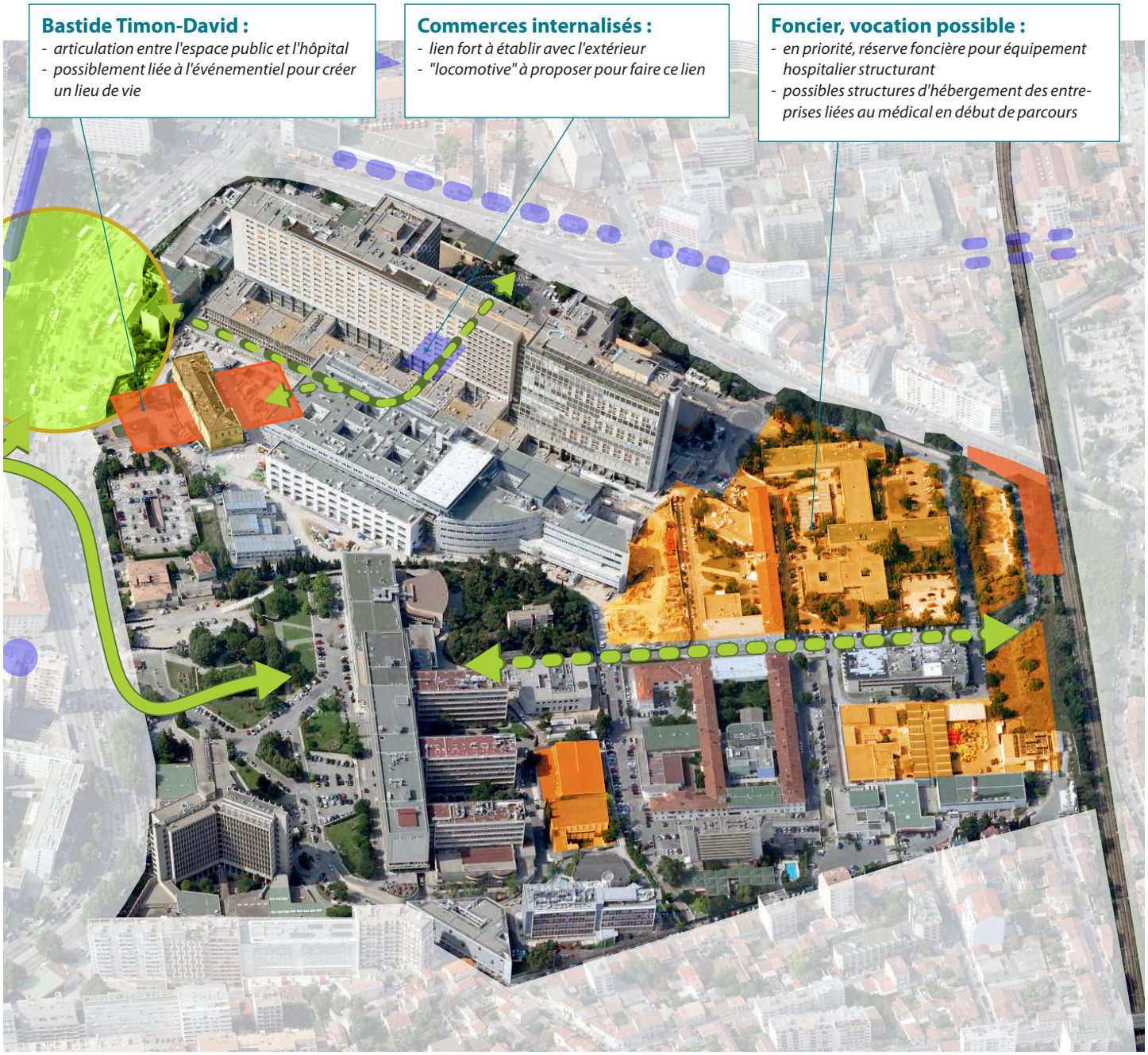
Ce type d'offre doit être adaptable :

- en surface,
- au niveau structurel (hauteurs sous plafonds, système gaines et fluides, locaux pour animaux de labo, etc…),
- aux usages et aux évolutions,
- dans la division des locaux (contraintes fluides-réseau-câblage).

C/ LE COMMERCE DE QUARTIER LIÉ AU MAINTIEN DES ÉTUDIANTS ET DU PERSONNEL HOSPITALIER SUR PLACE :

Le développement commercial dépend du potentiel en clientèle du pôle hospitalo-universitaire et, à moyen terme à l'activité que l'on peut créer sur le site.

Il concerne notamment les services, le commerce de proximité, et la restauration sur la fenêtre de temps libre des actifs (la pause déjeuner et la sortie du travail).



Le personnel APHM :

- Une partie du personnel aux horaires décalés,
- Une offre en restauration internalisé (cantine),
- Une bonne offre en stationnement.

La mobilité permise par la voiture, l'offre internalisée de services, et les horaires décalés **ne favorisent pas les échanges espérés entre l'hôpital et le quartier.**

La réactivation de la commercialité peut donc passer par :

- le fait de contraindre l'utilisation du véhicule personnel en faveur des **Transports en Commun** (et en diminuant l'offre en stationnement sur le site) afin de maintenir le personnel dans le quartier,
- une nouvelle politique de **répartition dans la restauration d'entreprise** : introduction pour partie des salariés (notamment la frange dont les contraintes horaires sont en phase avec les cycles de restauration) du titre restaurant qui est un levier de dynamisation de l'économie de proximité.

Les étudiants :

Vérification en cours de l'offre et de la demande.

Une offre en résidentiel étudiant du côté de la Conception conforterait la pratique piétonne sur Baille et son linéaire commercial.

Il participerait du **lien renforcé entre Timone-Conception par la pratique piétonne et l'usage de l'espace public qui liaisonne les deux sites** : cela nécessite un véritable aménagement et la libération de la place consacrée au stationnement VL le long de Baille.

Son articulation avec un nouvel aménagement des espaces publics autour du métro poursuivrait une continuité commerciale jusqu'aux commerces en pieds d'immeuble du parc HMP.

L'offre résidentielle étudiante et les **enjeux de revitalisation du commerce et de connexion urbaine** sur Baille sont donc liés**.**

D/ LE FONCIER :

Une mobilisation d'une partie du foncier valorisable de l'APHM pour de l'activité liée au médical pourrait permettre de :

- conforter le pôle médical par des **services complémentaires et diversifiés,**
- poursuivre et a**ccentuer la dynamisation d'un site à fort enjeu** et avec des atouts majeurs notamment en matière d'accessibilité.
- amener une population **génératrice d'une économie liée** à cette présence.

Dans le cas vu ci-dessus d'un accompagnement des petites entreprises dans leur parcours évolutif et afin de garantir la vocation médicale de la filière, la démarche doit comporter :

- études de marché et d'opportunité, afin de produire un avis de positionnement
- Concours appel à promoteur (avec contraintes, programmes…)
- Promesse foncière
- Mise en commercialisation
- Comité de pilotage pour recenser les demandes, les clients potentiels, les m^2 à fournir pour un produit adapté.

Perspectives économiques ■ rappel PLU

Zones UA : centre et tissu de type central

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

- d'une limite séparative latérale à l'autre, à la limite des voies et emprises publiques futures ou du recul, telle que portée aux documents graphiques du PLU, ou à défaut, à la limite des voies et emprises publiques existantes.
- Bande constructible de 17m.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

- par rapport aux limites latérales, en continuité d'une limite à l'autre ;
- par rapport aux limites séparatives arrières, à une distance minimum de 4 mètres.

Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

- d ≥ (H-3)/2 et d ≥ 6mètres.

Hauteur maximale des constructions.

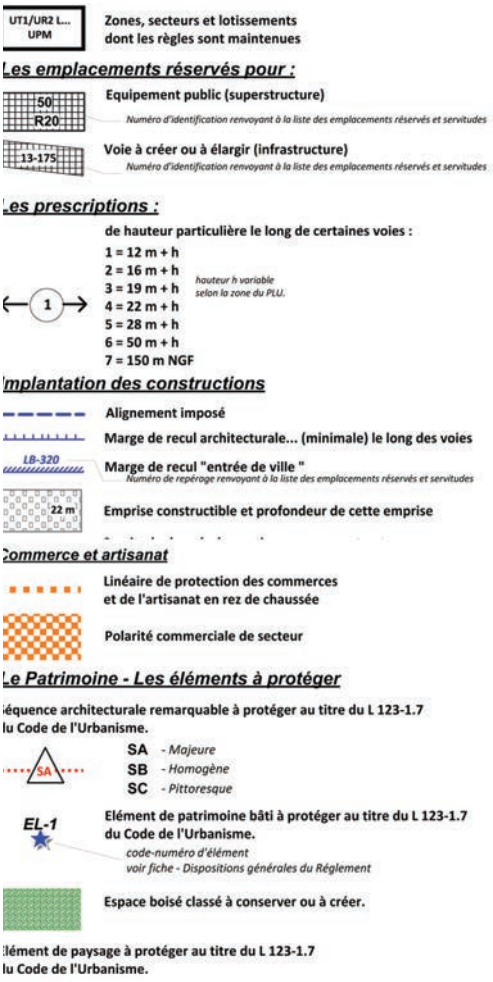
- H=16m + h=6m (le faîtage de la couverture réalisée en pente peut excéder ces hauteurs de 3m au plus).

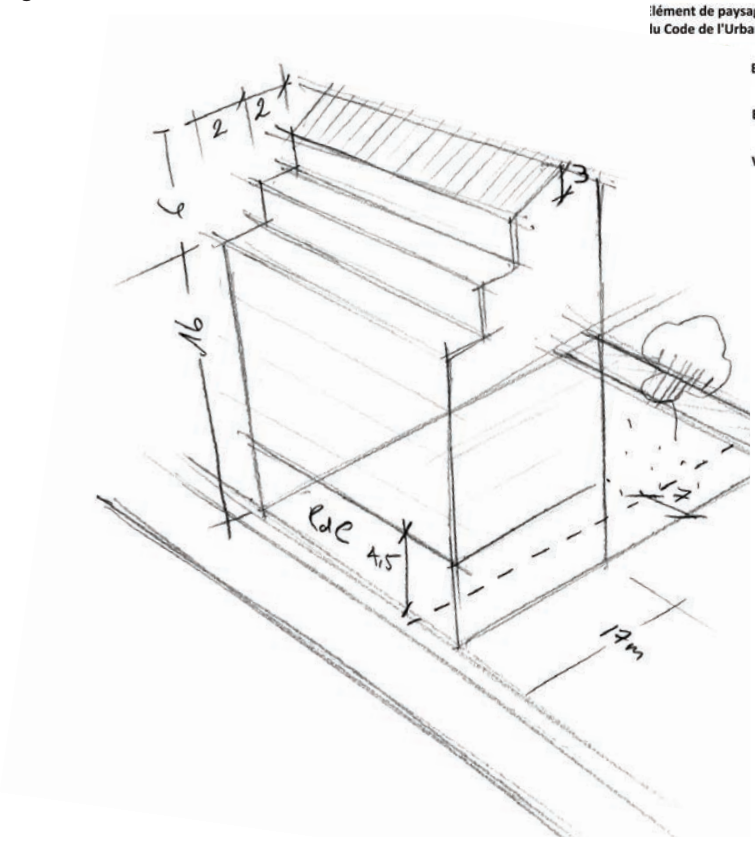
Obligation en matière de réalisation d'aires de stationnement

1 place / 70 m² SdP (2 places /logt maxi).

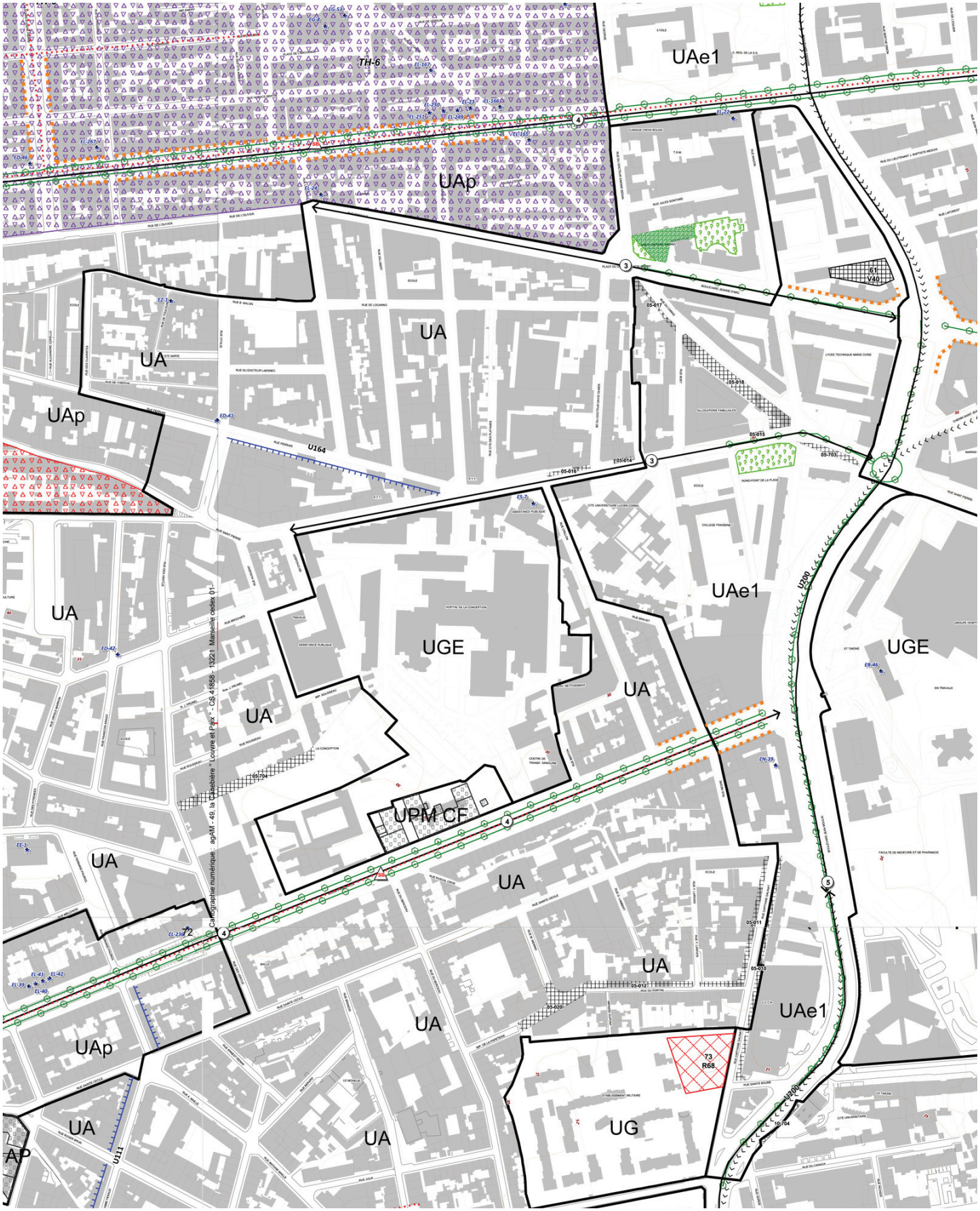
Espaces libres

Arbres existants maintenus ou remplacés ; Les espaces libres sont traités en pleine terre et plantés d'arbres de haute tige.





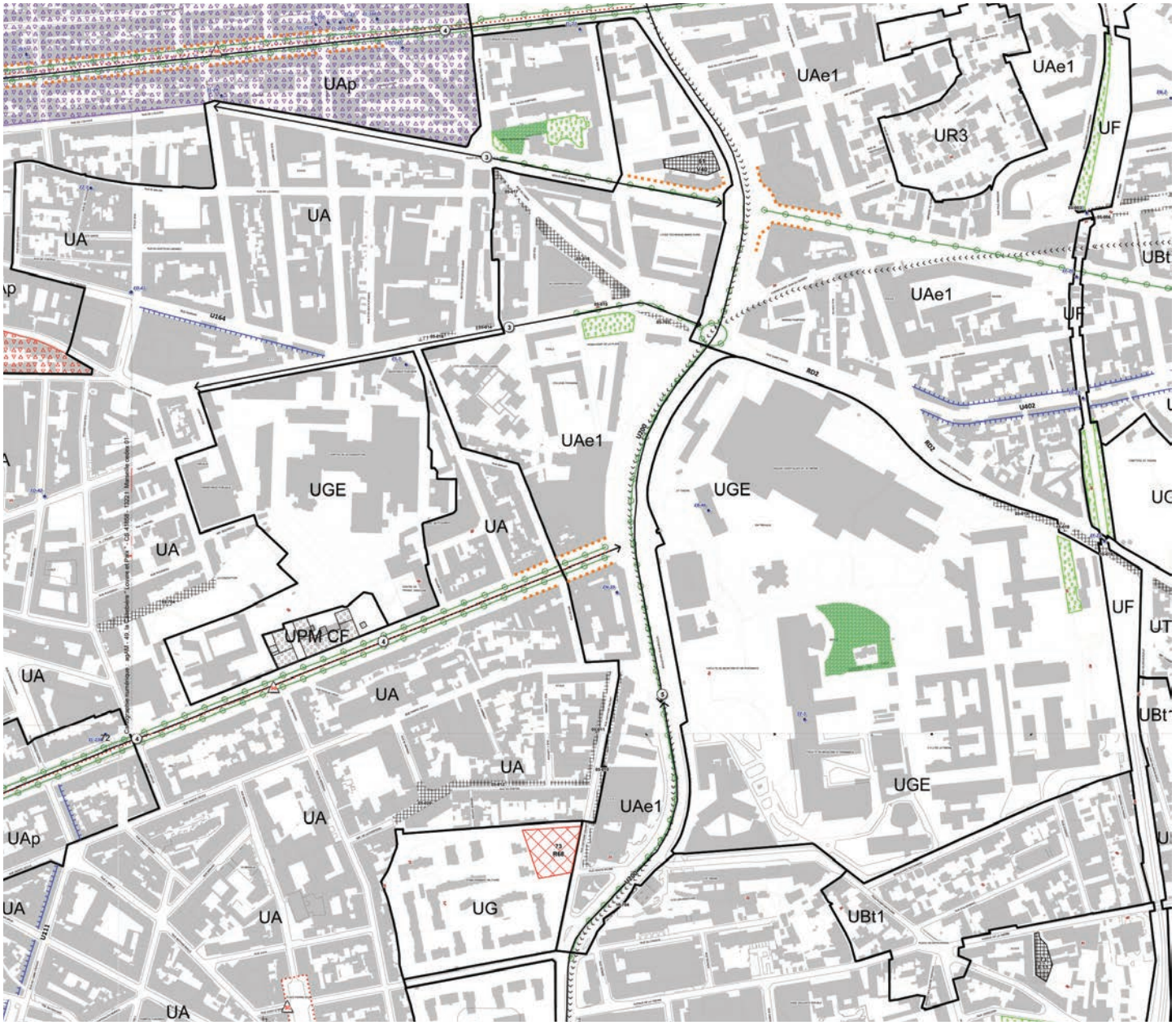
Perspectives économiques ■ rappel du PLU



PARTIE VI

Annexes

PLU ■ Document réglementaire - Planche A du PLU approuvé le 28 juin 2013



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 — *hauteur h variable selon la zone du PLU.*

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

Implantation des constructions

Alignement imposé

Marge de recul architecturale... (minimale) le long des voies

LB-320 — Marge de recul "entrée de ville "
Numéro de repéroge renvoyant à la liste des emplacements réservés et servitudes

22 m — Emprise constructible et profondeur de cette emprise

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

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

SA
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 Réglement

Espace boisé classé à conserver ou à créer.

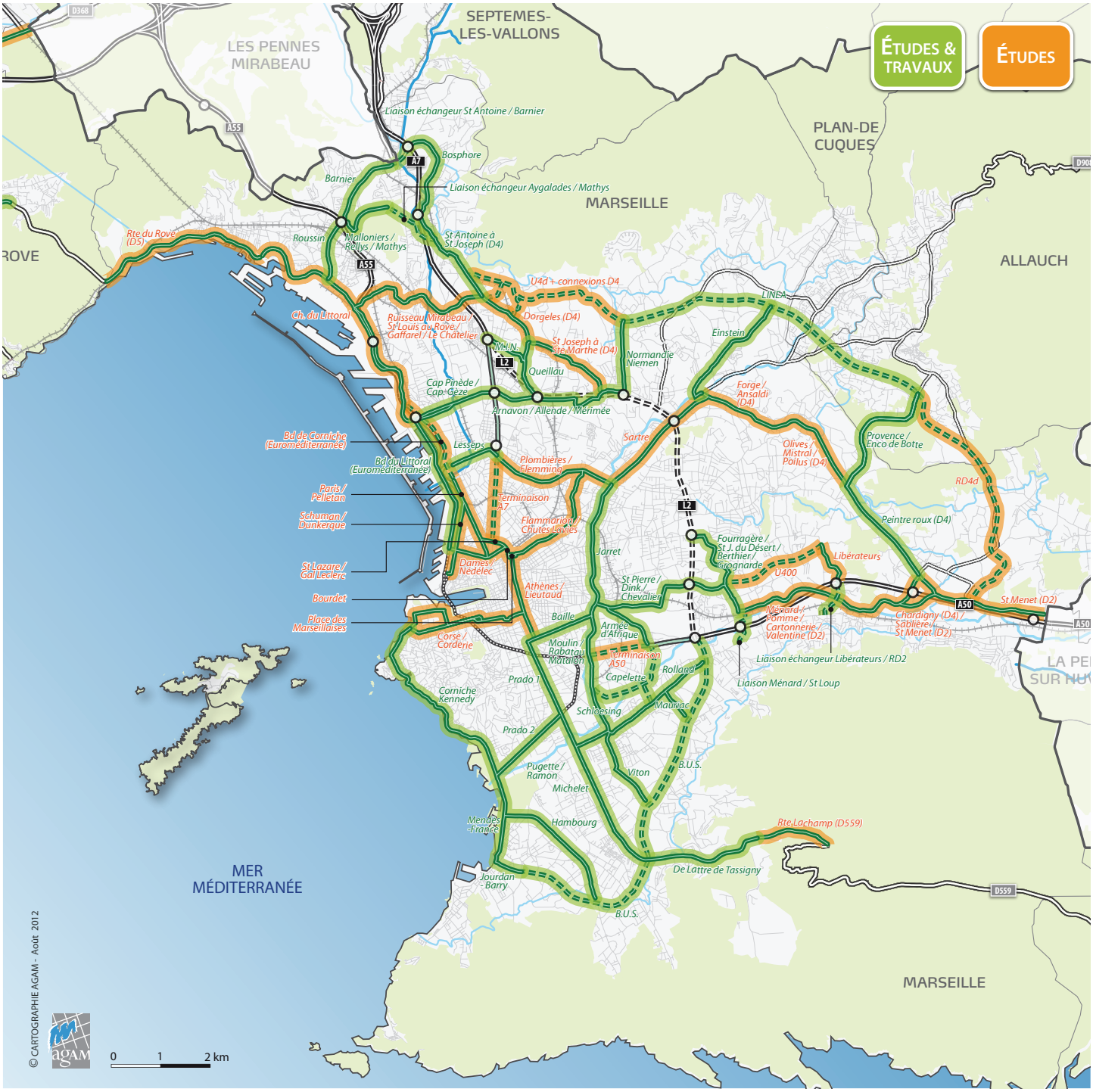
Elément de paysage à protéger au titre du L 123-1.7 du Code de l'Urbanisme.

Espace vert à protéger

Espace vert d'accompagnement

Voie plantée à protéger

PLU ■ Réseau de Boulevards urbains multimodaux retenu à l'horizon du PDU (2023)



Boulevards urbains multimodaux (BUM)

- *Voie existante à requalifier en BUM*
- *BUM à créer*

Autres voies

- *Axe de type autoroutier existant*
- *Axe de type autoroutier à créer*
- *Tunnel*
- *Voie de transition autoroute / BUM*
- *Voie structurante*
- *Autre voie principale*
- *Points d'échanges majeurs entre les voies structurantes et le réseau autoroutier*

PLU ■ Patrimoine

Protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

Certaines servitudes de protection patrimoniale figurent sur les documents graphiques et sont listées dans le nouveau PLU de Marseille.

Cette liste précise certains éléments descriptifs des séquences architecturales ou des éléments bâtis isolés remarquables que la collectivité protège au titre du PLU. Certains de ces éléments bâtis font par ailleurs l'objet de fiches détaillées, annexées au Règlement, précisant les prescriptions ou recommandations particulières s'ajoutant à celles, génériques, figurant aux dispositions générales du règlement du PLU.

Pour connaître les protections édictées par le présent PLU au titre de l'article L.123.1 7° du Code de l'urbanisme, il faut se référer :

- à l'Article 13 des Dispositions générales du Règlement (tome 1) qui définit les prescriptions et/ou les recommandations générales applicables à chaque catégorie ;
- aux présentes fiches (Règlement tome 3) qui définissent les prescriptions et/ou les recommandations spécifiques à certains ensembles ou éléments protégés ;
- aux planches graphiques qui localisent les ensembles ou éléments protégés ;
- à la liste des éléments protégés au titre du L.123-1 7° (Règlement tome 5) ;
- au Rapport de présentation (tome 2) qui justifie de la protection de ces ensembles ou éléments.

Code et n° de la planche	**ES5 - n° 61**
Nom	Pavillon de l'Hôpital de la Conception
Type	Patrimoine de la santé et de l'assistance publique
Adresse	160, rue Saint-Pierre (La Conception)
Critère de préservation	☒ historique ☒ architectural ☒ artistique ☐ culturel ☐ paysager

Historique

Ce pavillon biais qui occupe l'angle d'un îlot abrite la bibliothèque de l'Hôpital de la Conception. Il fut conçu dans les années 1930 dans un style Art Déco épuré et raffiné.

Description du bâtiment

Plan de masse : édifice de plan rectangulaire formant porche articulé à un bâtiment de même longueur et à pans coupés **/ Matériaux :** béton, enduit **/ Couverture :** 1. toit à deux croupes, tuile - 2. toit en terrasse, coupole sur tambour octogonal **/ Façade :** corps central accessible par un perron, corps latéraux moins élevés **/ Ornements :** fenêtres bilobées ornées de tableaux sculptés, corniche de couronnement à ressaut rainurée **/ Épannelage :** R+1.

Justification de la préservation

La valeur architecturale des bâtiments est conservée. Le décor de l'entrée (quatre piédroits en symétrie encadrant le porche pouvant faire référence aux Panathénées) est exceptionnel.

Prescriptions particulières

Le bâtiment ne devra pas être dénaturé et il devra conserver sa composition, ses matériaux et ses éléments de décor (en particulier, les bas-reliefs inspirés de la sculpture grecque antique qui représentent des personnages de profil revêtus de longs drapés et portant des offrandes dans des vases ou des corbeilles). Aucune modification de toiture et de façade n'est possible.

PLU ■ Patrimoine

Code et n° de la planche	**EB9 - n° 61**
Nom	«Bastide Timon-David»
Type	Bastide-Patrimoine bastidaire
Adresse	Boulevard Jean Moulin (Baille)
Critère de préservation	☒ historique ☒ architectural ☒ artistique ☐ culturel ☒ paysager

Historique
Louis David, chargé d'affaires de France à Gênes, fit l'acquisition d'une terre agricole au seuil de la ville en 1654. En 1751, il la donna en cadeau de mariage à son neveu Jean Timon qui y fit construire une bastide (1765). Vendue à la Ville en 1869, elle permit d'agrandir la propriété voisine où avait été créé l'Asile d'aliénés municipal.

Description du bâtiment
Plan de masse : construction de plan rectangulaire **/ Matériaux :** pierre de taille, enduit ocre jaune **/ Couverture :** toit à deux pentes, croupe ; tuile **/ Ornements :** avant-corps en pierre de taille à trois travées surmonté d'un grand fronton brisé orné d'un bas-relief, deux ailes à six travées chacune enduites et surmontées de pots-à-feu, bandeaux, pilastres, trumeaux décorés de lézards rampants à tête de rapace, corniche de couronnement à ressaut **/ Épannelage :** R+1.

Justification de la préservation
Intégrée dans le complexe hospitalier de la Timone depuis 1973, cette bastide de style classique, située autrefois aux portes de la ville, constitue le point focal de la perspective du boulevard Baille. L'œuvre de Stanislas Clastrier qui orne le fronton (*Génies découvrant la Science*, 1895) est remarquable.

Prescriptions particulières
Le bâtiment ne devra pas être dénaturé et il devra conserver sa composition, ses matériaux et ses éléments de décor (notamment le décor de Stanislas Clastrier). Aucune modification de toiture et de façade n'est possible. En cas de travaux de réhabilitation, les spécificités des surfaces vitrées ou des menuiseries sur les façades, notamment celles des porte-fenêtres, doivent être préservées et les caissons de volets extérieurs sont interdits.

Code et n° de la planche	**EE19 - n° 61**
Nom	Faculté de médecine
Type	Équipement public
Adresse	27, boulevard Jean Moulin (Baille)
Critère de préservation	☒ historique ☒ architectural ☐ artistique ☐ culturel ☐ paysager

Historique
Dans les années 1950, le Ministère de l'Éducation nationale décida de construire une nouvelle faculté de médecine à proximité de l'hôpital de la Timone. Le parti architecural retenu fut celui d'une ligne de béton (locaux d'enseignement) émergeant d'un bâtiment en peigne (laboratoires, amphithéâtres et auditorium).

Description du bâtiment
Plan de masse : locaux d'enseignement, laboratoires, amphithéâtres, et auditorium organisé selon un plan en peigne (un bâtiment principal rectangulaire et trois ailes perpendiculaires) **Matériaux :** béton, bois, verre, éléments préfabriqués (la conception de la structure des laboratoires évoque des pièces de mécano interchangeables) **/ Façade principale :** brise-soleil utilisé d'une façon répétitive comme élément principal de composition **/ Épannelage :** R+2 à R+6.

Justification de la préservation
Cette œuvre majeure de René Egger et Yannic Boudard (livrée en 1958) est intéressante car l'écriture unitaire de la façade principale s'inspire du vocabulaire corbuséen. L'utilisation d'une grille en brise-soleil quelle que soit la nature des locaux situés derrière permet de rendre homogènes des dispositifs intérieurs hétérogènes.

Prescriptions particulières
Le bâtiment ne devra pas être dénaturé et il devra conserver sa composition, ses matériaux et ses éléments de décor. Aucune modification de toiture et de façade n'est possible.

Patrimoine bâti :

Conclusions : démolition interdite du bâtiment principal ; constructions nouvelles autorisées sous conditions (cf ci-dessous).

Article 13.6 du Tome 1 du PLU, dispositions générales

13.6. Les éléments bâtis remarquables

13.6.1. Démolition

Tous travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction protégée par le présent PLU, comme un élément bâti remarquable (E), doivent être précédés d'un permis de démolir.

La démolition de tout ou partie de ces éléments – qui sont des témoins du patrimoine architectural, artistique, historique et culturel de la ville de Marseille et qui participent aussi à la définition d'espaces ou de paysages urbains de première importance – est interdite pour des motifs d'ordre esthétique, historique, patrimonial, de mémoire ou de lieu.

La démolition partielle peut cependant être autorisée si elle permet la mise en valeur ou la sauvegarde de l'élément bâti protégé.

Par ailleurs, la démolition de tout ou partie de ces éléments peut également être autorisée si elle est rendue nécessaire par l'état de dégradation irrémédiable de l'élément bâti protégé.

13.6.2. Travaux sur les éléments bâtis remarquables

Les travaux sur les éléments bâtis remarquables doivent contribuer à la préservation des caractéristiques esthétiques (modénature, décor…), architecturales (composition, ordonnancement, matériaux, menuiseries, toitures…) et historiques structurantes desdits éléments.

L'élément protégé ne devra pas être dénaturé.

13.6.3. Constructions nouvelles

L'implantation de nouvelles constructions sur la parcelle comprenant l'élément protégé ainsi que sur les parcelles avoisinantes, ne devra pas porter atteinte au caractère des lieux protégés ou à la construction protégée (distance, hauteur …).

13.6.4. Intégration des ouvrages et locaux techniques

Pour les éléments bâtis isolés protégés en application du 7° de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, en raison de leurs qualités architecturales et/ou de leur importance patrimoniale, sont interdits, car susceptibles d'entraver leur préservation, en application de l'article L.111-6-2 du même code :

- les matériaux d'isolation thermique des parois opaques des constructions et, notamment, le bois et les végétaux en façade ou en toiture ;

- les portes, portes-fenêtres et volets isolants définis par un arrêté du ministre chargé de l'urbanisme ;

- les systèmes de production d'énergie à partir de sources renouvelables lorsqu'ils ne correspondent pas aux besoins de la consommation domestique des occupants de l'immeuble ou de la partie d'immeuble concernée ; ils doivent alors ne pas nuire à l'esthétique architecturale de l'immeuble tant en façade qu'en toiture ;

-les équipements de récupération des eaux de pluie, lorsqu'ils ne correspondent pas aux besoins de la consommation domestique des occupants de l'immeuble ou de la partie d'immeuble concernée ; ils doivent alors ne pas nuire à l'esthétique architecturale de l'immeuble tant en façade qu'en toiture ;

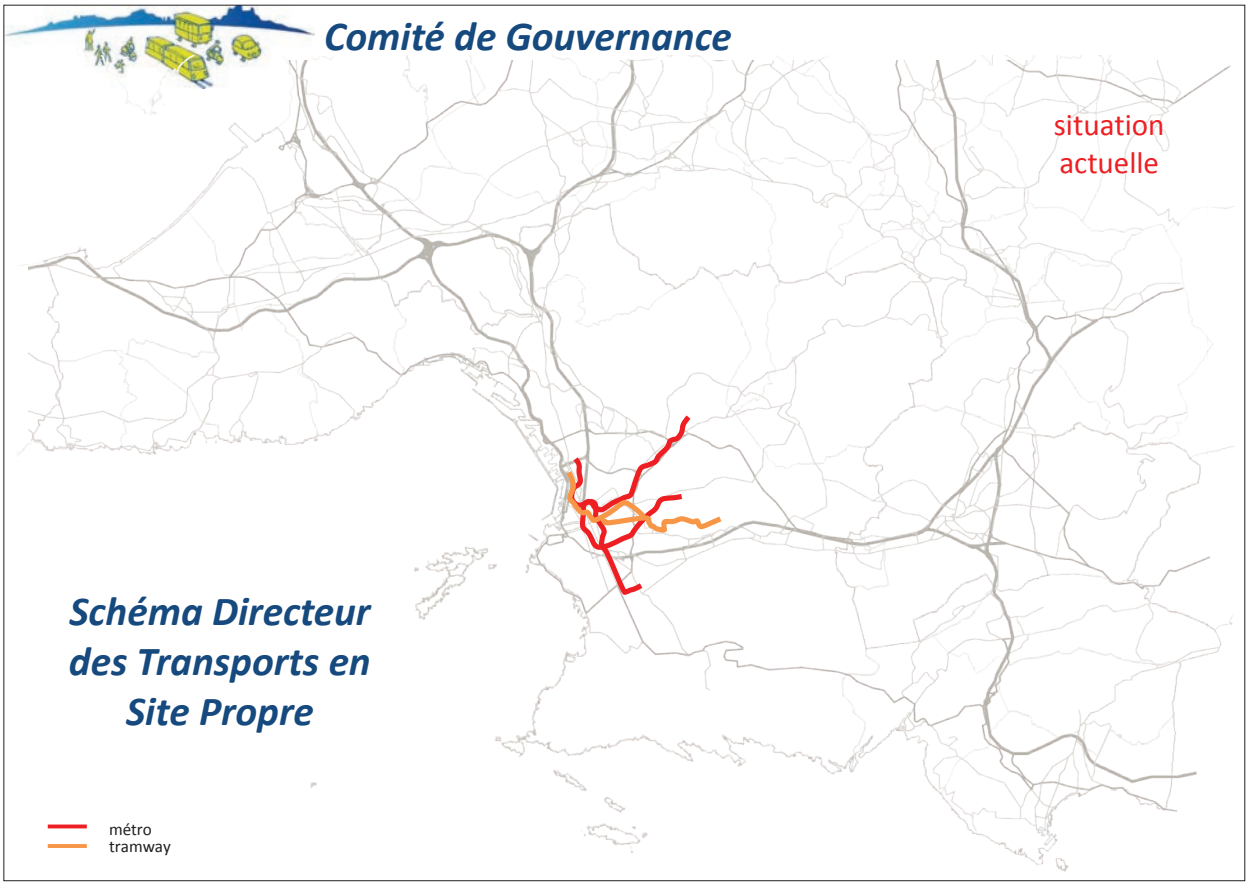
- les pompes à chaleur ;

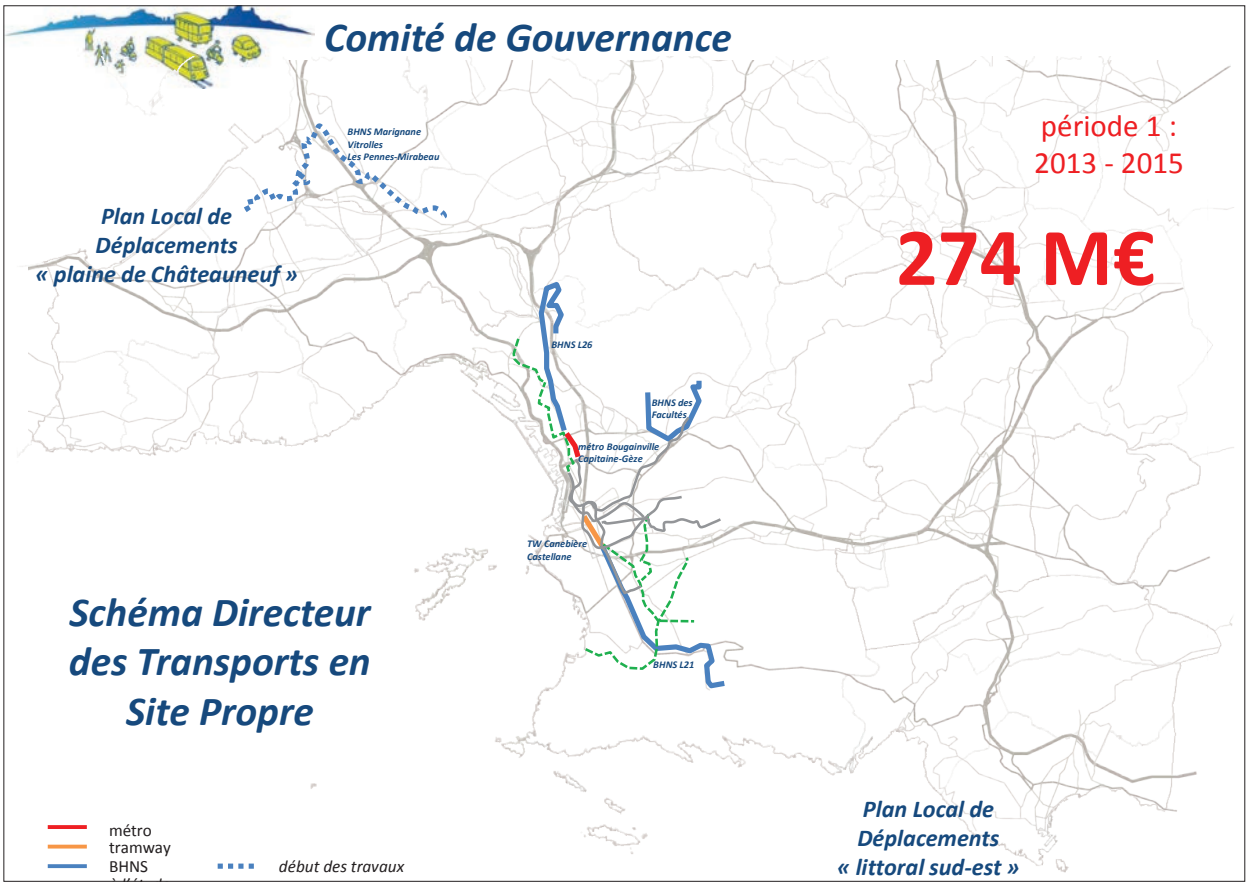
- les brise-soleil.

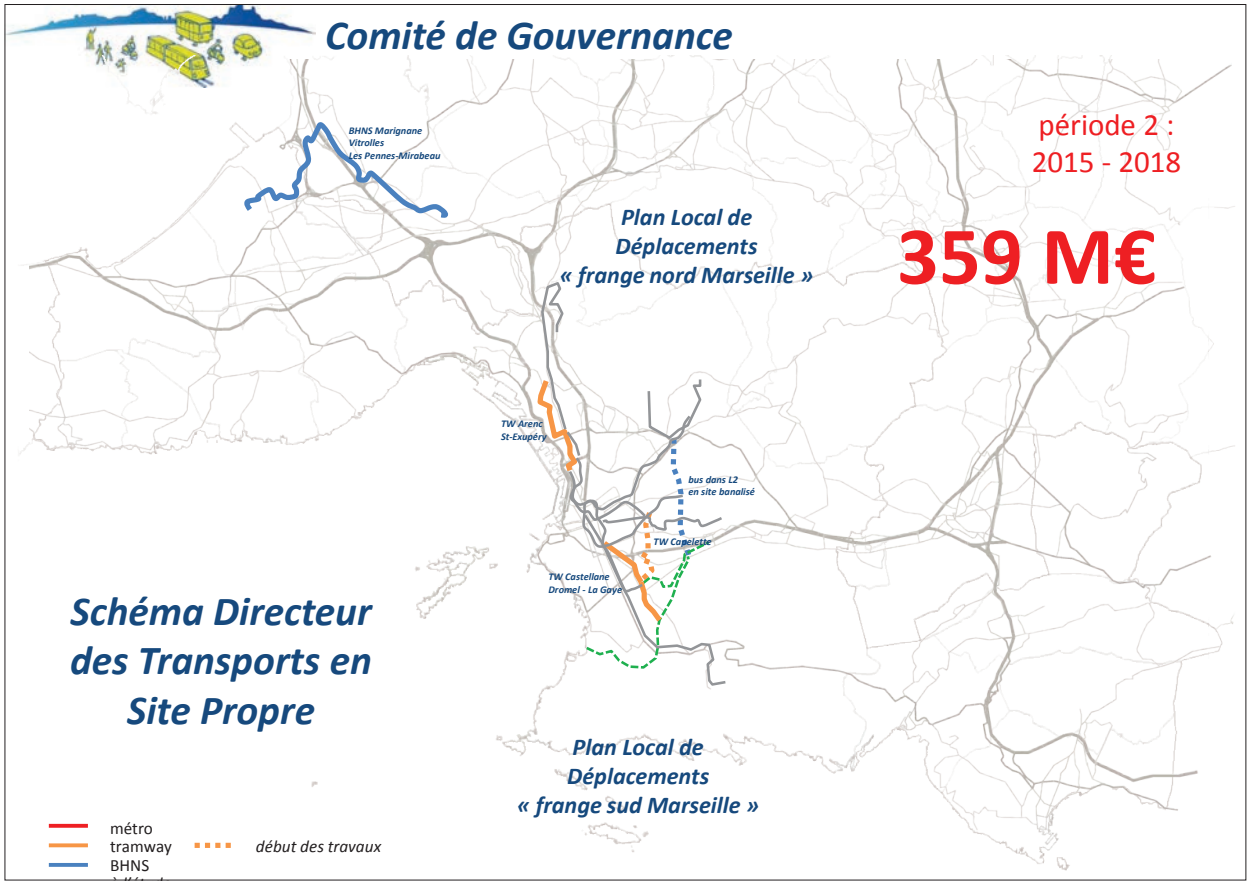
Les appendices et installations diverses (sorties de ventilation mécanique contrôlée, climatisation, extracteurs d'air ou de fumée, canalisations et cheminées techniques, projecteurs d'éclairage…) doivent respecter l'intégrité de la toiture et ils doivent être positionnés de manière à ne pas être vus depuis l'espace public.

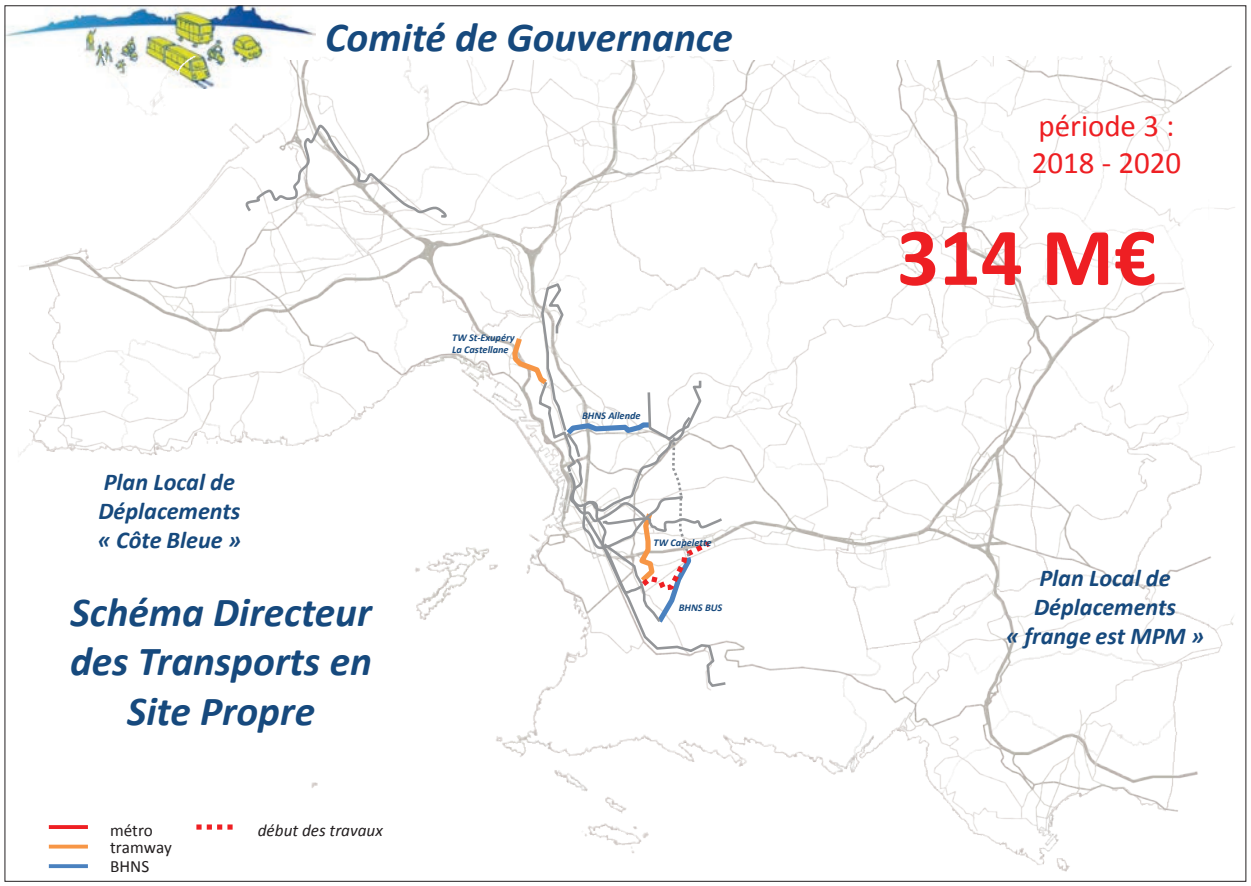
Les paraboles sont intégrées au mieux, tant par le choix des matériaux que de la couleur, à l'élément de patrimoine architectural à protéger (tonalité proche).

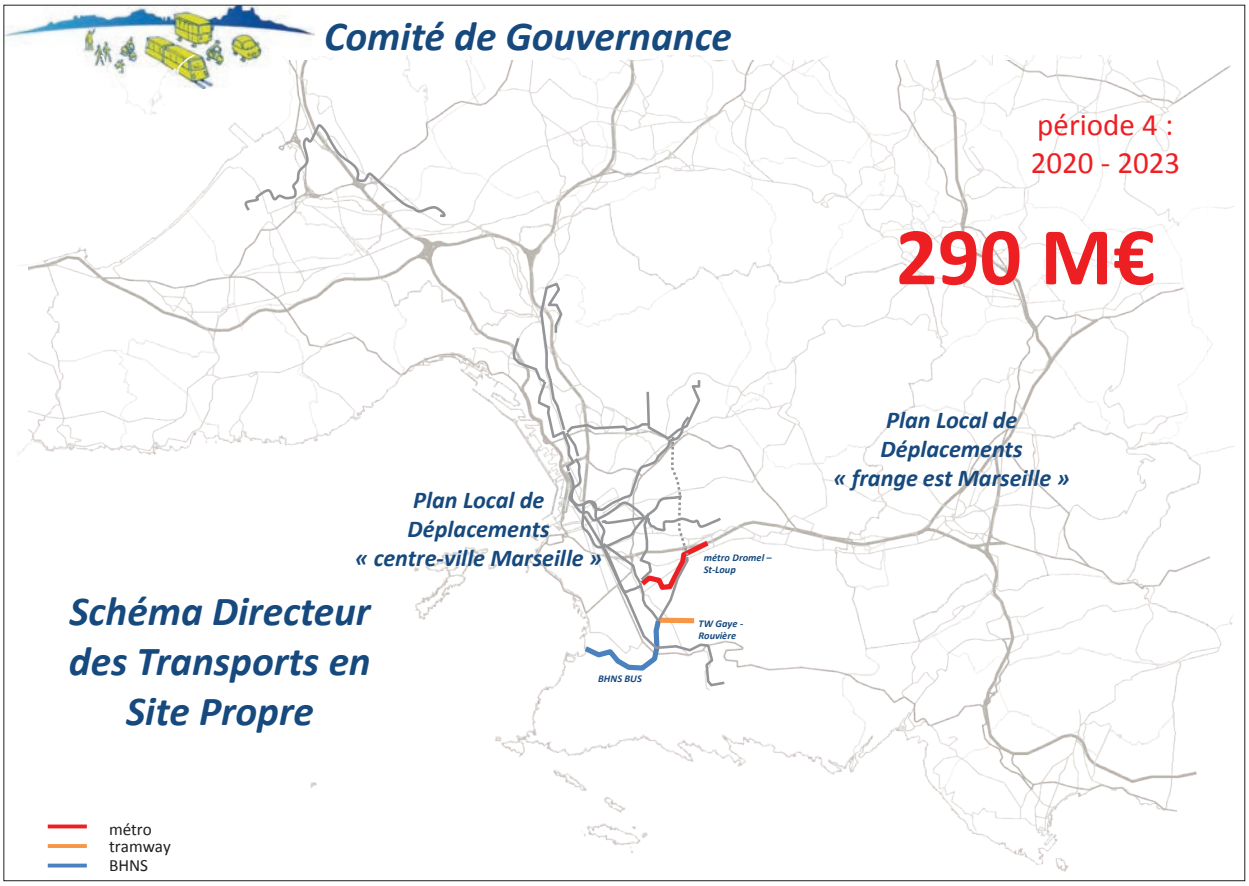
COMITÉ DE GOUVERNANCE ■ Schéma directeur des TCSP

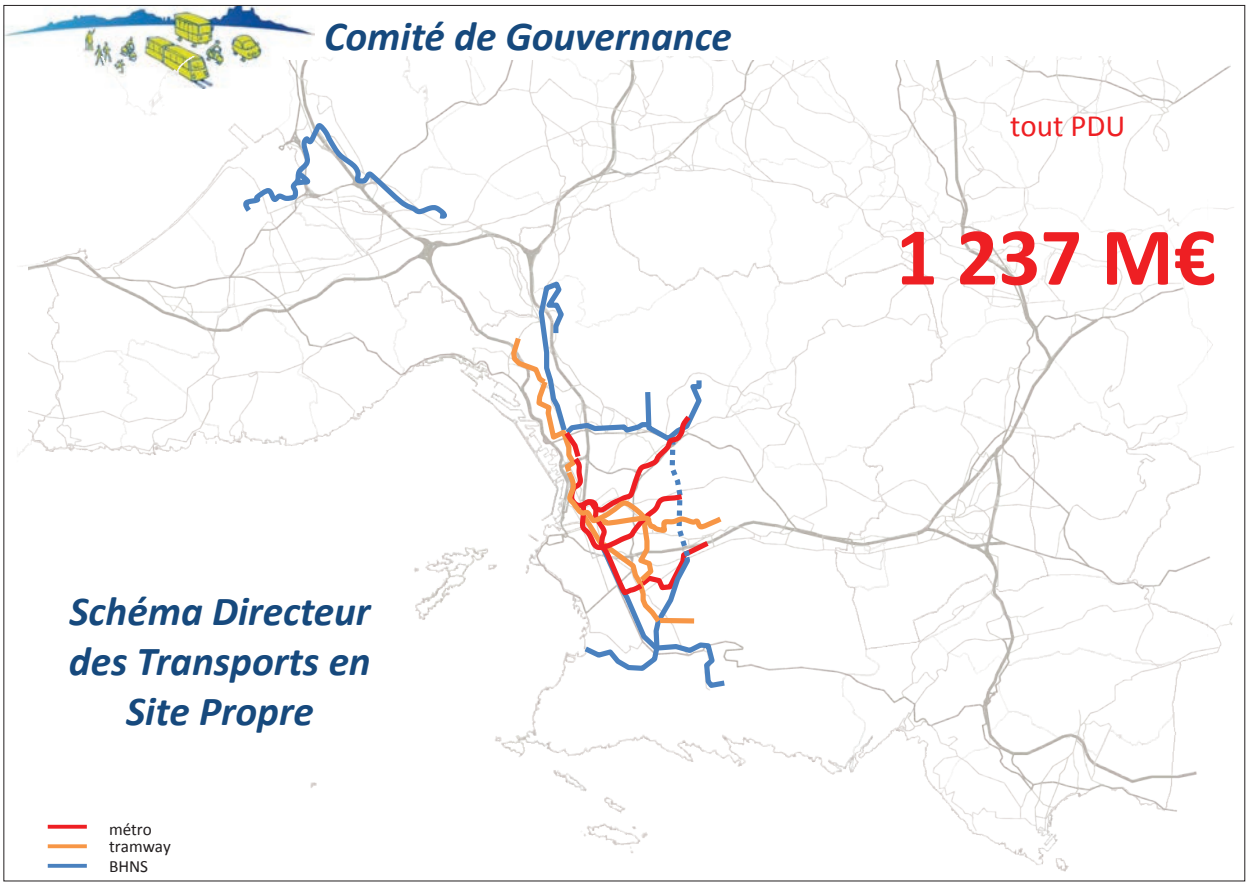




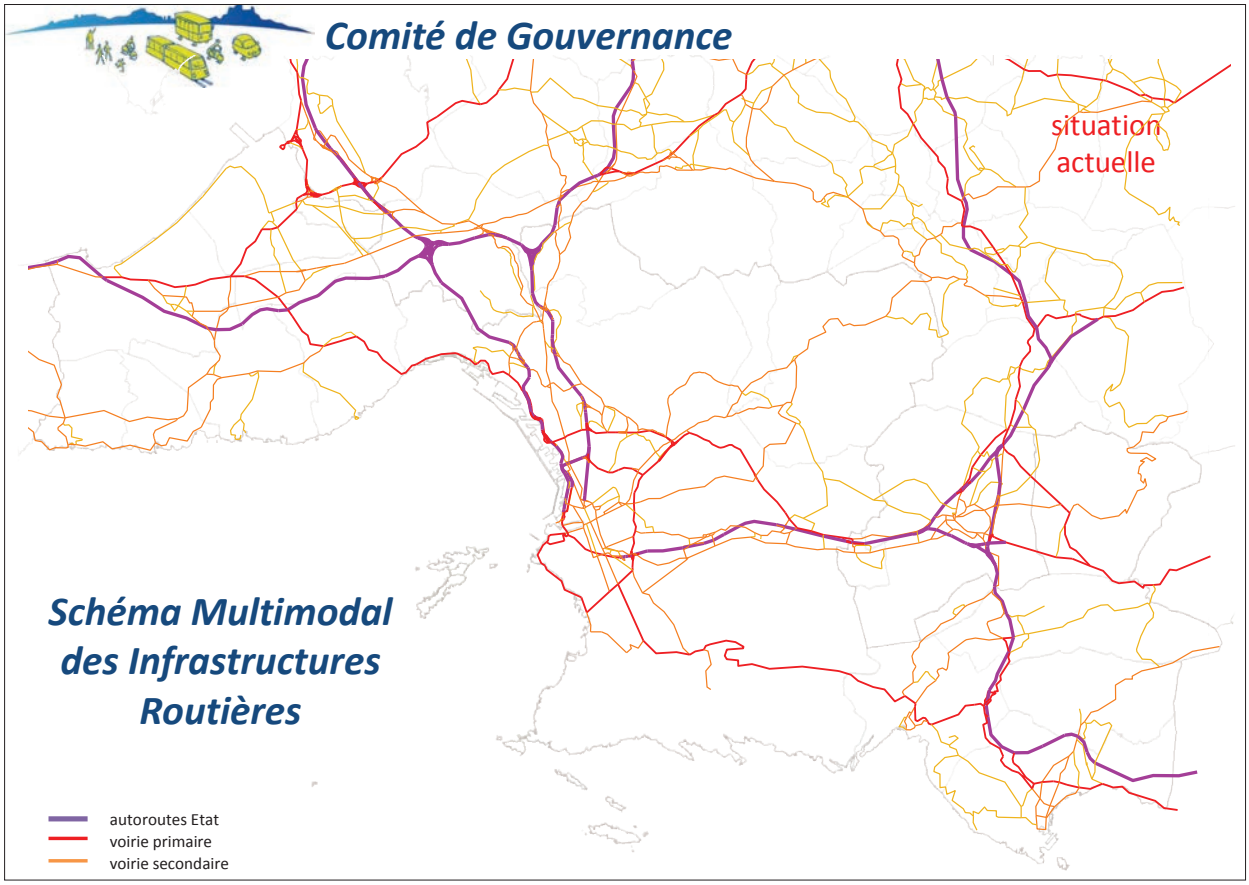

Comité de Gouvernance
BHNS Marignane
Vitrolles
Les Pennes-Mirabeau
période 2 :
2015 - 2018
Plan Local de
Déplacements
« frange nord Marseille »
359 M€
TW Arenc
St-Exupéry
bus dans L2
en site banalisé
TW Capelette
TW Castellane
Dromel - La Gaye
Schéma Directeur
des Transports en
Site Propre
Plan Local de
Déplacements
« frange sud Marseille »
métro
tramway
BHNS
début des travaux

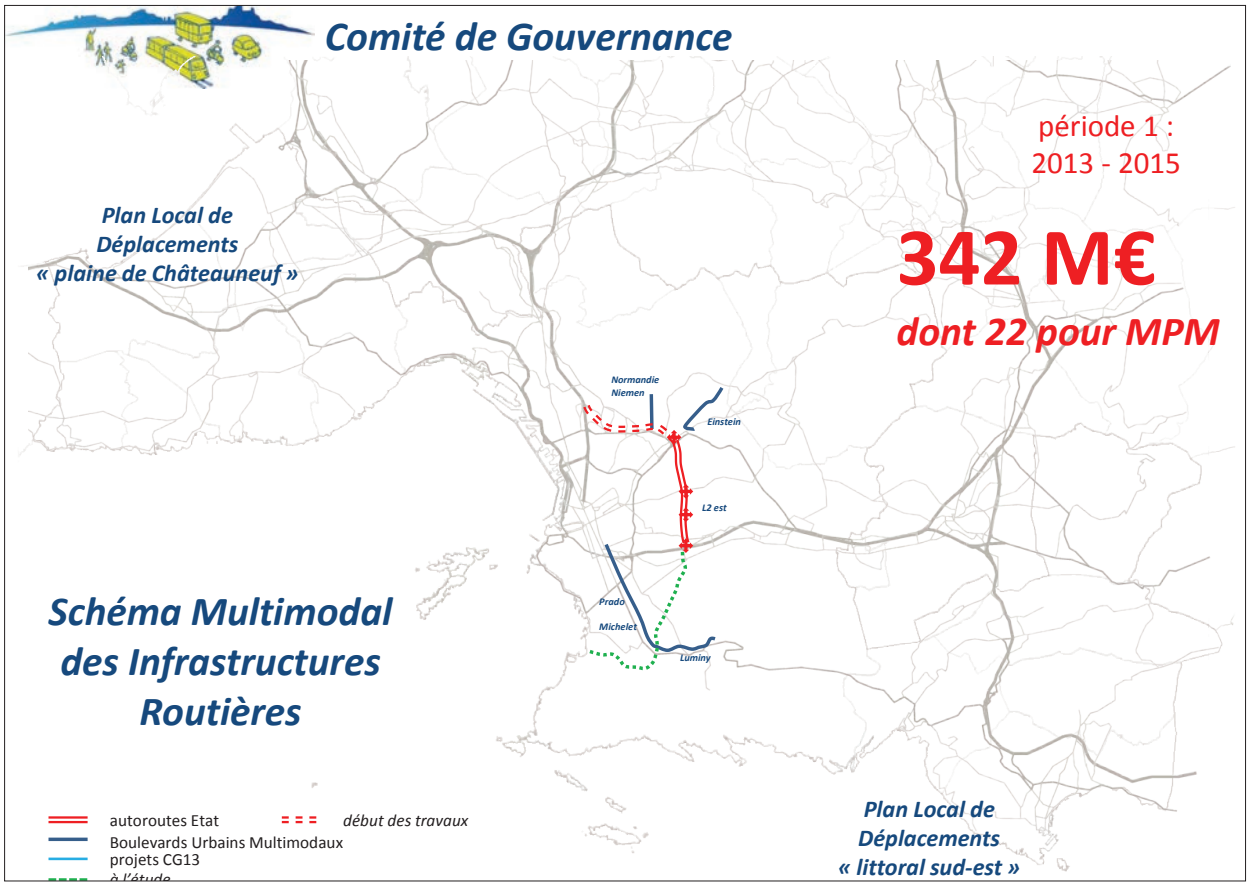

Comité de Gouvernance
période 3 :
2018 - 2020
314 M€
TW St-Exupéry
La Castellane
BHNS Allende
Plan Local de
Déplacements
« Côte Bleue »
TW Capelette
BHNS BUS
Plan Local de
Déplacements
« frange est MPM »
Schéma Directeur
des Transports en
Site Propre
métro
tramway
BHNS
début des travaux

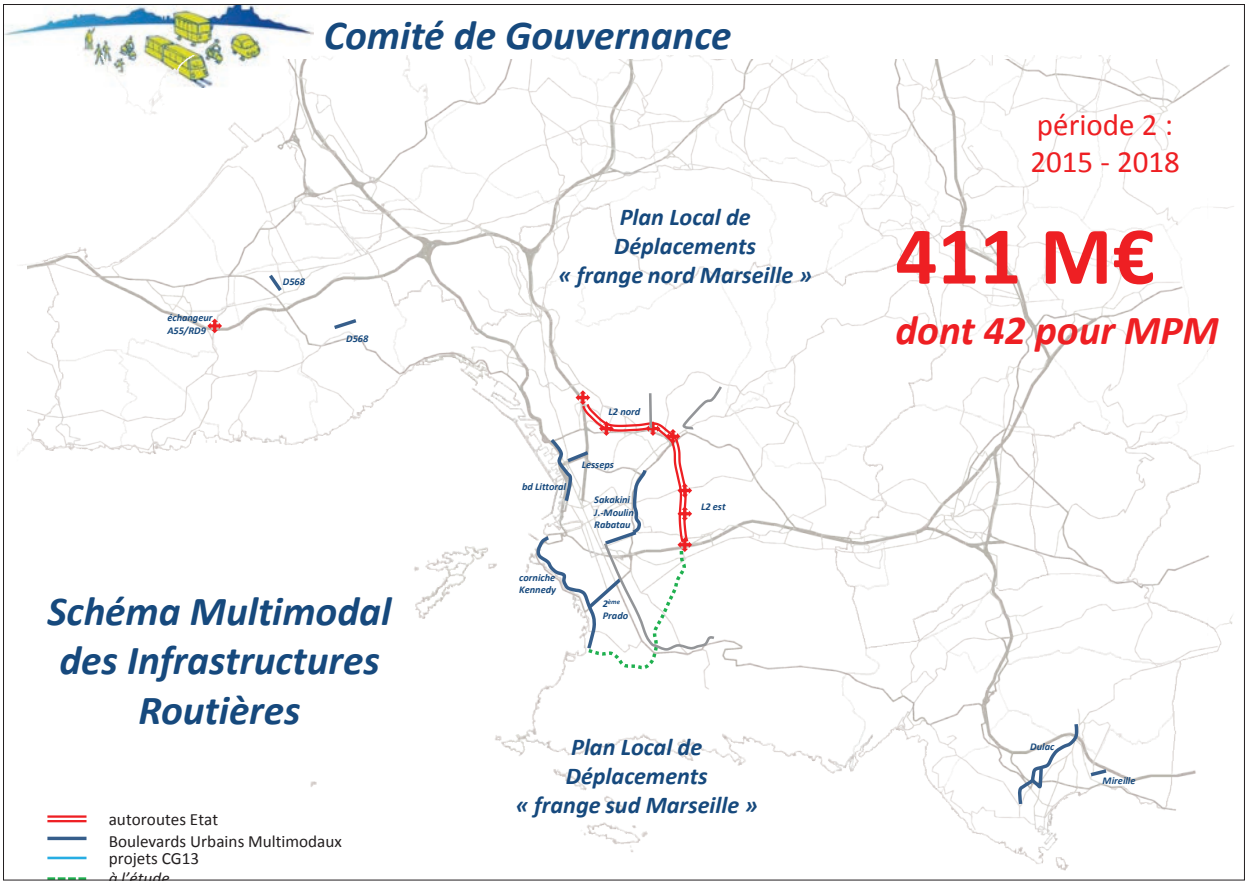

Comité de Gouvernance
période 4 :
2020 - 2023
290 M€
Plan Local de
Déplacements
« frange est Marseille »
Plan Local de
Déplacements
« centre-ville Marseille »
métro Dromel –
St-Loup
TW Gaye -
Rouvière
BHNS BUS
Schéma Directeur
des Transports en
Site Propre
métro
tramway
BHNS

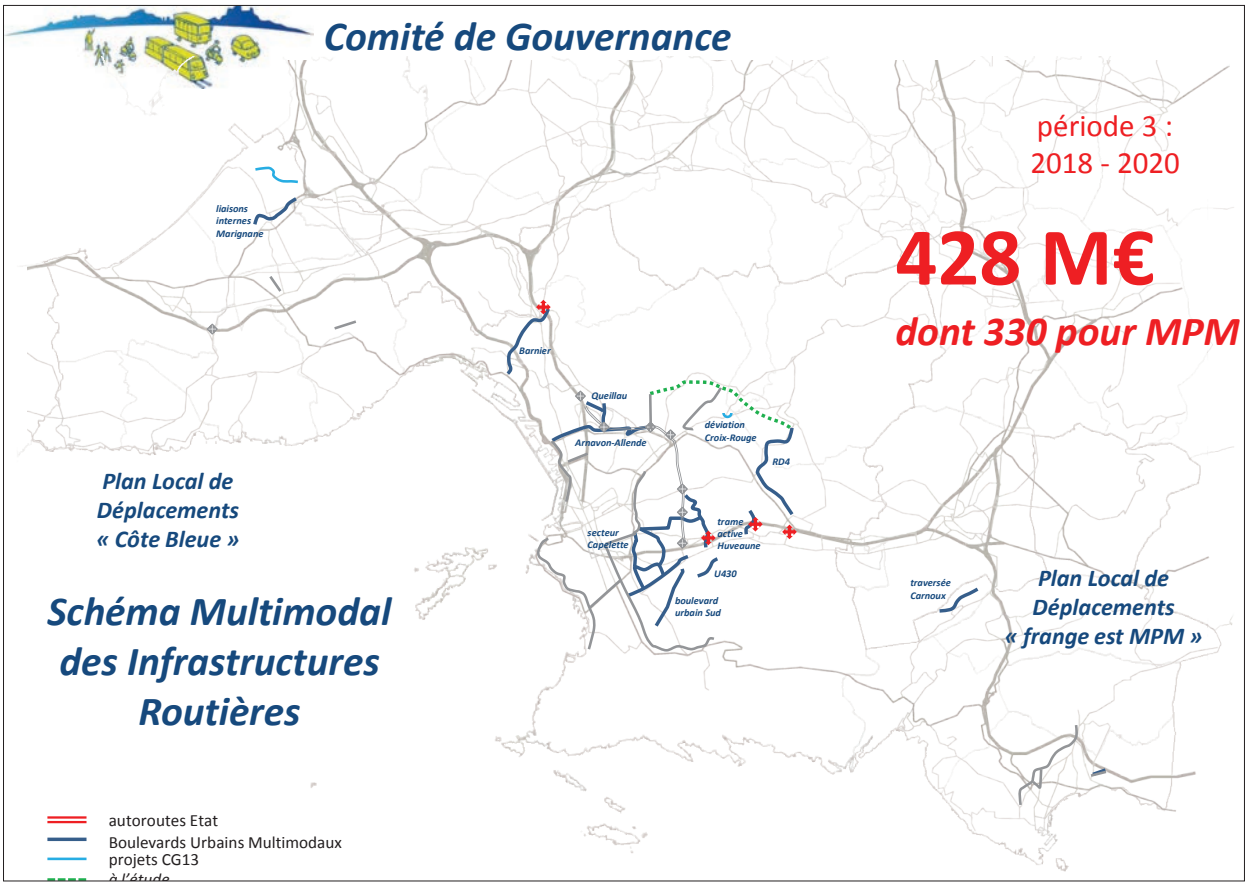

Comité de Gouvernance
tout PDU
1 237 M€
Schéma Directeur
des Transports en
Site Propre
métro
tramway
BHNS

COMITÉ DE GOUVERNANCE ■ Schéma multimodal des infrastructures routières






Comité de Gouvernance
période 2 :
2015 - 2018
411 M€
dont 42 pour MPM
Plan Local de Déplacements « frange nord Marseille »
Schéma Multimodal des Infrastructures Routières
Plan Local de Déplacements « frange sud Marseille »
échangeur A55/RD9
D568
D568
L2 nord
Lesseps
bd Littoral
Sakakini
J.-Moulin
Rabatau
L2 est
corniche Kennedy
2ème Prado
Dufac
Mireille
autoroutes Etat
Boulevards Urbains Multimodaux
projets CG13
à l'étude


Comité de Gouvernance
période 3 :
2018 - 2020
428 M€
dont 330 pour MPM
Plan Local de Déplacements « Côte Bleue »
Schéma Multimodal des Infrastructures Routières
Plan Local de Déplacements « frange est MPM »
liaisons internes Marignane
Barnier
Queillau
Arnavon-Allende
déviation Croix-Rouge
RD4
secteur Capelette
trame active Huveaune
U430
boulevard urbain Sud
traversée Carnoux
autoroutes Etat
Boulevards Urbains Multimodaux
projets CG13
à l'étude

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE • 04 88 91 92 90 • **www.agam.org**
Louvre & Paix • 49 La Canebière • CS 41858 • 13221 Marseille cedex 01 • fax 04 88 91 92 66 • e-mail : agam@agam.org