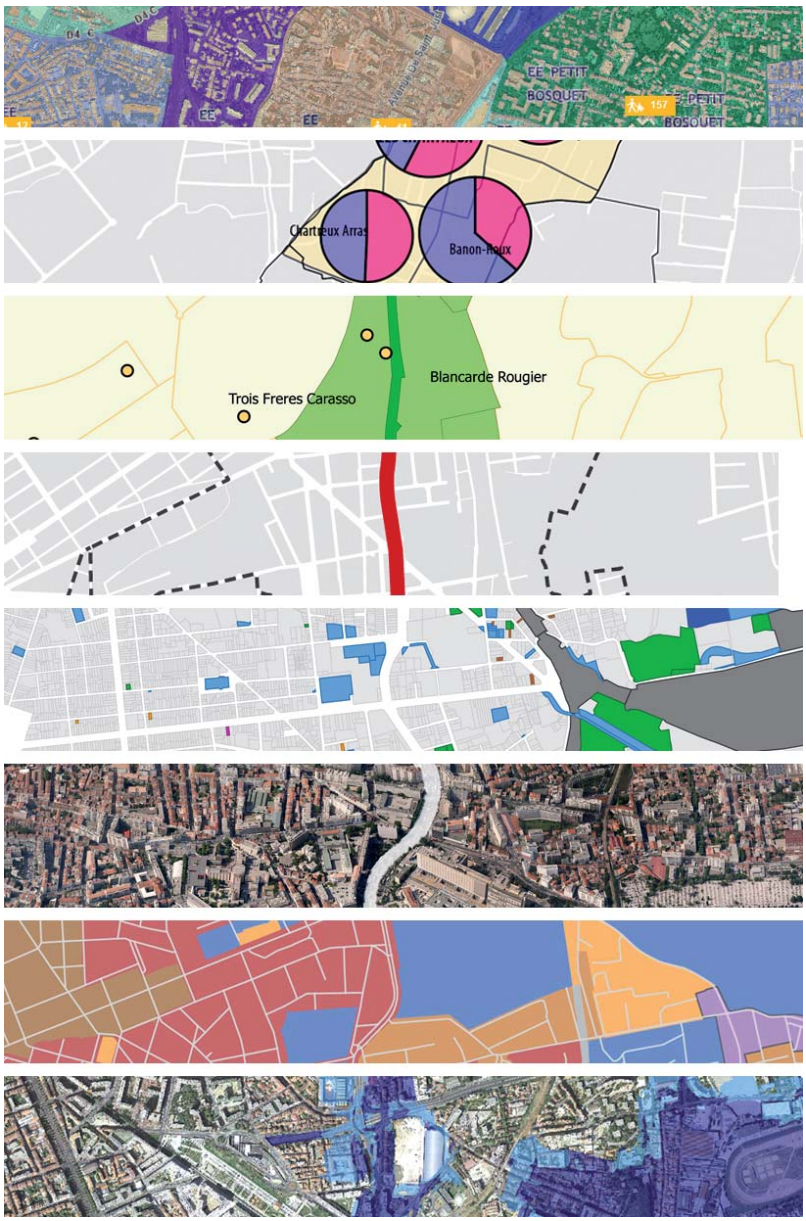
étude

MARS 2015 / AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

étude

Requalification du Jarret

Mobilités et projet urbain : Diagnostic, enjeux et orientations



AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE
agam
MPM MARSEILLE PROVENCE METROPOLE
VILLE DE MARSEILLE
www.marseille.fr

PÔLE TERRITOIRES DURABLES, SOLIDARITÉS ET SOCIÉTÉ

PÔLE AMÉNAGEMENT & URBANISME DE PROJET

Requalification du Jarret

Mobilités et projet urbain : Diagnostic, enjeux et orientations

Préambule **7**

REPÈRES **9**

Caractéristiques du Jarret 11

Géographie du site 12

Repères historiques 15

Un axe de projet(s) 17

LE JARRET AUJOURD'HUI **19**

Les mobilités **21**

Un axe de nuisances 21

Un axe ¨multifonctions¨ 23

Un axe façonné pour et par la voiture 25

L'axe le plus chargé de Marseille 29

Un secteur plus attractif qu'émetteur 33

Une offre en stationnement sur voirie hétérogène et insuffisamment réglementée 35

Trois parkings en ouvrages : trois typologies d'usages 37

Une desserte par les transports en commun globalement satisfaisante 41

Un axe inadapté aux modes doux 53

Les dynamiques urbaines **55**

Une forte croissance démographique 55

L'habitat 57

La santé et les services, toujours porteurs de l'emploi 61

L'offre commerciale est surtout portée par l'arrière et les boulevards perpendiculaires 61

Le Jarret est peu visible sur le marché de l'immobilier de bureaux 61

Équipements : conjuguer rayonnement métropolitain et proximité 65

Morphologie et perception des lieux **71**

Des rives urbaines aux formes contrastées 71

La mémoire des berges 77

La perception des lieux 77

La primauté du système routier au détriment des piétons 78

Synthèse par séquence **85**

ONT COLLABORÉ À CETTE ÉTUDE

E. EMPTAZ

H. Andoulsi
A. Bonnans
L. Carluccio
L. Couture
L. Patain
A.-C. Rebeyrole
E. Salwa
V. Tinet
C. Trinquier
M. Vitalis

LES ENJEUX POUR LE JARRET **89**

Les mobilités **91**

De la ¨1re rocade¨ à un boulevard urbain multimodal 91

L'opportunité de la mise en service de la L2 96

Des projets de transports en commun qui vont changer la donne 101

Stationnement : vers plus de cohérence
et vers l'extension de la zone payante 104

Une nouvelle fonction pour le Jarret : un itinéraire cyclable structurant .. 105

Plan Local d'Urbanisme **107**

Les rives urbaines du Jarret au regard des grandes thématiques
conductrices du PLU 107

De nouvelles règles liées à la préservation du patrimoine architectural
et urbain local 109

Une Orientation d'Aménagement pour la Place de Pologne 109

Le risque inondation **113**

Le projet de PPRi sur Marseille 113

Risque et urbanisme sur le Jarret 114

Une dimension environnementale à ne pas négliger 115

Les trois échelles de projet **117**

Les séquences 117

Les secteurs de projet 121

Le ponctuel 139

Les axes de projet **117**

Le réaménagement de la voirie portera le projet urbain 145

Le jarret au service de toutes les mobilités 145

La restitution du trottoir au piéton 146

La réunification de l'espace public 146

La requalification des entrées de ville 147

La constitution de pôles de quartier 147

Une image à reconquérir 148

LE JARRET DEMAIN **149**

Feuille de route **151**

Des trottoirs larges, libérés de tout obstacle 151

Deux pistes cyclables unidirectionnelles, latérales et continues 151

Un plan vert pour le Jarret 152

2x2 voies de circulation 152

Optimiser l'organisation et le niveau de service des transports en commun 153

Des accès aux rives maintenus et optimisés 153

Stationnement payant et longitudinal, aires de livraison 154

Harmonisation des agréments du Jarret pour affirmer son identité 154

Mise en situation **157**

Section 1 : Saint-Just / Chartreux 159

Section 2 : Roche / Brossolette 161

Section 3 : Blancarde 167

Section 4 : Vallier 171

Section 5 : Sidi Brahim / Chave 175

Section 6 : Jeanne d'Arc / Saint-Pierre / Baille 181

Section 7 : Facultés 187

Section 8 : Canada / Pologne 191

Une requalification en cinq épisodes **193**

Phase 1 : du boulevard Chave à l'avenue de La Timone 193

Phase 2 : du boulevard de La Blancarde au boulevard Chave 193

Phase 3 : de la rue Roche au boulevard de La Blancarde 193

Phase 4 : de Saint-Just à la rue Roche 194

Phase 5 : de l'avenue de La Timone à la place de Pologne 194

Carnet d'intentions **195**

Paysage & espaces verts 195

Mise en lumière 202

Matériaux 205

Mobilier urbain 209

Art urbain / Scénographie 213

Préambule

La présente étude répond à une demande conjointe de la Direction des Infrastructures de Marseille Provence Métropole et de la Direction du Développement Urbain de la Ville de Marseille. L'objectif est de disposer d'un document de référence pour appréhender au mieux les enjeux d'une requalification du Jarret en vue d'un concours de maîtrise d'œuvre. Cette étude s'inscrit dans la continuité de l'étude réalisée par l'Agam en 2006[1]. Elle propose de la mettre à jour et de la développer le cas échéant.

La première partie apporte quelques repères sur l'environnement, les caractéristiques et les évolutions du Jarret.

La seconde partie ¨Le Jarret aujourd'hui¨ dresse un état des lieux à la fois fonctionnel et urbain sur l'ensemble du linéaire du Jarret. Les thématiques suivantes sont abordées :
• les mobilités : trafic, stationnement, transports en commun, modes doux... ;
• les dynamiques urbaines : population, habitat, emploi, commerces, tertiaire, équipements... ;
• la morphologie et la perception des lieux : forme des rives urbaines, mémoire des berges, espaces publics…

La troisième partie ¨Les enjeux pour le Jarret¨ ouvre des perspectives pour mettre en évidence les enjeux d'une requalification de l'axe et définir les objectifs à atteindre pour opérer sa transformation en boulevard urbain. Il permet notamment :
• d'intégrer les projets de mobilités qui influeront – plus ou moins directement – sur la fonctionnalité du Jarret ;
• de prendre en compte les enjeux liés à l'urbanisme réglementaire : PLU de Marseille, risque inondation… ;
• de définir les trois échelles de projets qui seront les supports d'une future requalification du Jarret : séquences, secteurs à enjeux, micro-centralités.

La quatrième partie ¨Le Jarret demain¨ propose des grandes orientations pour la requalification du Jarret, à différentes échelles :
• des grands éléments de programme qui s'appliqueront à l'ensemble de l'axe et devront être respectés ;
• des intentions d'aménagement proposées par l'Agam pour guider le concepteur, sous la forme d'un plan et d'une charte d'aménagement ;
• des exemples de réalisations envisageables et des références.

1. *Certains éléments de cadrage sont issus de l'étude Requalification du Jarret, réalisée par l'Agam en décembre 2006 (C.Trinquier / V.Tinet) et mise à jour selon les cas.*

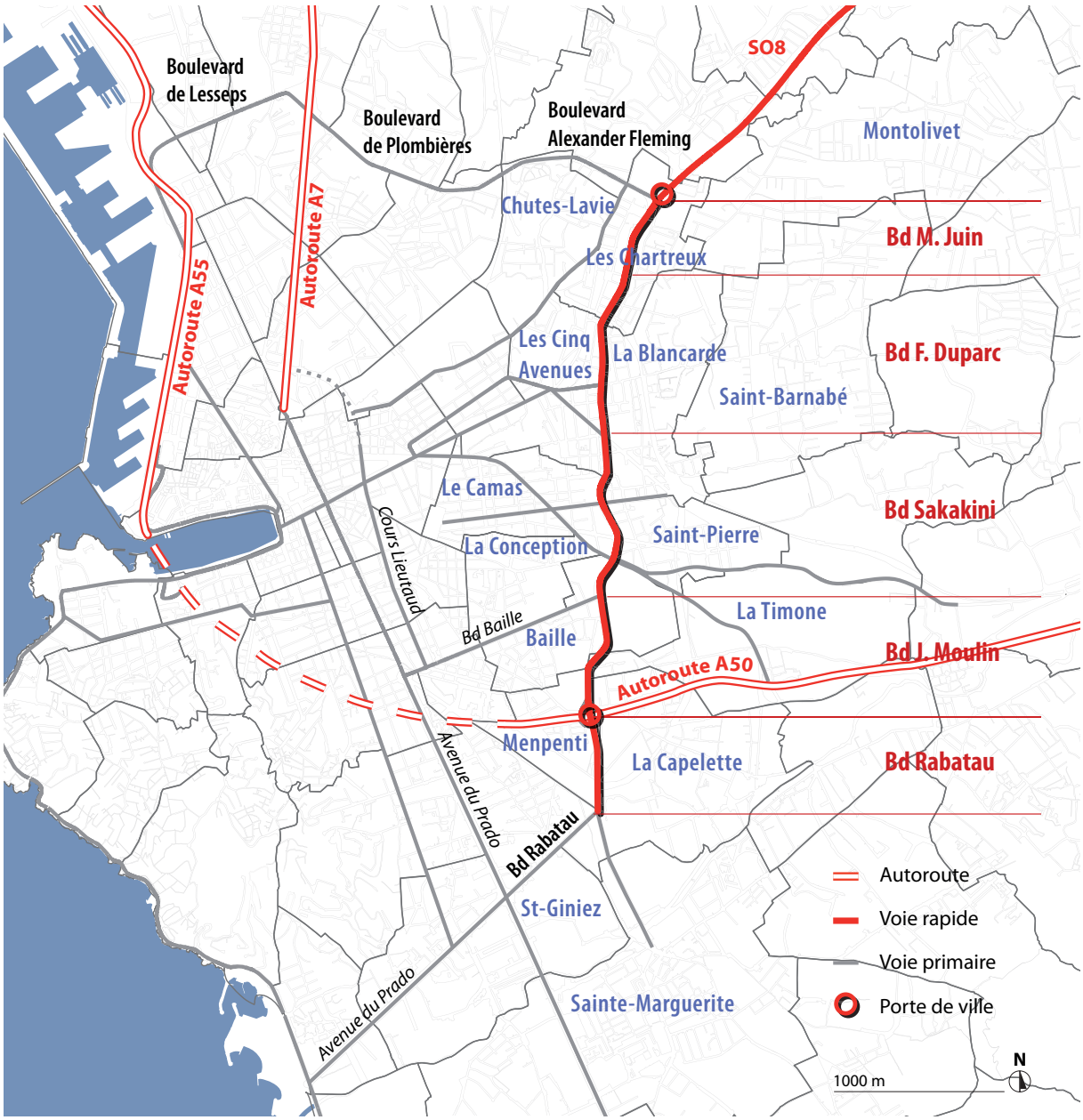
PARTIE I

Repères

Contexte et éléments de cadrage

CARACTÉRISTIQUES DU JARRET

- 4 200 m de long et 30 m de large en moyenne, de Saint-Just au nord, à la place Ferrié au sud.
- 5 boulevards : Maréchal Juin, Françoise Duparc, Sakakini et Jean Moulin + La première section du boulevard Rabatau.
- 2 x 3 voies de circulation en continu excepté au niveau du passage sous la voie ferrée (la section Maréchal Juin).
- Une voie classée "bruyante".
- Les valeurs limites de pollution dépassées.
- Un cumul de fonctions routières :
  - contournement du centre-ville et jonction A7 / A50 et quartiers nord / quartiers sud ;
  - distribution du centre-ville et des quartiers est ;
  - desserte locale.
- 3 arrondissements traversés : IVe , Ve et Xe
- 10 quartiers traversés, du nord au sud :
  - les Chutes-Lavie et les Chartreux ;
  - les Cinq-Avenues et la Blancarde ;
  - la Conception et Saint-Pierre ;
  - Baille et la Timone ;
  - Menpenti et la Capelette.



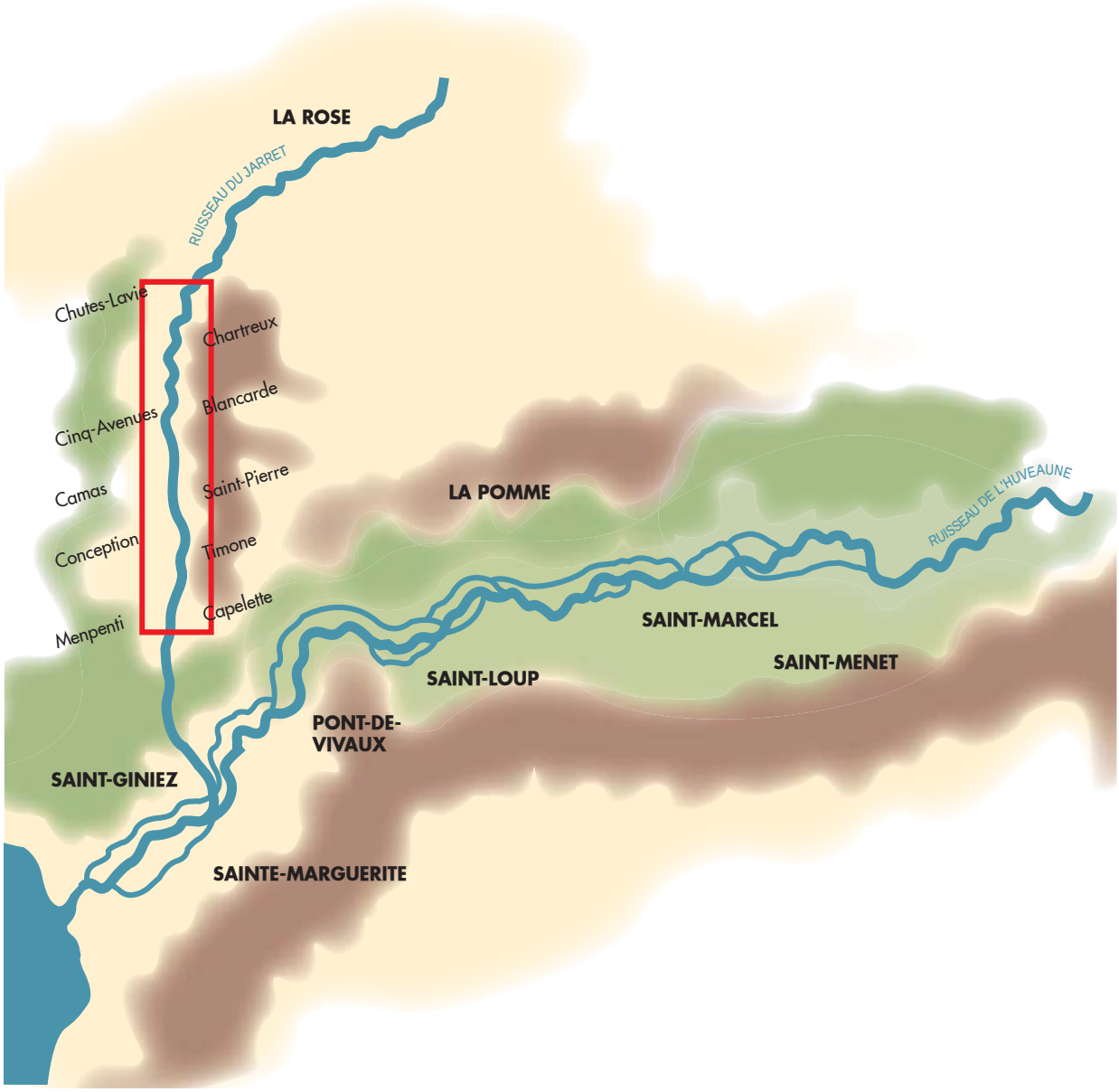
GÉOGRAPHIE DU SITE

- **LE RUISSEAU** de plaine du Jarret a constitué la principale source d'eau potable de Marseille jusqu'à l'ouverture du canal de dérivation de la Durance.

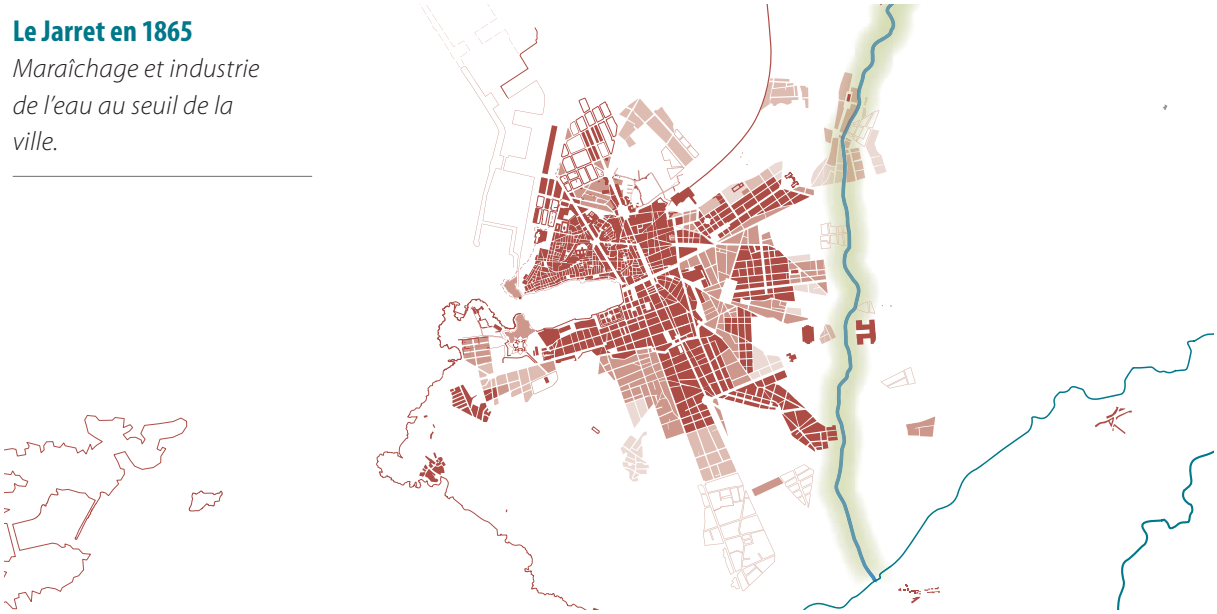
- **LES RIVES** maraîchères ont longtemps constitué une limite naturelle de la ville où les extensions de la ville sont venues s'adosser au cours du XIX[e] siècle.

- **LES MÉANDRES** ont conditionné les formes de densification des quartiers.

- **LE LIT MINEUR** a été recouvert lors de la réalisation de la rocade entre 1955 et 1968 mais son empreinte est conservée en creux dans la trame urbaine. Les inflexions de la voie sont le résultat de la superposition parfaite de l'infrastructure sur le cours d'eau.



Le Jarret en 1865
Maraîchage et industrie de l'eau au seuil de la ville.

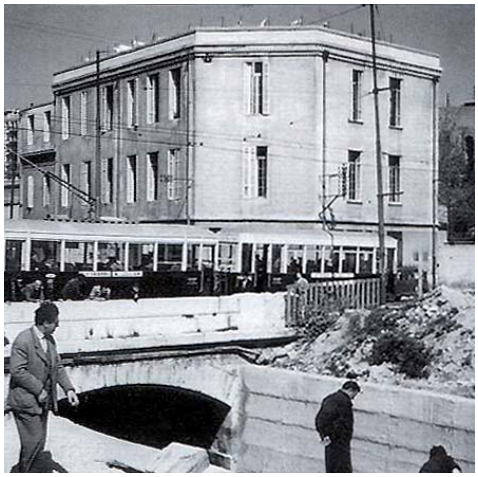
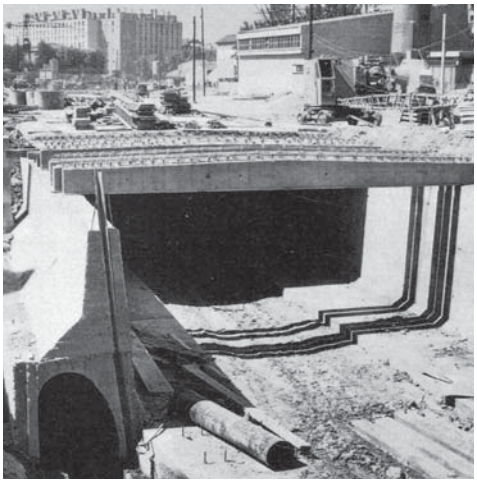


Le Jarret en 1905
Limite où s'adosse la croissance du centre-ville.

Le Jarret depuis 1968
Autoroute urbaine qui traverse l'est du centre-ville.

1955 ■ Un air de campagne aux portes du centre ville

1955-1968 ■ Un grand projet urbain : la couverture du Jarret

1970 ■ Un axe routier qui laisse peu de places aux piétons

REPÈRES HISTORIQUES

Du ruisseau à la rocade

Dans les années 1950, la décision est prise de couvrir le ruisseau du Jarret et d'aménager au-dessus une large rocade. Les objectifs de ce projet d'envergure sont alors multiples :

- assainir les rives du Jarret ;
- reporter la circulation automobile, et surtout les camions, hors du centre-ville ;
- connecter les autoroutes nord et est (A7 et A 50) ;
- urbaniser les quartiers traversés par la rocade.

La mise en œuvre du projet, effective de 1955 à 1968, a déclenché une grande mutation urbaine avec :

- le calibrage du ruisseau ;
- la réalisation de 6 files de circulation ;
- le retournement de la ville vers le jarret ;
- la construction de grands équipements ;
- le bouleversement des habitudes visuelles.

Une transformation du site trop rapide

La priorité a été donnée à l'automobile dans un secteur de la ville insuffisamment aménagé en conséquence. L'urbanisation s'est développée de façon désorganisée face à l'urgence du logement, qui a entraîné une négation du contexte urbain originel. Les conditions d'implantation exigibles sur un axe de centre-ville – alignement et continuité – n'ont pas toujours été respectées.

Un projet interrompu et la pérennisation du statut de rocade

Dans les années 1980, la crise économique et les choix d'aménagement rendus nécessaires entraînent une interruption du processus de projet urbain. Le projet de la rocade autoroutière L2, sensé soulager le Jarret d'une partie de son trafic, est notamment ajourné. La monofonctionnalité du Jarret est alors pérennisée. Or le trafic automobile n'a cessé de croître depuis les années 60, jusque dans les années 1990. La confirmation du statut de ¨rocade par défaut¨ a eu pour conséquences :

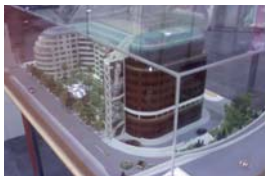
- le Jarret supporte des trafics pour lesquels il n'a pas été conçu à l'origine ;
- différentes infrastructures provisoires (piliers, viaducs, tabliers...) dont l'aspect est peu valorisant pour l'environnement traversé ont été finalement maintenues ;
- les incidences des flux sur l'espace et la vie des quartiers sont très fortes ;
- les erreurs de conception n'ont pas été corrigées ;
- des aménagements en faveur de la voiture – comme le stationnement en épi ou les poches de stationnement sur les rives – sont venus s'ajouter à l'aménagement originel ;
- les espaces publics ont été négligés.

Récemment, la modernisation de la ligne de tramway T1 (Noailles / Les Caillols) et la réalisation de la ligne T2 (Arenc / Blancarde), qui traversent le Jarret au niveau du boulevard Chave et de l'avenue Foch, ont néanmoins permis une requalification ponctuelle de l'espace public, mais qui reste à la marge vis-à-vis de l'envergure de l'axe.

Livraison de la L2 en 2017 : une opportunité pour le Jarret

Les travaux de finalisation de la L2 Est ont débuté à l'été 2014. Ceux de la L2 Nord vont commencer en 2015. Le grand itinéraire autoroutier de contournement de Marseille entre l'A7 et l'A 50 devrait être en service en 2017. Parallèlement, d'autres projets qui pourront – plus ou moins directement – avoir un impact sur le Jarret sont en cours d'étude : réalisation du Boulevard Urbain Sud, seconde phase du réaménagement du Vieux-Port avec la fermeture à la circulation du quai de la Fraternité, apaisement progressif du centre-ville, projets de transports en commun structurants... Le contexte semble donc favorable à entreprendre la requalification du Jarret, basée sur l'apaisement de la circulation, la reconquête de l'espace public et la valorisation des rives.

ZAC DE SAINT-JUST

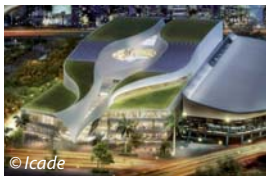


BLANCARDE - PÔLE D'ÉCHANGES

LA TIMONE : PÔLE SANTÉ-RECHERCHE

LA CONCEPTION : PÔLE SANTÉ-RECHERCHE

ZAC DE LA CAPELETTE



STADE VÉLODROME

UN AXE DE PROJET(S)

Le boulevard du Jarret se trouve aujourd'hui jalonné par de nombreux projets. Il relie de grands pôles urbains structurants, tant municipaux que métropolitains, qui sont actuellement en cours de recomposition ou de redéploiement (sites de l'APHM), et de futurs pôles de développement (secteurs Capelette ou Rabatau, grands équipements de loisir...). Ces projets se développent de façon indépendante mais ils sont susceptibles d'améliorer ou de dégrader le fonctionnement de l'infrastructure et des espaces publics qu'elle traverse.

Le Jarret est porteur d'un aménagement de l'espace public mais il présente aussi, lui-même, des potentiels non négligeables : une position privilégiée entre deux entrées de ville, aux portes du centre ancien, et trois liaisons autoroutières : tunnel Prado-Carénage, A50 et S08. Il est pourtant très peu intégré dans la politique des projets de la Ville. Il est cependant primordial d'articuler rapidement sa requalification aux logiques des grands programmes urbanistiques de l'est du centre-ville.

ZAC Saint-Just

Friche en attente depuis des décennies et réduite à un délaissé d'échangeur, la partie sud de la ZAC Saint-Just va prochainement être, à son tour, urbanisée. Elle accueillera les programmes mixtes (logements, activités, services) qui restaient à réaliser ainsi qu'une nouvelle liaison piétonne qui permettra de connecter ce secteur ré-urbanisé des Chartreux aux équipements majeurs de Saint-Just. La création de nouvelles bretelles routières est aussi programmée (voie d'insertion depuis le boulevard Fleming, voie de sortie vers le boulevard du Maréchal Juin) pour désenclaver le sud du secteur et faciliter les accès aux futurs programmes.

Pôle d'échanges de la Blancarde

Un programme immobilier (un immeuble de 94 appartements répartis sur 6 niveaux) va prochainement parachever l'aménagement de l'esplanade du deuxième pôle multimodal de Marseille créé entre 2007 et 2010 dans le cadre de la construction de la ligne de tramway Noailles-Les Caillols et du prolongement de la ligne 1 du métro.

Pôle santé-recherche Timone-Conception

Un grand pôle santé-recherche est en voie d'achèvement à la suite d'importants programmes de travaux qui visaient, notamment, à rendre l'organisation des soins plus efficace et rationnelle. La ¨deuxième Timone¨ comporte un nouveau bâtiment médico-technique de 4 900 m² (livré en 2012) et un infectiopôle de stature mondiale. Les facultés voisines ont lancé un vaste programme de modernisation (nouveaux locaux d'enseignement, équipements, parvis...).

Depuis la construction en 2004 du bâtiment de médecine néonatale, La Conception bénéficie du pôle néphrologie le plus important d'Europe (l'extension du service s'est achevée début 2006). Sont venus s'ajouter un bâtiment de psychiatrie (trois secteurs adultes et une unité d'accueil des urgences psychiatriques) et, début 2010, le ¨Centre des Brûlés Inter-Régional Méditerranée¨.

ZAC de la Capelette

L'objectif de la ZAC est de redynamiser un ensemble de friches industrielles et d'accroître substantiellement l'offre de logements sur près de 30 hectares, notamment autour du Palais Omnisports Marseille Grand-Est (le plus grand de ce type en France), livré en 2009, et du futur centre commercial Bleu Capelette qui intégrera un complexe cinématographique. Les travaux ont démarré en 2009. Actuellement, il s'agit de réaliser les voiries et les espaces publics nécessaires au développement des programmes immobiliers et au fonctionnement des équipements structurants.

Stade Vélodrome

Bien plus que l'extension et la modernisation du Stade vélodrome, le projet intègre l'équipement sportif dans un environnement urbain recomposé. Un petit éco-quartier va être construit sur 100 000 m² autour de l'enceinte sportive comprenant un centre commercial de 20 000 m² de surfaces consacrées au sport et aux commerces de proximité, un hôtel destiné, notamment, aux besoins du tourisme d'affaires générés par les équipements du stade, ainsi que des bureaux (10 000 m²) et des logements (600 appartements) alliant résidences étudiantes et pour personnes âgées, logements sociaux, logements intermédiaires et libre. L'aménagement d'un pôle santé-bien être de 5 000 m² viendra compléter l'attractivité du complexe. Les berges du lit de l'Huveaune seront aménagées.

PARTIE II

Le Jarret aujourd'hui

Diagnostic

Pollution atmosphérique ■ Zones de dépassement des valeurs limites

Dioxyde d'azote (NO2)
Source AirPACA

Particules fines (PM10)
Source AirPACA

Les mobilités

Diagnostic multimodal

UN AXE DE NUISANCES

Les niveaux limites sont dépassés

Les modélisations de la qualité de l'air réalisées par Air PACA[2] sont formelles : l'axe du Jarret et ses rives sont soumis à des niveaux de concentration en polluants atmosphériques qui dépassent les valeurs limites définies par la réglementation[3]. Les riverains, les activités, tous les lieux de vie qui jalonnent le Jarret sont très exposés, notamment au dioxyde d'azote et aux particules fines. Les enregistrements de la station de mesure permanente d'Air PACA située à la Timone font état de 79 jours par an de dépassements du seuil de pollution aux PM10, pour une ¨limite acceptable¨ de 35 jours de dépassement.

La problématique est similaire pour le bruit : les niveaux sonores relevés le long du Jarret – classé ¨voie bruyante¨ – dépassent les valeurs limites réglementaires.

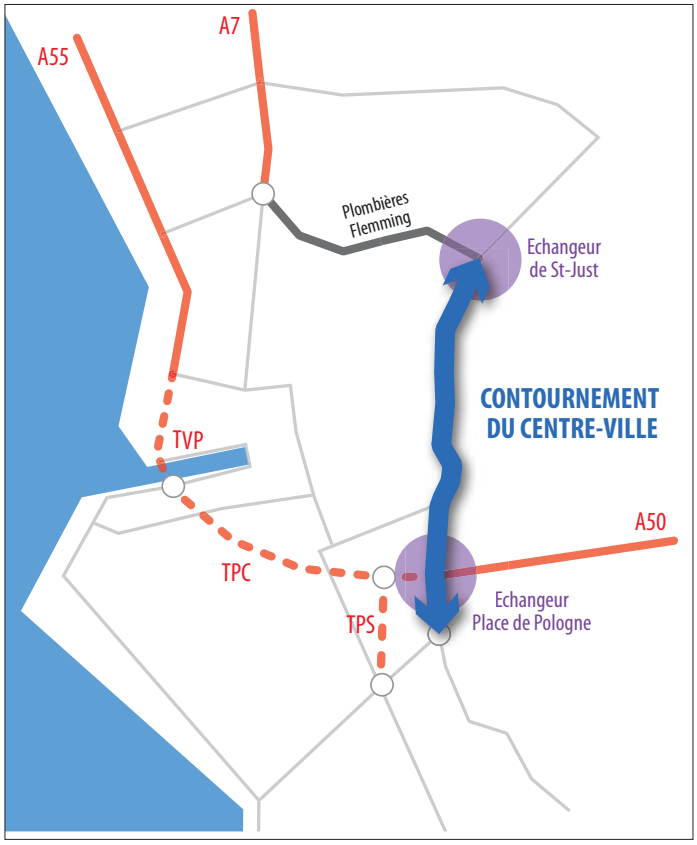
Le trafic automobile intense supporté par le Jarret est la cause principale des fortes concentrations en polluants atmosphériques et des niveaux sonores élevés constatés le long de l'axe. Or leur nocivité sur la santé est avérée : l'enjeu de requalification et d'apaisement du Jarret est donc aussi un enjeu sanitaire.

Carte de dépassements des valeurs limites – Bruit routier ■ *Source : PPBE de MPM – 2008*

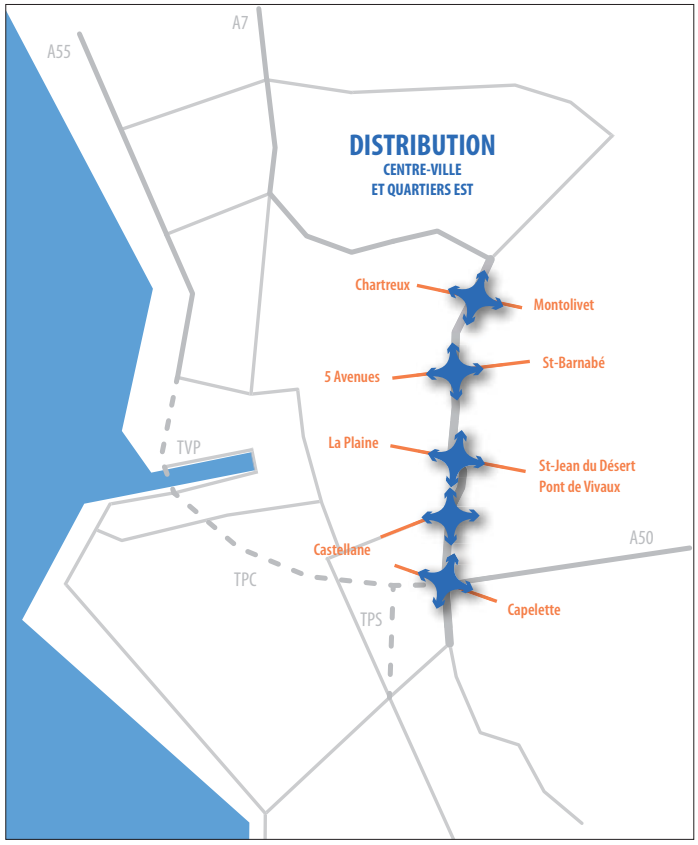
2. *Air PACA est l'agence de surveillance de la qualité de l'air en PACA*

3. *40 µg/m³ pour le NO2 (en moyenne annuelle) ; 50 µg/m³ pour les PM10 (36e jour le plus élevé de l'année)*

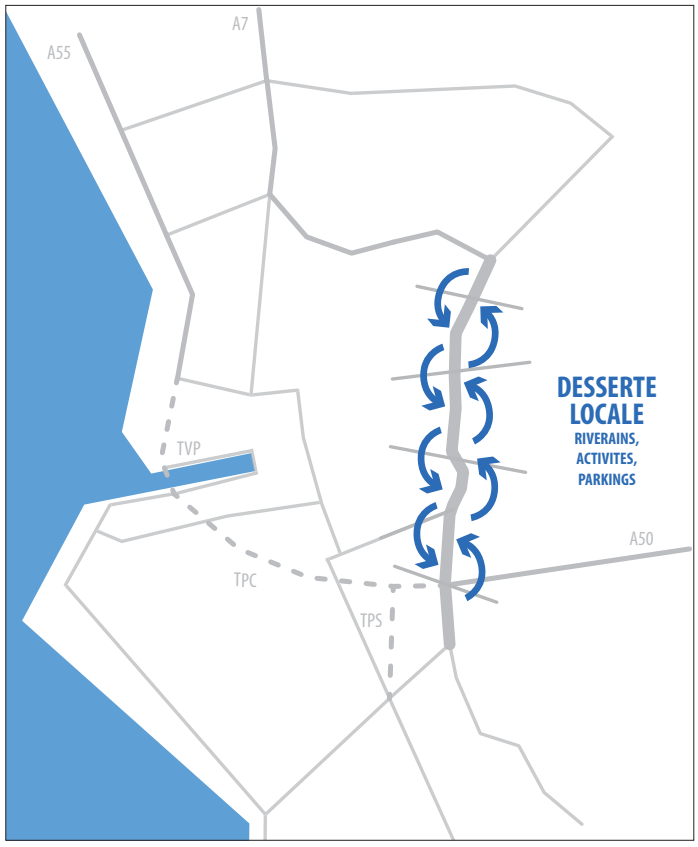
Accessibilité ■ Les trois fonctions du Jarret



Fonction "Contournement"



Fonction "Distribution"



Fonction "Desserte loale"

UN AXE "MULTIFONCTIONS"

Contournement du centre-ville

En complément du système de tunnels[4], le Jarret est aujourd'hui l'axe nord-sud majeur de la ville. Connecté au nord à l'échangeur de Saint-Just, au sud à l'échangeur de la Place de Pologne puis à la place du Général Ferrié, il permet, en contournant le centre-ville de Marseille, les échanges entre d'une part l'A50 et les quartiers sud de la ville, et d'autre part le nord-est, l'A7 via l'axe Flemming / Plombières, et l'A 55 via l'A 557 (boulevard Ferdinand de Lesseps).

Distribution du centre-ville et des quartiers est

Le Jarret constitue par ailleurs l'épine dorsale du centre-ville. À l'interface du centre et des quartiers est de la ville, il permet leur distribution via un réseau de voies transversales dont les plus structurantes sont, du nord au sud :

- la rue Pierre Roche : liaison interquartier vers les Chartreux à l'ouest, Montolivet à l'est ;
- le système boulevard de la Blancarde / rue Fondère / rue du Monastère, qui constitue une liaison interquartier vers les 5 Avenues à l'ouest, vers Saint-Barnabé à l'est ;
- La rue Saint-Pierre : voie interquartier vers la Plaine à l'ouest, boulevard urbain vers Pont de Vivaux à l'est ;
- Le boulevard Baille : boulevard urbain vers Castellane à l'ouest ;
- Les avenues de Toulon et de la Capelette : vers Menpenti et Baille à l'ouest, voie interquartier vers la Capelette à l'est.

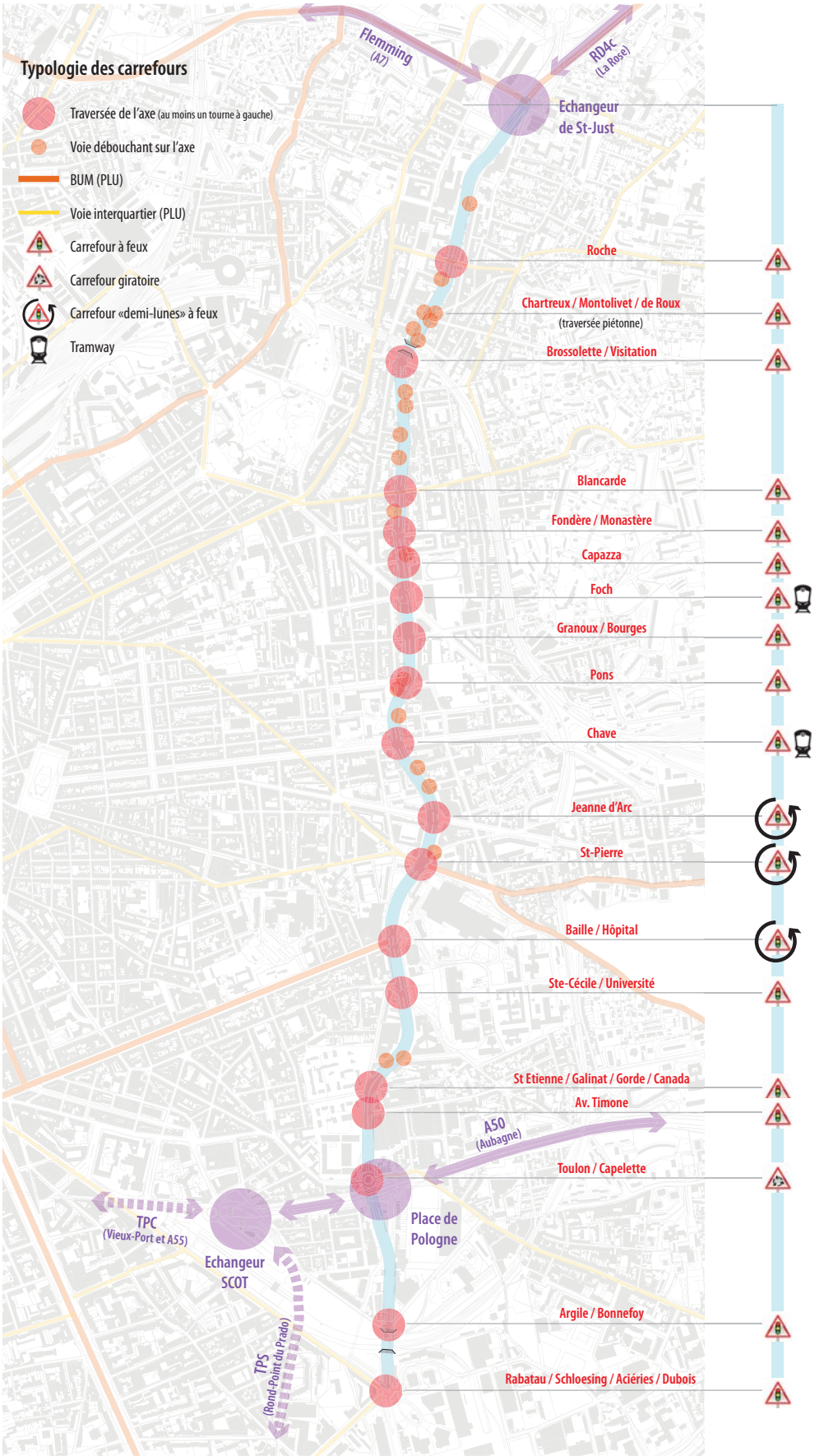
Le système nord-sud d'irrigation du centre-ville est à la fois organisé sur le Jarret et le tronçon est du boulevard de ceinture du Vieux-Port, constitué du cours Lieutaud, de l'avenue Garibaldi, du boulevard Dugommier et du boulevard d'Athènes. Ces deux axes de distribution, essentiels à la bonne accessibilité du centre-ville, sont complémentaires plus que concurrents : leur emplacement de part et d'autre de la colline de la Plaine, et la configuration des voies transversales rendent leur fonctionnement relativement indépendant.

Desserte locale : riverains, activités, parkings...

Le Jarret permet enfin la desserte locale des riverains, les activités ou encore les parkings en ouvrage qui le jalonnent. Des voies transversales de moindre importance que celles précitées, ainsi que de nombreuses voies organisées en débouché (non traversantes), permettent d'irriguer les îlots attenants à l'axe.

4. *Tunnel Prado Sud, Tunnel Prado Carénage, Tunnel Vieux-Port, Tunnel Joliette et Tunnel Major.*

Circulation ■ Typologie des carrefours



UN AXE FAÇONNÉ POUR ET PAR LA VOITURE

D'une manière générale, l'axe a été aménagé pour privilégier les flux nord-sud. Sur toute sa longueur, l'axe du Jarret offre 3 voies dans chaque sens de circulation, de part et d'autre d'un terre plein central, à l'exception du pincement lié au franchissement de la voie ferrée Marseille – Aubagne, où l'axe passe à 2 x 2 voies.

Il existe aujourd'hui un couloir bus de 600 mètres environ dans le sens nord-sud entre le boulevard Roche et le boulevard de la Blancarde. Il est utilisé par les lignes de bus 6 (5 Avenues – Bois Lemaître) et 72 (Bougainville – Dromel). Le couloir est interrompu au niveau du pont de la voie ferrée. On retrouve des couloirs bus de part et d'autre des voies de circulation à l'approche de la gare routière de la Timone pour faciliter la circulation des lignes de bus en terminus.

Outre les couloirs bus, on dénombre cinq contre-allées, toutes aménagées entre le boulevard de la Blancarde et le boulevard Baille. Ces dernières permettent une desserte apaisée des activités et offrent des places de stationnement. À l'exception de celles aménagées avec le tramway de part et d'autre de l'avenue Foch, l'aménagement et la gestion du stationnement sur les contre-allées n'offrent ni une grande lisibilité pour les automobilistes, ni une grande sécurité pour les piétons.

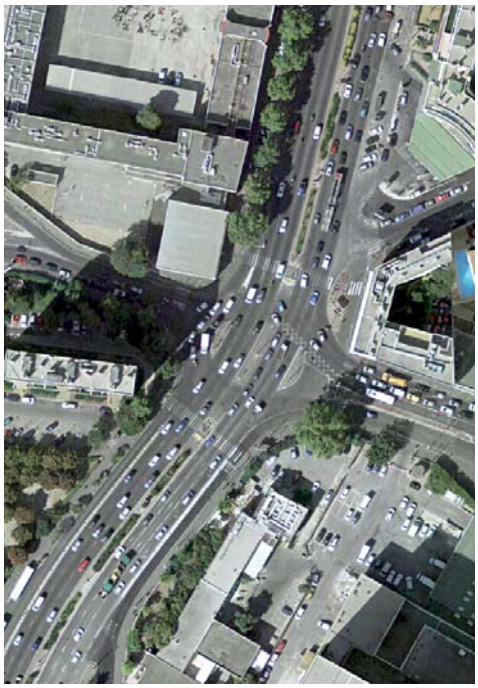
On dénombre une quinzaine de carrefours à feux le long de l'axe. Ils réglementent les conflits au niveau des principales intersections de l'axe (voies traversantes avec au moins un flux de tourne-à-gauche à gérer) et permettent de sécuriser les traversées piétonnes.

Les trois carrefours qui se succèdent aux intersections avec le boulevard Jeanne d'Arc, la rue Saint-Pierre et le boulevard Baille sont aménagés en ¨giratoire percé¨ géré par des feux tricolores : les flux nord-sud traversent le carrefour comme dans un carrefour classique, et bénéficient d'un temps de vert relativement important. Les flux de tourne à gauche sont stockés dans les ¨demi-lunes¨ de part et d'autre de l'axe. Ces flux sont libérés au début de la seconde phase de feu, consacrée aux flux en provenance des transversales. Si ces aménagements sont relativement fonctionnels à l'usage d'un point de

Le ¨pincement¨ au niveau du passage sous la voie ferrée

8 voies entre le boulevard de la Blancarde et la rue du Monastère

Le carrefour ¨demi-lune¨ avec la rue Saint-Pierre



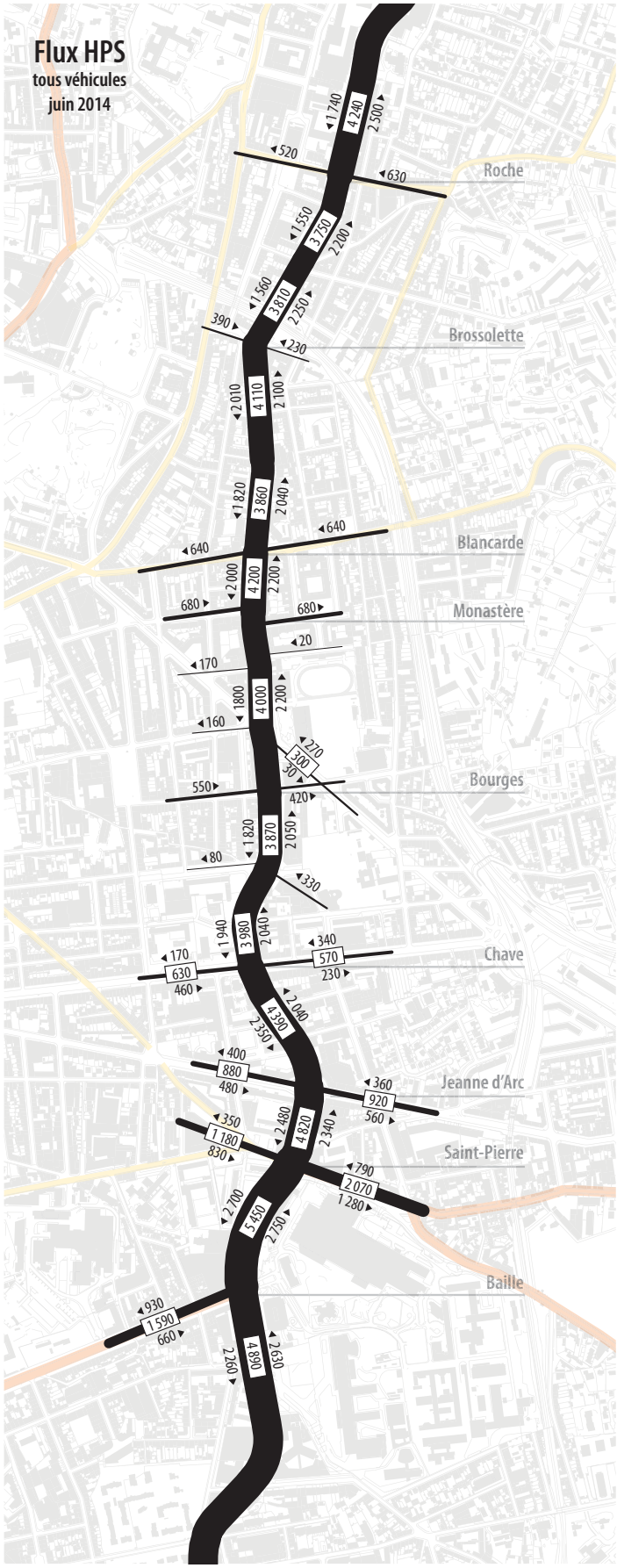
72 METRO DROMEL
CE-159-SA

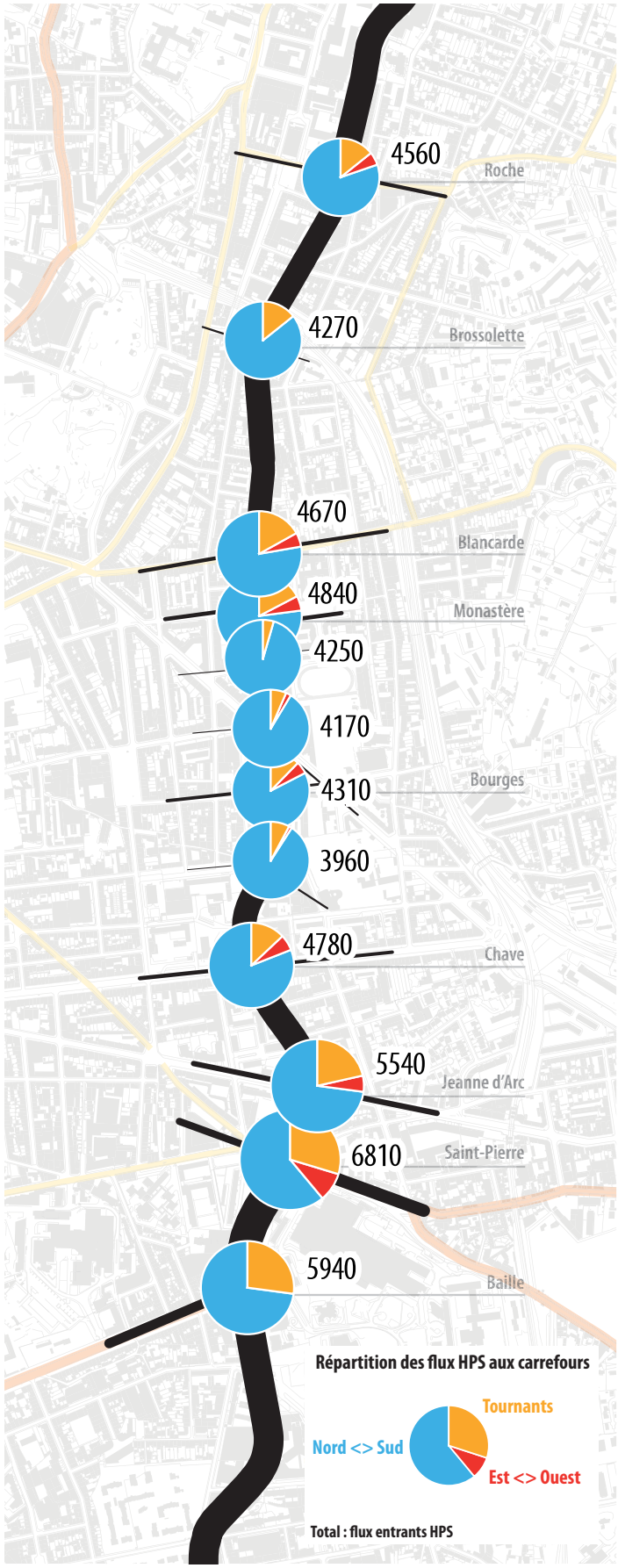
vue routier, ils sont en revanche peu lisibles pour un non initié et forts consommateurs d'espace, donc peu adaptés à un espace public de qualité.

Sur les autres intersections, les carrefours sont aménagés de façon plus conventionnelle, avec voies de tourne à gauche le cas échéant. Au niveau de la Blancarde, on dénombre huit voies de circulation : 2 x 3 voies + 2 voies de tourne à gauche vers les 5 Avenues. Plus au sud, on atteint même 9 voies en comptant la contre allée au niveau de la rue Élémir Bourges. Le carrefour avec les avenues de Toulon et de la Timone est le seul de l'axe à être géré en giratoire sans feux.

Les voies organisées en débouché sur l'axe, non traversantes, sont gérées en carrefours plan sans feux (stop ou cédez-le-passage), à l'exception de l'intersection avec la rue de la Chartreuse, l'avenue de Montolivet et le boulevard de Roux, où des feux gèrent une traversée piétonne.

Circulation ■ Trafic à l'heure de pointe du soir (17h-18h)





L'AXE LE PLUS CHARGÉ DE MARSEILLE[5]

En dehors des autoroutes, le Jarret est l'axe le plus chargé de Marseille. Sur une journée, le trafic au total des deux sens de circulation peut atteindre plus de 80 000 véhicules par jour sur sa section la plus chargée, au droit de l'hôpital de la Timone. Ce chiffre s'approche des trafics relevés sur les terminaisons autoroutières de l'A7 et de l'A 50.

Une campagne de comptages directionnels aux carrefours a été menée au mois de juin 2014. Du nord au sud, de Saint-Just au boulevard Chave, le trafic à l'heure de pointe du soir (HPS, de 17 h à 18 h) est relativement homogène, variant de 3 800 à 4 200 véh. / h.[6] au total des deux sens de circulation. L'axe est plus chargé sur sa partie sud, avec un pic de trafic de près de 5 500 véh. / h. entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Baille.

Sur les voies transversales les plus structurantes, on observe les trafics suivants, par ordre croissant :

- rue Granoux / rue Élémir Bourges : 400 à 550 véh. / h. ;
- rue Roche : 500 à 600 véh. / h. (sens unique) ;
- boulevard Chave : environ 600 véh. / h. ;
- boulevard Jeanne d'Arc : environ 900 véh. / h. ;
- boulevard de la Blancarde + rue Fondère / rue du Monastère : 1 300 véh. / h. ;
- boulevard Baille : 1 600 véh. / h. ;
- rue Saint-Pierre : 1 200 véh. / h. à l'ouest, 2 100 à l'est.

Les carrefours de l'axe absorbent entre 4 000 et 7 000 véhicules[7] à l'heure de pointe du soir. Certains d'entre eux peinent à écouler convenablement ce flot conséquent.

Le carrefour avec la rue Saint-Pierre est le plus chargé de l'axe, en raison notamment des flux d'accès / sorties aux parkings de la Timone. Avec près de 7 000 mouvements à l'HPS, ce flux correspond à l'arrivée de deux véhicules chaque seconde dans le carrefour, en continu pendant une heure. Le trafic entrant sur la branche sud du carrefour à HPS approche les 3 000 véhicules.

Sur la plupart des carrefours du Jarret, c'est le flux nord – sud qui représente la très grande majorité des flux qui transitent par les carrefours (jusqu'à 96 % sur le carrefour Duparc / Capazza / Visitation). Les flux traversant sont néanmoins importants au niveau de la rue Roche, du "double carrefour" Blancarde / Fondère / Monastère, du boulevard Chave, du boulevard Jeanne d'Arc ou encore de la rue Saint-Pierre.

Répartition des flux aux carrefours à HPS

Carrefour	Flux HPS	Dont nord <> sud	Dont traversants	Dont tournants
Juin / Roche	4 560	80 %	5 %	14 %
Juin / Duparc Brossolette / Conception	4 270	86 %	-	14 %
Duparc / Blancarde	4 670	78 %	5 %	17 %
Duparc / Fondère / Monastère	4 840	77 %	6 %	17 %
Duparc / Capazza / Visitation	4 250	96 %	-	4 %
Duparc / Sakakini / Foch / Orgues	4 170	91 %	2 %	6 %
Sakakini / Granoux / Bourges	4 310	83 %	5 %	12 %
Sakakini / Abbé de l'Epée / Pons	3 960	91 %	1 %	8 %
Sakakini / Chave	4 780	81 %	6 %	13 %
Sakakini / Jeanne d'Arc	5 540	73 %	6 %	21 %
J. Moulin / St-Pierre	6 810	61 %	9 %	30 %
J. Moulin / Baille / Timone	5 940	73 %	Négligeable	27 %

5. *En dehors des autoroutes.* **6.** *Véhicules par heure.* **7.** *Tous véhicules confondus.*

Gare
de la Blancarde
CM-790-VB
CLIO
CITROËN
BE-940-00

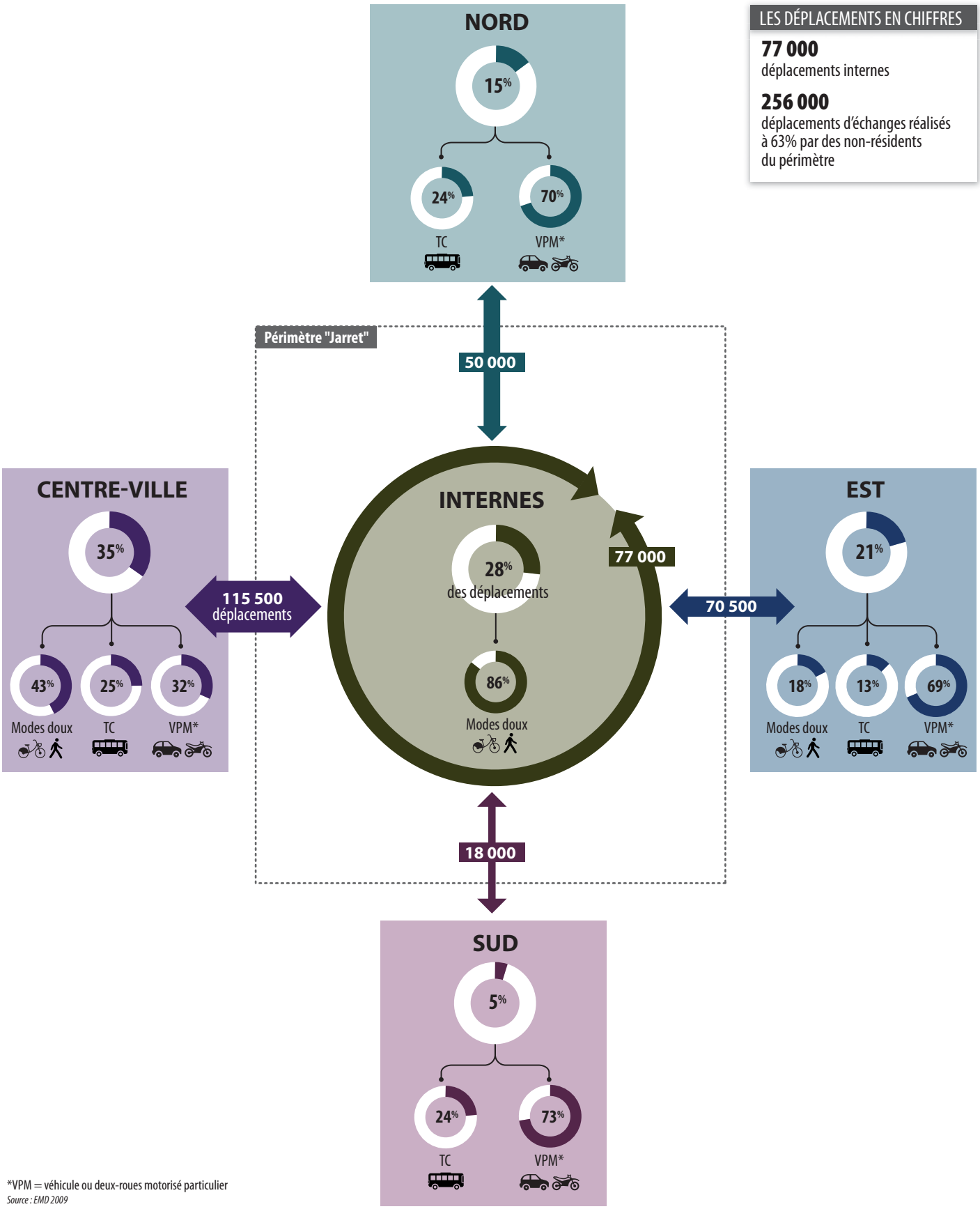
Les flux tournants les plus conséquents se trouvent au niveau des carrefours ¨demi-lunes¨ entre l'axe du Jarret et le boulevard Jeanne d'Arc, la rue Saint-Pierre et le Boulevard Baille. On dénombre par exemple près de 1 000 véhicules à l'heure dans les deux sens entre le boulevard Jean Moulin sud et la rue Saint-Pierre est, ou encore entre le boulevard Jean Moulin nord et le boulevard Baille.

D'après les comptages réalisés en juin 2014, le pourcentage de poids lourds sur l'axe du Jarret varie de 2,5 à 3,5 %. Si ce pourcentage est plutôt modéré, il représente en valeur absolue au vu des charges de trafic conséquentes de l'axe, un nombre de poids lourds important. Il en résulte in situ une impression d'un flux de poids lourds conséquent, qui engendrent les nuisances ad hoc, inadaptées au fonctionnement d'un boulevard urbain.

Les résultats des comptages font état d'une proportion de deux roues en circulation incluse entre 15 et 20 % tout au long de l'axe. Les deux-roues motorisés et les vélos sont cumulés dans le calcul. Etant donné le très faible nombre de cyclistes observés sur le terrain, on peut faire l'hypothèse que 15 à 20 % des flux enregistrés aux carrefours sont des deux roues motorisés. C'est un pourcentage conséquent qu'il est fondamental de prendre en compte dans la conception et la gestion des aménagements et des carrefours.

À noter que des vitesses excessives ont été constatées sur le Jarret, notamment la nuit ou aux extrémités de l'axe, au plus près des échangeurs de St-Just et de Place de Pologne, là où la logique routière des aménagements est la plus prononcée.

Périmètre ¨Jarret¨ ■ 333 000 déplacements générés chaque jour.



LES DÉPLACEMENTS EN CHIFFRES

77 000
déplacements internes

256 000
déplacements d'échanges réalisés à 63% par des non-résidents du périmètre

*VPM = véhicule ou deux-roues motorisé particulier

Source : EMD 2009

UN SECTEUR PLUS ATTRACTIF QU'ÉMETTEUR

Analyse de l'Enquête Ménages Déplacements es Bouches du Rhône de 2009.

Le ¨périmètre Jarret¨, formé par les IRIS qui entourent l'axe, génère au total 333 000 déplacements par jour, dont :

- 23 % de déplacements internes[8] ;
- 77 % de déplacements d'échanges[9]. Ces derniers sont réalisés à 63 % par des individus qui ne résident pas dans le ¨périmètre Jarret¨. Donc près de la moitié des flux générés par le Jarret sont des échanges réalisés par des non-résidents.

Plus de 70 % des déplacements d'échanges avec le Jarret sont orientés est-ouest, près de la moitié vers le centre-ville de Marseille. Les échanges avec le sud de la ville sont relativement faibles (7 % des échanges).

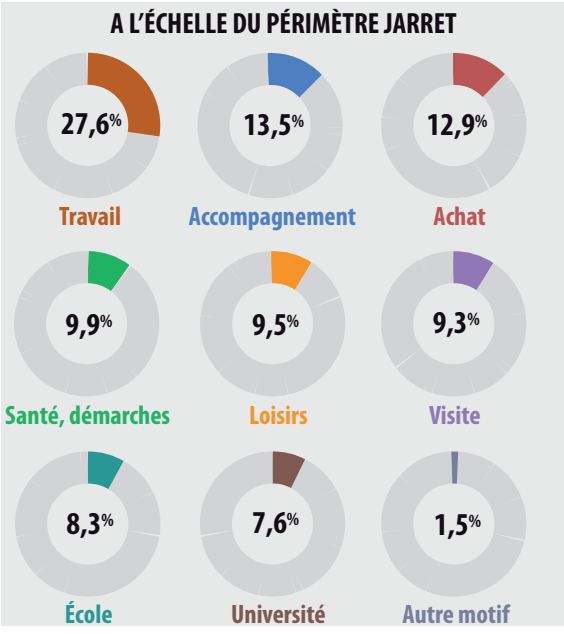
La très grande majorité des déplacements internes au périmètre jarret sont effectués à pied (86 %). Les modes de déplacements privilégiés pour les échanges avec le centre-ville de Marseille sont dans l'ordre la marche à pied (43 %), le véhicule personnel motorisé[10] (32 %), et les transports en commun (25 %). Les échanges avec l'est, le nord et le sud sont essentiellement effectués en VPM (environ 70 %). À noter cependant la part non négligeable de la marche à pied dans les déplacements d'échanges avec l'est (18 %), ainsi que celle des transports en commun avec le nord et le sud (24 %).

On estime les déplacements à pied qui traversent l'axe du Jarret à 25 000 par jour (deux sens confondus), répartis comme suit :

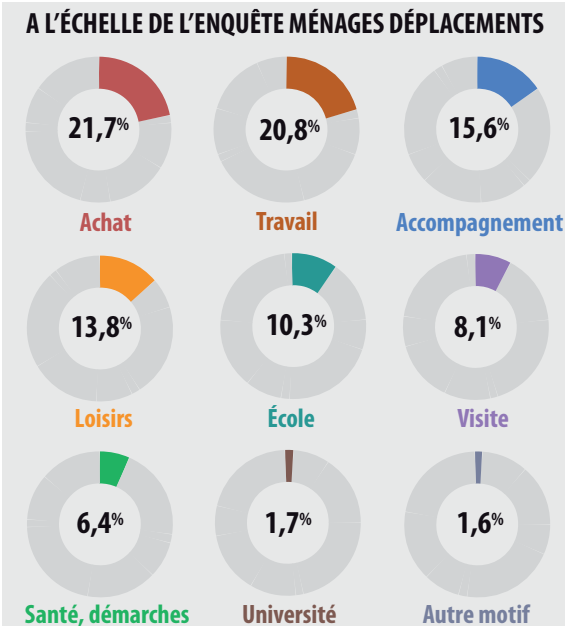
- Rive est du Jarret <> Rive ouest du Jarret : 11 600 ;
- Centre-ville <> Rive est du Jarret : 10 200 ;
- Rive ouest du Jarret <> Quartiers est : 3 000.

Avertissement : les flux analysés ci-dessus ne comprennent pas les flux de transit au travers du ¨périmètre Jarret¨.

Chez les non-résidents qui se rendent dans le ¨périmètre Jarret¨, les parts des déplacements liés au travail, à l'université et à la santé sont plus élevés que la moyenne : l'attractivité du pôle hospitalo-universitaire est ici clairement mise en évidence. En revanche, les parts des déplacements liés aux achats et aux loisirs sont inférieurs à la moyenne.



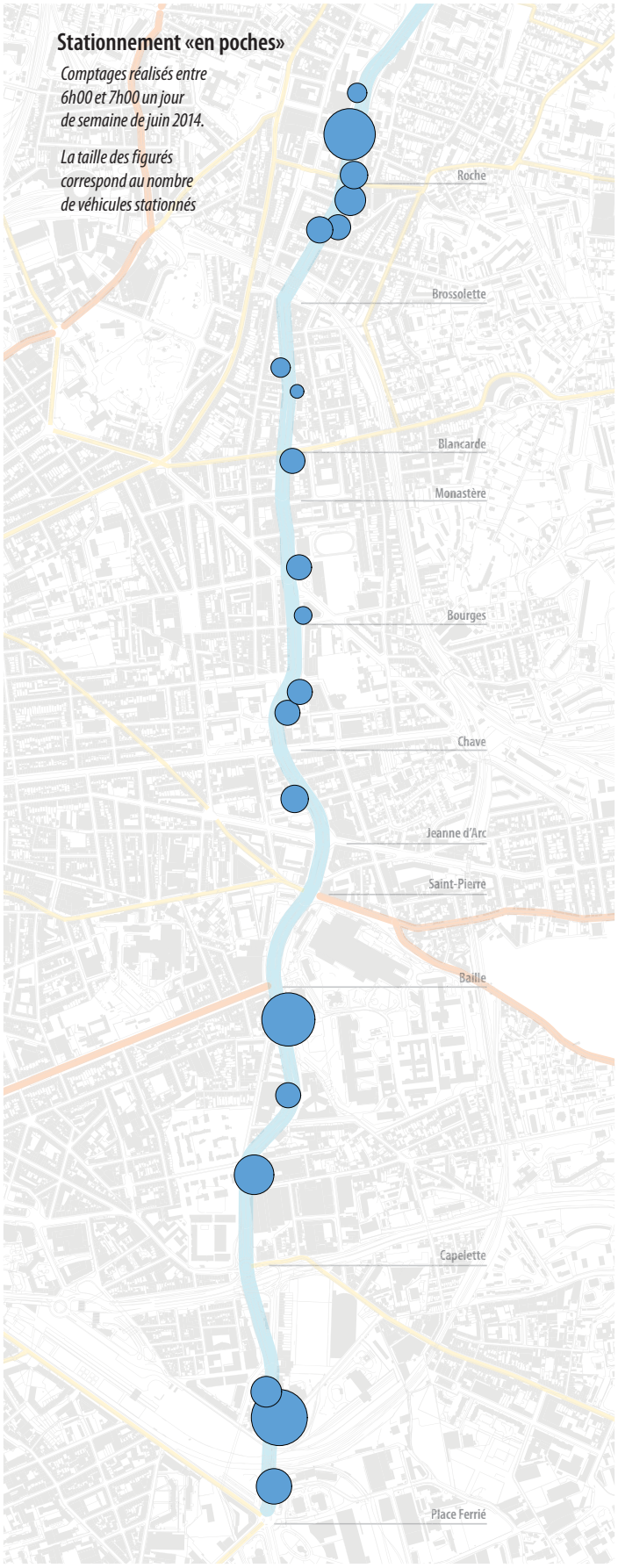
Motif des déplacements d'échanges avec le ¨périmètre Jarret¨ des non-résidents ■ *Source : EMD 2009*



Motif des déplacements ■ *Source : EMD 2009*

8. *Déplacement interne : origine ET destination du déplacement à l'intérieur du ¨périmètre Jarret¨*
9. *Déplacement d'échange : origine OU destination du déplacement à l'intérieur du ¨périmètre Jarret¨*
10. *VPM = voiture ou deux-roues motorisé particulier*

Stationnement ■ Typologie des usages sur voirie

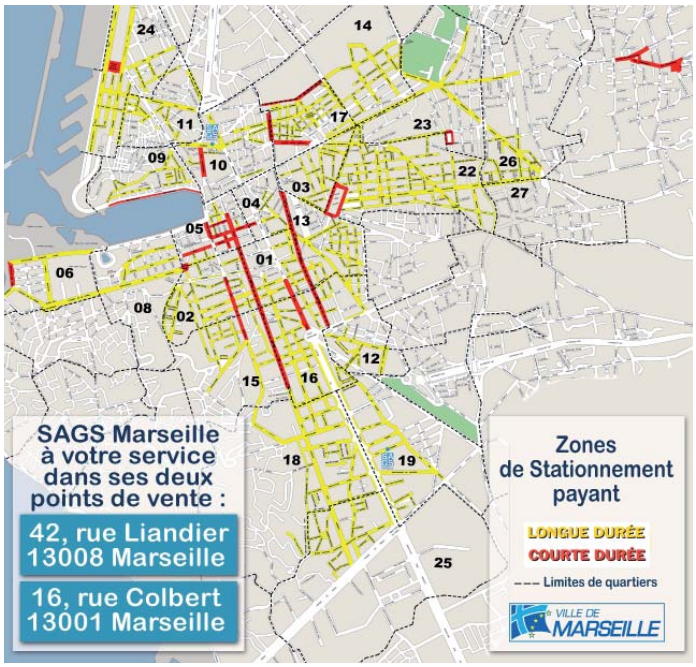


UNE OFFRE EN STATIONNEMENT SUR VOIRIE HÉTÉROGÈNE ET INSUFFISAMMENT RÉGLEMENTÉE

On retrouve plusieurs typologies d'aménagement et de gestion du stationnement le long du Jarret : gratuit ou payant, longitudinal ou en épi, maîtrisé ou toléré… Un relevé sommaire de l'offre et de la demande en stationnement le long de l'axe a été réalisé au mois de juin, au petit matin, pour quantifier la demande nocturne. Au total, plus de 800 véhicules en stationnement ont été comptabilisés le long du Jarret de Saint-Just à la Place Ferrié, dont plus de 500 entre le boulevard de la Blancarde et l'avenue de la Timone.

Stationnement payant

C'est d'ailleurs dans cette section que le stationnement payant – minoritaire sur le Jarret – a été instauré. Il est concentré sur la rive ouest du Jarret, entre la rue de l'Abbé de l'Epée et la rue Saint-Pierre. On estime l'offre à environ 70 places payantes, toutes occupées.



Stationnement gratuit

Le stationnement est parfois autorisé gratuitement et clairement délimité, avec un marquage au sol, une signalisation spécifique...

On dénombre environ 240 places de ce type, toutes occupées. A noter que de nombreuses places de stationnement gratuit et autorisé sont organisées en épi, notamment entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Chave, ainsi qu'entre l'avenue Foch et la rue Fondere. Une centaine de places de ce type ont été dénombrées. Si ces places sont plus facilement accessibles aux automobilistes, elles constituent une forte emprise sur la "largeur" de l'espace public, et sont souvent préjudiciables à des cheminements piétons confortables.

Stationnement illicite

La pression du stationnement, conjugué à l'incivilité, sont tels que la moindre opportunité offerte par l'espace public est considérée comme un emplacement de stationnement. Le stationnement illicite prend deux formes :

- le stationnement illicite "civilisé" : sa pratique est si généralisée en l'absence d'une offre réglementée digne de ce nom qu'il est parfois difficile de savoir s'il est toléré ou non. Parfois, quelques potelets semblent délimiter une place, mais le doute subsiste. On trouve ce stationnement directement sur les trottoirs, souvent entre les arbres. S'il est pratiqué de manière à conserver un espace pour les piétons, il n'en reste pas moins fortement préjudiciable à leurs cheminements. Quelques 150 véhicules ont été comptabilisés comme pratiquant le stationnement illicite "civilisé", surtout sur les sections nord et sud de l'axe ;
- le stationnement illicite "sauvage" : à proximité des arrêts de bus, sur les passages piétons, en épi sur les trottoirs, ou encore sur le terre-plein central : de nombreux véhicules – une cinquantaine – ont été comptabilisés sur des emplacements excessivement gênant.

Stationnement en poches plus ou moins organisées

On dénombre une vingtaine de poches de stationnement, qui semblent s'être progressivement organisées le long du Jarret "à la demande". Elles permettent aux activités – banques, fast-food, commerces de flux – sises le long de l'axe de bénéficier de quelques dizaines de places de stationnement au plus proche. Ouvertes ou privatisées, ces poches de stationnement participent

Stationnement ■ Les parkings publics

Section	Payant	Poche	Gratuit	Illicite	Total
1 : St-Just / Roche	0	60	0	35	95
2 : Roche / Blancarde	0	35	0	40	75
3 : Blancarde / Chave	40	40	130	65	275
4 : Chave / Timone	30	105	70	40	245
5 : Timone / Ferrié	0	100	35	10	145
Total Jarret	70	340	235	190	835

Stationnement sur voirie - récapitulatif

au manque de lisibilité et de perception homogène de l'axe. On estime que ces poches de stationnement représentent une offre de 350 places environ, quasiment toutes occupées.

Le manque de cohérence dans l'organisation actuelle du stationnement, conjugué aux comportements illicites, pénalisent fortement les cheminements piétons.

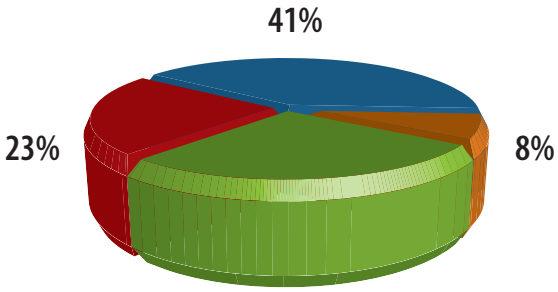
Pour appréhender la problématique du stationnement au plus juste et proposer les mesures adéquates, il est indispensable de mener une enquête complète comme celle réalisée en 2002 pour comparer l'offre de stationnement et son usage, de jour comme de nuit, à l'échelle de l'axe du Jarret et de l'ensemble des quartiers traversés.

TROIS PARKINGS EN OUVRAGES : TROIS TYPOLOGIES D'USAGES

Accès aux parkings en ouvrage proches du Jarret

L'accès au parking Vallier et ses 460 places depuis le Jarret se fait par la rue Élémir Bourges puis l'avenue Foch. Les sorties sont distribuées sur le Jarret depuis l'avenue Foch.

Depuis le nord du Jarret, l'accès au parking de la Blancarde se fait également par la rue Élémir Bourges, puis l'avenue Foch. Depuis le sud du Jarret, l'accès au parking est fléché sur le boulevard Chave. Les sorties sont distribuées sur le Jarret depuis le boulevard Chave ou l'avenue Foch.



Stationnement sur le Jarret

L'accès au parking Timone se fait par la rue Saint-Pierre depuis le Jarret. Les sorties sont organisées sur la rue Jean Martin, qui permet de rejoindre le boulevard Jeanne d'Arc en direction du Jarret.

Usages des parkings en ouvrage

Les 700 places du parking de la Timone sont réparties comme suit : 600 places en lien direct avec le pôle hospitalier et 100 places réservées au parking relais. Il n'a pas de vocation résidentielle : le parking offre seulement des abonnements professionnels. C'est un gros générateur de trafic avec près de 3 200 entrées / sorties par jour en semaine, dont plus des trois quarts sont des visiteurs ¨horaires¨, c'est-à-dire des visiteurs non abonnés au parking qui paient selon leur durée de stationnement. Le parking est très bien utilisé avec une occupation maximale de 90 % au global des 700 places. Les 100 places du parking relais sont prises d'assaut tôt le matin.

Le parking Blancarde (340 places) a trois fonctions : résidentielle, visiteurs, parking relais (100 places réservées). Il génère environ 700 entrées / sorties par jour en semaine, dont respectivement 22 %, 46 % et 32 % par les abonnés, les horaires et les usagers du parking relais.

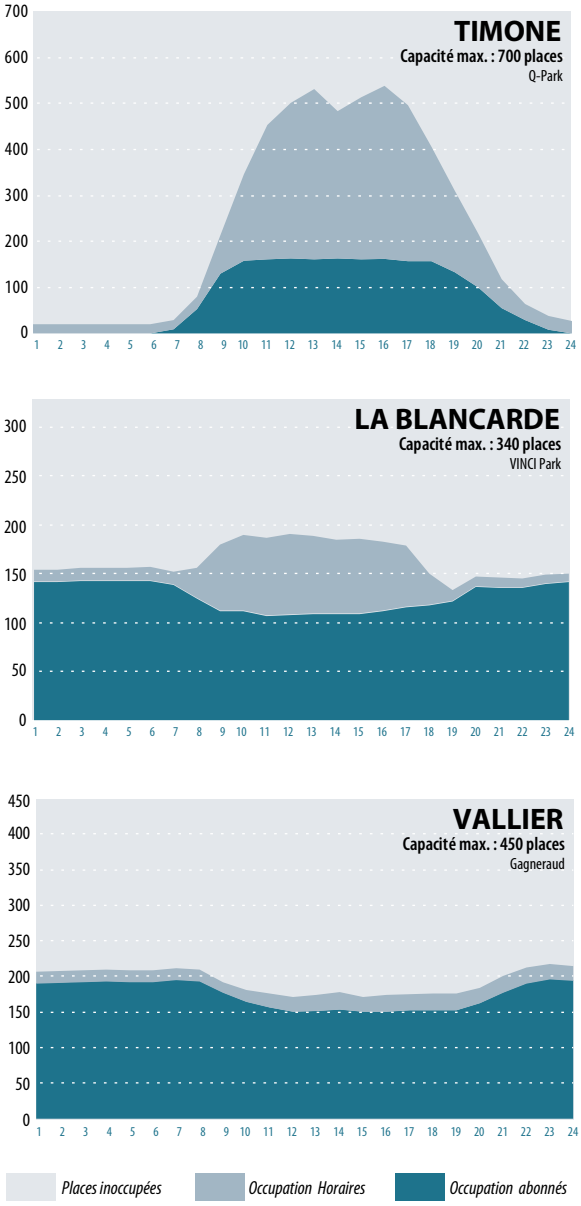
Une grande majorité des véhicules des 165 abonnés restent dans le parking toute la journée. Le parking est bien rempli, avec une occupation de 90% environ au plus fort de la journée.

Enfin, le parking Vallier et ses 450 places a une vocation essentiellement résidentielle. Il génère 410 entrées/sorties par jour de semaine, dont 80% sont le fait des abonnés. Le nombre d'horaires à utiliser le parking est très faible. Comme à la Blancarde, les véhicules des abonnés à rester toute la journée dans le parking sont nombreux. Le parking est d'ailleurs plus rempli la nuit que pendant la journée. Mais le parking reste largement sous-utilisé avec une occupation maximale de moins de 50%.

Parkings en ouvrage	Blancarde	Timone	Vallier
Capacité	340	700	450
Dont P+R	*100*	*100*	*0*
Nombre d'abonnés			
Occupation maximale*	90%	88%	49%
Total flux*	690	3 175	410
*Dont abonnés**	*155*	*465*	*330*
*Dont horaires**	*320*	*2 440*	*80*
*Dont P+R**	*215*	*270*	*0*

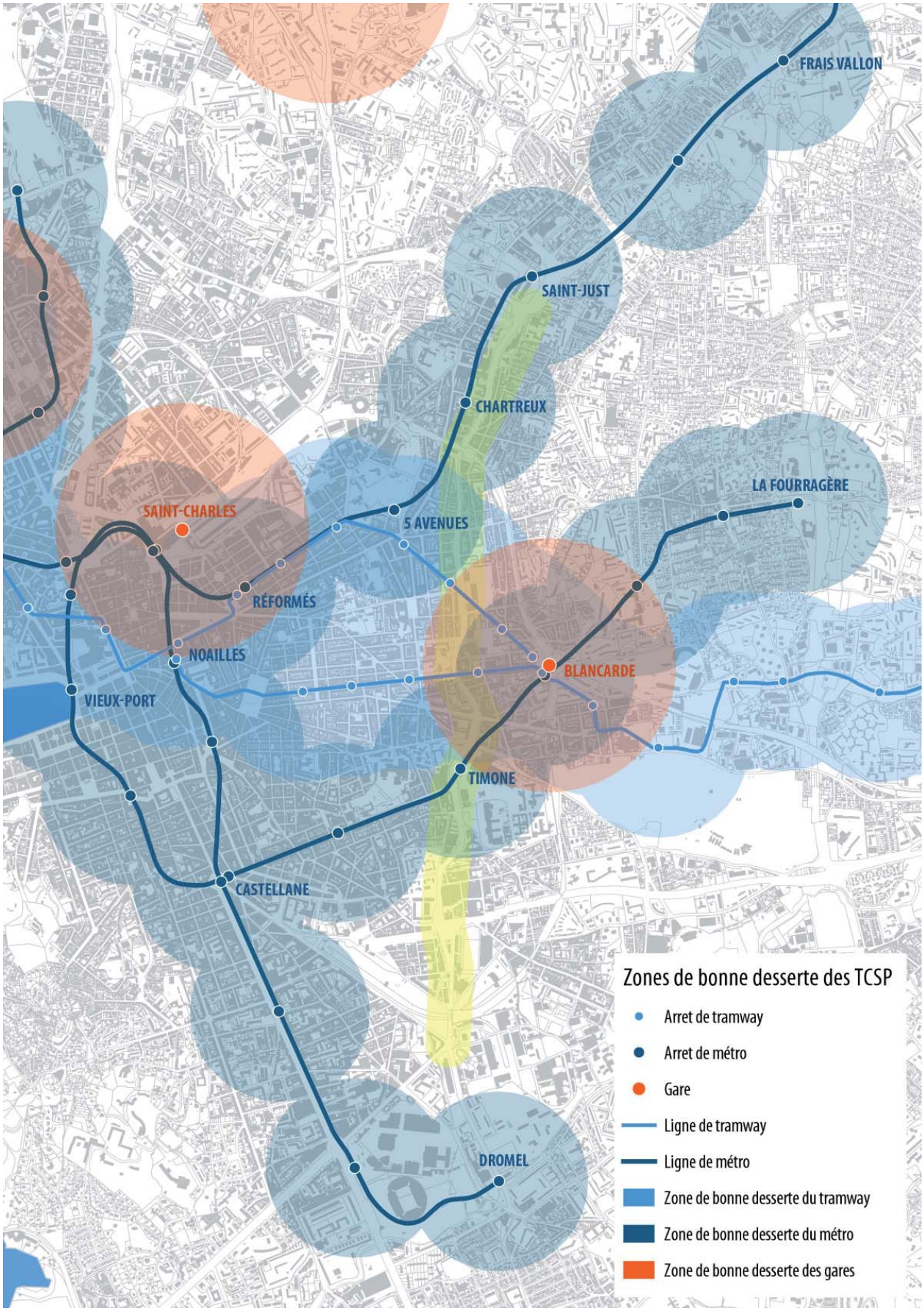
** par jour, en semaine - Source : Observatoire du stationnement, Agam / MPM, 2013.*

Les parkings en chiffres



Graphiques d'occupation des parkings (hors usagers P+R)

Transports en commun ■ Zones de bonne desserte des TCSP



UNE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN GLOBALEMENT SATISFAISANTE

Le métro et tramway

À l'exception de l'extrémité sud, la quasi-totalité de l'axe est comprise dans la zone de bonne desserte d'au moins une station de transport en commun en site propre (TCSP) : tramway ou métro. La zone de bonne desserte est définie par un tampon de 500 mètres de rayon autour des stations de TCSP, soit théoriquement moins de 10 minutes de marche à pied.

Deux stations de tramway sont situées à proximité du Jarret :

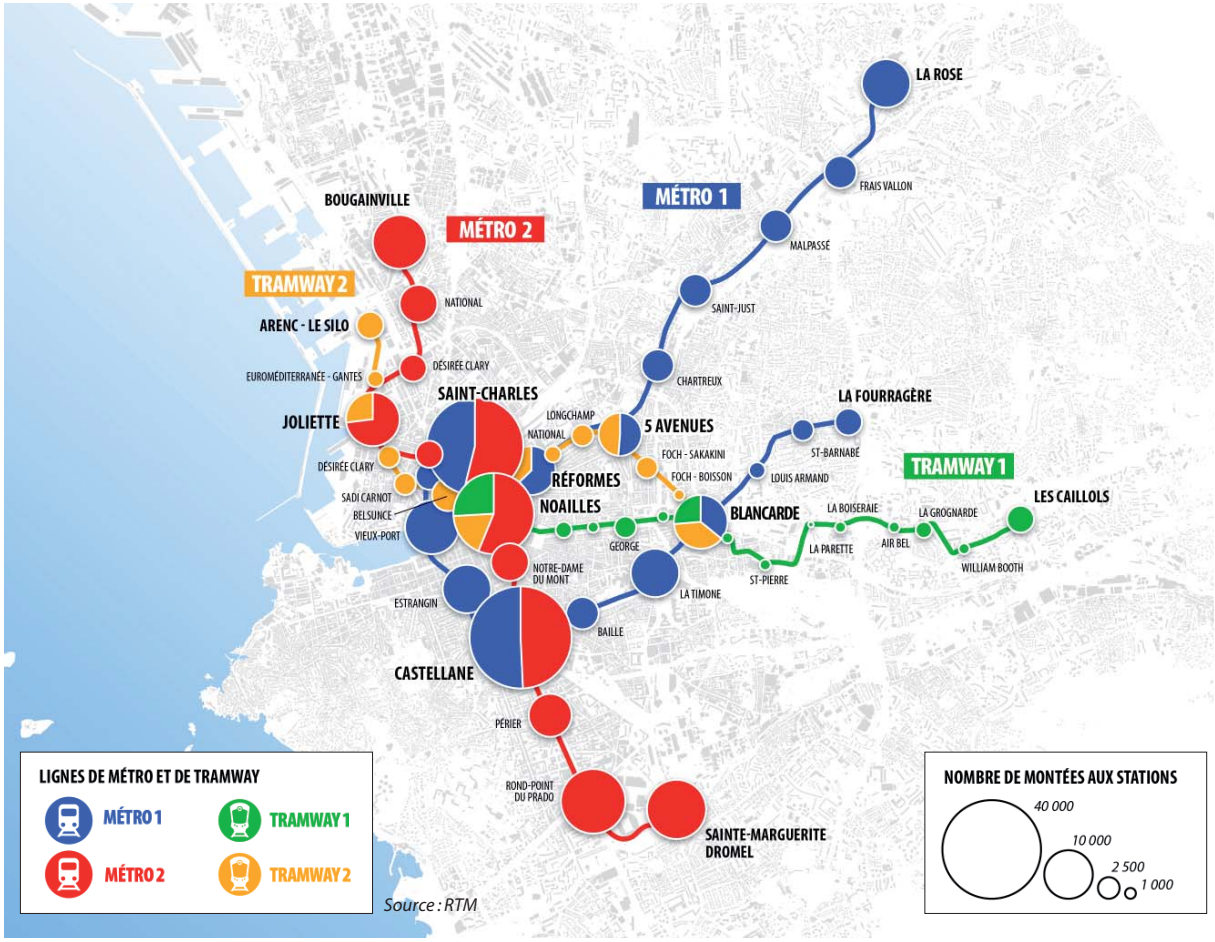
- la station Foch-Sakakini de la ligne T2 Arenc – Le Silo / Blancarde est située avenue Foch, sur la rive ouest du Jarret ;
- la station Jean Martin de la ligne T1 Noailles / Les Caillols est située boulevard Chave, sur la rive est du jarret.

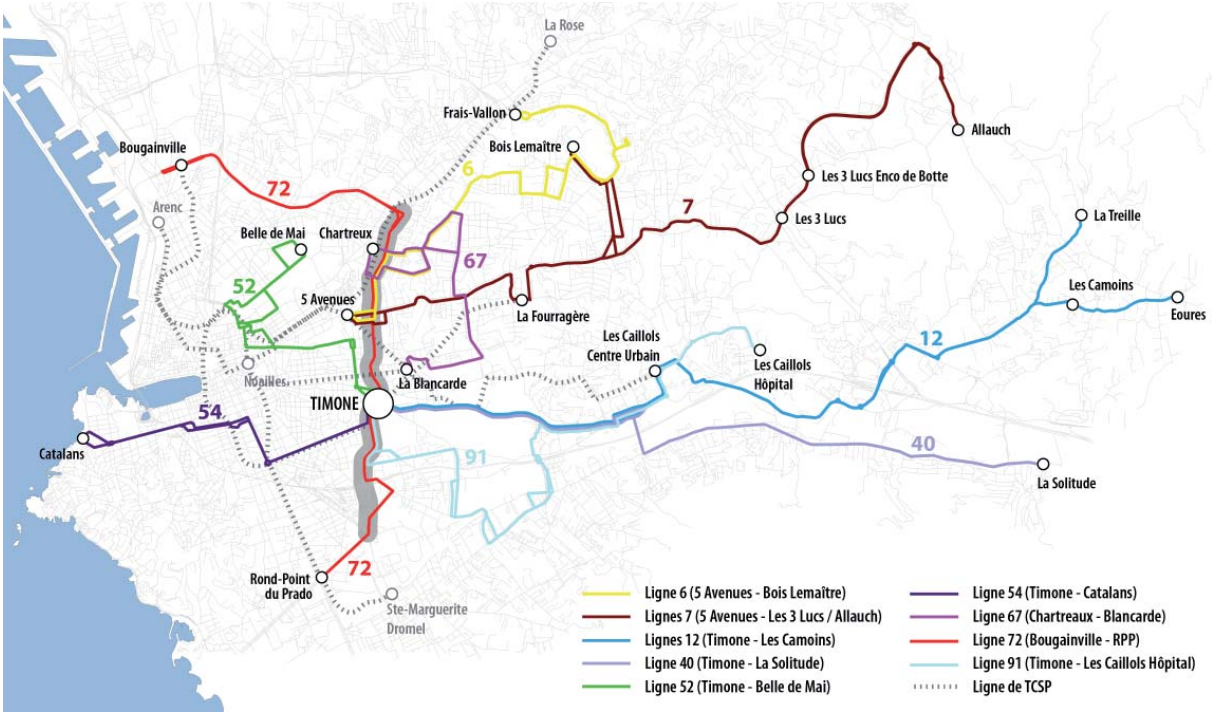
Les trois stations de métro situées à proximité du Jarret font toute partie la ligne M1 du métro, qui relie La Rose à La Fourragère en décrivant une boucle via le centre-ville. Du nord au sud :

- la station Saint-Just, située au nord de l'échangeur éponyme, qui desserte le siège du Conseil général des Bouches du Rhône et le Dôme ;
- la station Chartreux, située sur le parvis de l'église éponyme sur la rive ouest du Jarret ;
- la station Timone, située à l'extrémité du boulevard Baille et qui dessert le pôle hospitalo-universitaire.

Le secteur situé entre l'avenue Foch et la Timone est en outre couvert par la zone de bonne desserte de la gare de la Blancarde (trains vers Aubagne, La Ciotat, Toulon...). La desserte de la gare à l'heure de pointe va passer de 4 à 7 trains avec la mise en service de la troisième voie entre Marseille et Aubagne à la fin de l'année 2014.

Fréquentation quotidienne des stations de TCSP en 2012





Itinéraires des lignes de bus en relation avec le Jarret

Le réseau de bus

La ligne 72

La ligne 72 est la seule qui emprunte aujourd'hui la totalité de l'axe du Jarret. Ligne de contournement du centre-ville, elle relie le métro Bougainville au nord au métro Rond Point du Prado au sud, en desservant les pôles de Saint-Just et de la Timone. Elle bénéficie d'un couloir bus dans le sens nord-sud entre le boulevard Roche et le boulevard de la Blancarde, puis des couloirs bus aménagés au droit de la gare routière de la Timone. Sa vitesse commerciale est néanmoins en dessous de la moyenne des lignes de bus marseillaises (hors Fluobus et lignes autoroutières). La ligne 72 a transporté 1,37 million de voyageurs en 2012, elle se situe à la 23e position des lignes de bus les plus "rentables" du réseau, avec un taux de remplissage moyen de 3,66 voyageurs par kilomètre[11].

La ligne 6

La ligne 6 est une ligne pénétrante (au sens du centre-ville) : elle relie le pôle des 5 Avenues au quartier de Montolivet et à Frais Vallon. Elle emprunte le Jarret entre le boulevard Roche et le boulevard de la Blancarde (couloir réservé dans de sens nord-sud). La vitesse commerciale de la ligne 6 est dans la moyenne et son niveau de service est relativement bon, plus élevé que celui de la ligne 72. Elle affiche cependant un faible taux de remplissage (V / K = 2,45).

Les lignes 7 et 67

Le groupe de lignes 7 relie le pôle d'échanges de 5 Avenues aux quartiers est de Bois Lemaître (ligne 7B), Les 3 Lucs / Enco de Botte (ligne 7) et enfin Allauch Barbaraou (ligne 7T) via le pôle d'échanges de la Fourragère. Cette ligne n'emprunte pas le Jarret à proprement parler, puisqu'elle coupe l'axe au niveau du double carrefour Blancarde / Fondère / Monastère. La baïonnette Fondère / Monastère impose néanmoins de conserver des rayons de girations suffisants qui s'avèrent contraignants en termes d'aménagement. Sur le tronc commun, le niveau de service du groupe de lignes 7 est très bon avec un bue toutes les 6 minutes à l'heure de pointe. Sa vitesse commerciale est dans la moyenne. Malgré ses performances supérieures, le groupe de lignes 7, en raison de distances parcourues élevées, affiche un taux de remplissage en dessous de la moyenne (V / K = 2,63).

11. *Voyageur / kilomètre = V/K.*

La ligne 67 est une ligne de desserte sur laquelle circulent des bus à gabarit réduit, qui relie les Chartreux à la Blancarde. Elle traverse le Jarret d'est en ouest au niveau de la rue Roche pour desservir les Chartreux, puis remonte le Jarret sur 200 mètres de la place Brossolette au boulevard Roux. Le niveau de service de la ligne 67 est relativement faible : fréquence de 20 minutes, amplitude horaire limitée, pas de service le dimanche. La ligne 67 est une ligne peu fréquentée, avec un des taux de remplissage faible (V / K = 2,19).

Les 5 lignes en terminus à la Timone

Itinéraires

Les cinq autres lignes de bus qui circulent sur le Jarret sont toutes rabattues en terminus à la gare routière de la Timone, en correspondance avec le métro :

- les lignes 12, 40 et 91 sont des lignes pénétrantes qui relient les quartiers est ;
- la ligne 54 est une ligne diamétrale qui dessert les Catalans via Castellane et Préfecture ;
- la ligne 52 est une ligne de desserte locale qui relie la Friche de la Belle de Mai à la Timone via le Camas et la gare Saint-Charles.

Les lignes 12 et 40 empruntent le même itinéraire jusqu'à la gare de la Pomme (rue Saint-Pierre et avenue Jean Lombard), puis les lignes 12 bifurquent vers les Caillols, la Valentine , les Camoins, Eoures et la Treille. La ligne 40 bascule vers la vallée de l'Huveaune en franchissant l'autoroute A50, pour desservir les quartiers de la Valbarelle, Saint-Marcel, la Barasse et la Millière. La ligne 91 dessert les quartiers de la Capelette, Pont de Vivaux et Saint-Loup avant de franchir l'autoroute A 50 vers la Pomme et les Caillols. Elle emprunte la partie sud du Jarret, entre la Timone et l'avenue de la Timone. La ligne 54 dessert le secteur Corse / Corderie / Préfecture avant de calquer son itinéraire sur celui du métro à partir de Castellane.

Niveau de service

Les lignes 12, 40 et 54 sont toutes un niveau de service proche, plutôt bon, avec des bus toutes les 10 à 15 minutes en heure de pointe et une amplitude horaire large. Le niveau de service de la ligne 91 est un peu plus bas, et se rapproche de celui de la ligne 72. Enfin, le niveau de service de la ligne 52 est faible : fréquence de 30 minutes, amplitude horaire limitée, pas de service le dimanche.

Les lignes 12, 40 et 91 ont toutes une vitesse commerciale supérieure à la moyenne. Ligne de centre-ville, la ligne 54 pâtit d'une très faible vitesse commerciale. Enfin la ligne 52 est une ligne de desserte locale, sur laquelle circulent des bus à gabarit réduit.

Fréquentations

La ligne 54 est la ligne la plus efficace du réseau : elle a transporté 1,78 million de voyageurs en 2012, pour un taux de remplissage largement au-dessus de la moyenne (V / K = 7,17).

Ligne	Itinéraire	Type	Nb de bus par jour et par sens			Amplitude horaire			Fréquence de passage (min)			Vitesse commerciale (km/h)	Validations 2012 (milliers)	V/K
			Du lundi au vendredi	Samedi	Dimanche et fériés	Du lundi au vendredi	Samedi	Dimanche et fériés	Du lundi au vendredi	Samedi	Dimanche et fériés			
6	5 Avenues - Bois Lemaître / Frais-Vallon	Pénétrante	75	60	35	5h-21h	5h-21h	6h-21h	10 à 15	15	30	16,4	974	2,45
7-7B-7T	5 Avenues - Les 3 Lucs / Allauch	Pénétrante	100	80	30	5h-21h	5h-21h	6h-21h	6 à 10	10 à 15	35	15,6	1 279	2,63
12-12B-12S	La Timone - Les Camoins / Eoures / La Treille	Pénétrante	75	60	40	4h30-22h	4h30-22h	6h-22h	10 à 15	15	25	17,4	1 196	2,16
40	La Timone - La Solitude	Pénétrante	65	55	40	4h30-22h	4h30-22h	4h30-22h	10 à 15	15 à 20	25	16,2	914	2,26
52	La Timone - Belle de Mai	Desserte locale	25	25	Pas de service	7h-19h	7h-19h	Pas de service	30	30	Pas de service	13,7	123	1,62
54	La Timone - Catalans	Diamétrale	85	70	45	5h-21h	5h-21h	5h-21h	10 à 15	10 à 15	20	10,3	1 778	7,17
67	Chartreux - Blancarde	Desserte locale	45	45	Pas de service	6h-20h	6h-20h	Pas de service	20	20	Pas de service	15,1	307	2,19
72	Bougainville / Dromel	Contournement	65	45	35	4h30-21h	4h30-21h	6h-21h	15	20	35	12,9	1 373	3,66
91	La Timone - Les Caillols Hôpital	Pénétrante	55	45	25	5h30-21h30	5h30-21h30	5h30-21h30	10 à 20	20	35	16	982	2,94

Niveaux de service des lignes de bus (source RTM)

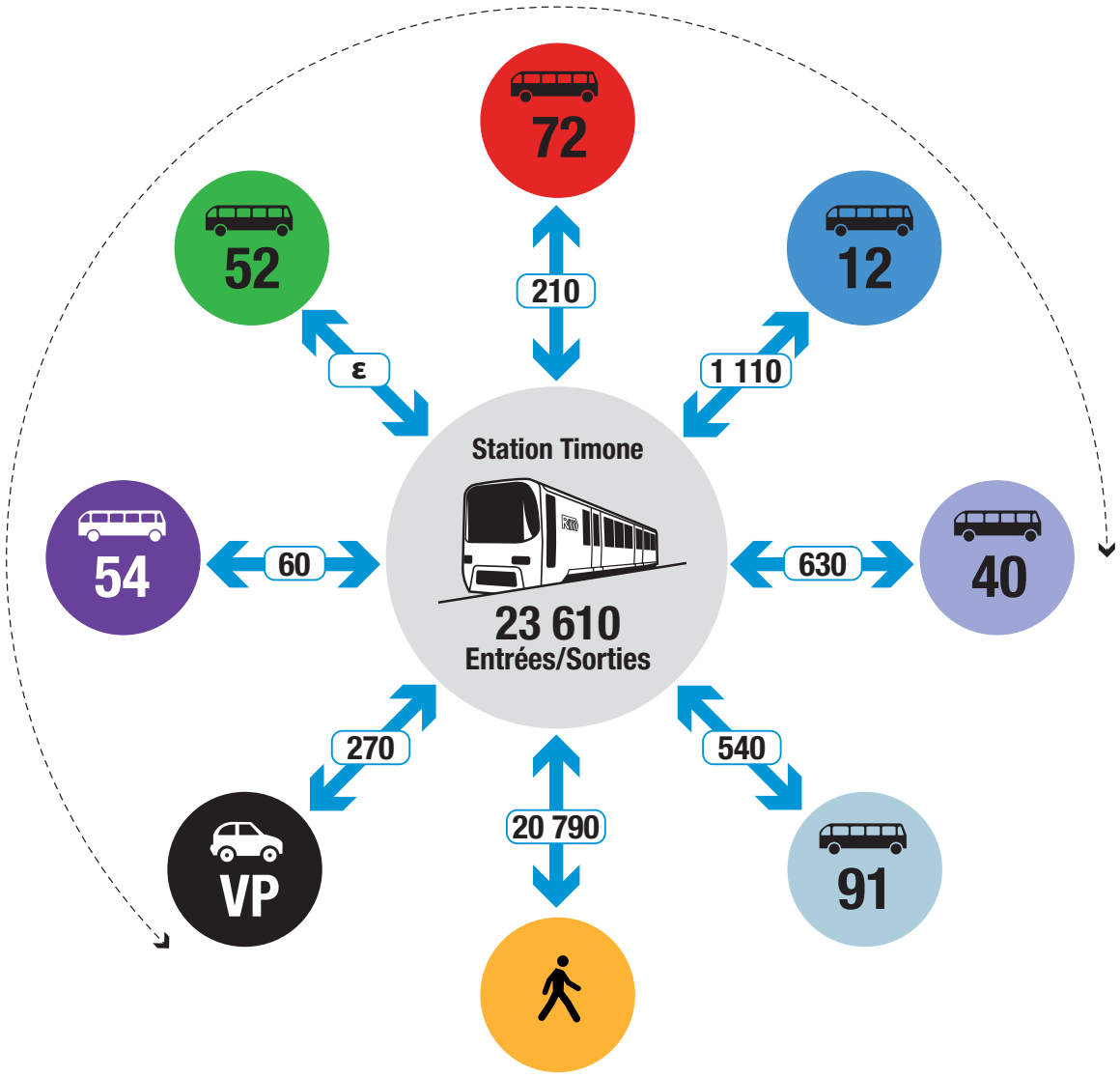
Les lignes 12, 40 et 91 cumulent à elles trois plus de 3 millions de validations en 2012, mais leurs taux de remplissage sont tous inférieurs à 3 voyageurs par kilomètre. La ligne 52 est une ligne peu fréquentée, avec un des taux de remplissage les plus faibles du réseau (V/K = 1,62).

Échanges à la gare routière de la Timone

Le système de terminus à la Timone est organisé de la sorte :

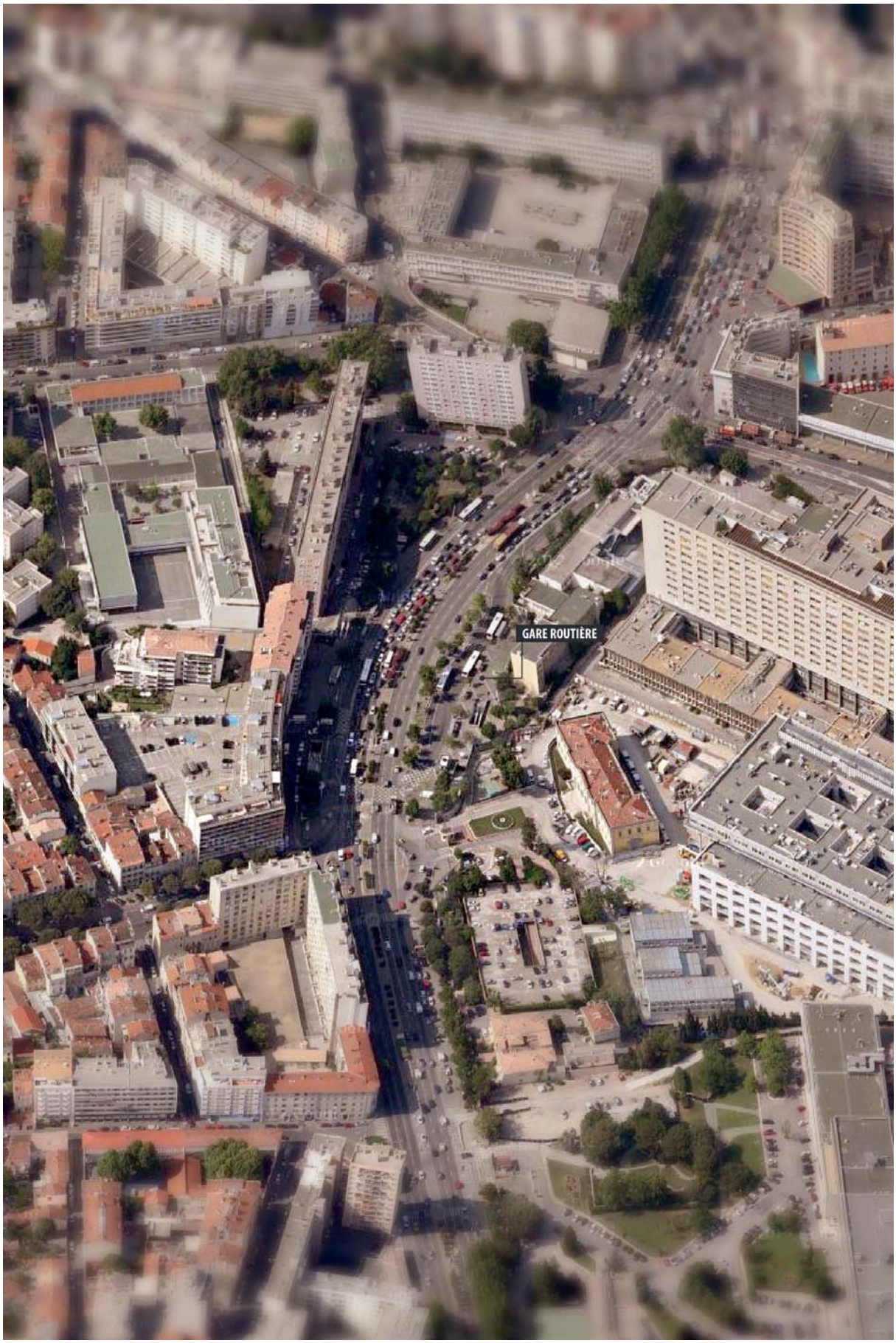
- Dans le sens nord-sud, un couloir bus + une encoche ;
- Dans le sens sud-nord, une contre-allée suffisamment large pour assurer la dépose-reprise des voyageurs, le dépassement des bus à l'arrêt et le stockage pour régulation : soit trois voies au total.

Le retournement des bus est organisé au nord sur le carrefour de la rue Saint-Pierre (lignes 54 et 91), au sud par une traversée en amont du carrefour du boulevard Baille, avec priorité aux feux (lignes 12 et 40). A noter que les lignes 12, 40 et 91 sont toutes les trois connectées à la gare TER de la Pomme. Les lignes 12 et 40 se connectent au tramway T1 à Saint-Pierre. Les lignes 12 et 91 rencontrent également le tramway aux Caillols. La ligne 54 est connectée au métro à Estrangin et à Castellane. La ligne 52 est connectée au métro à Saint-Charles et aux Réformés, au tramway aux Réformés et à George. À noter enfin que la ligne 18 (Castellane – Le Bosquet) traverse l'axe du Jarret au niveau du giratoire de la place de Pologne.



Répartition des échanges quotidiens à la station de métro "Timone" ■

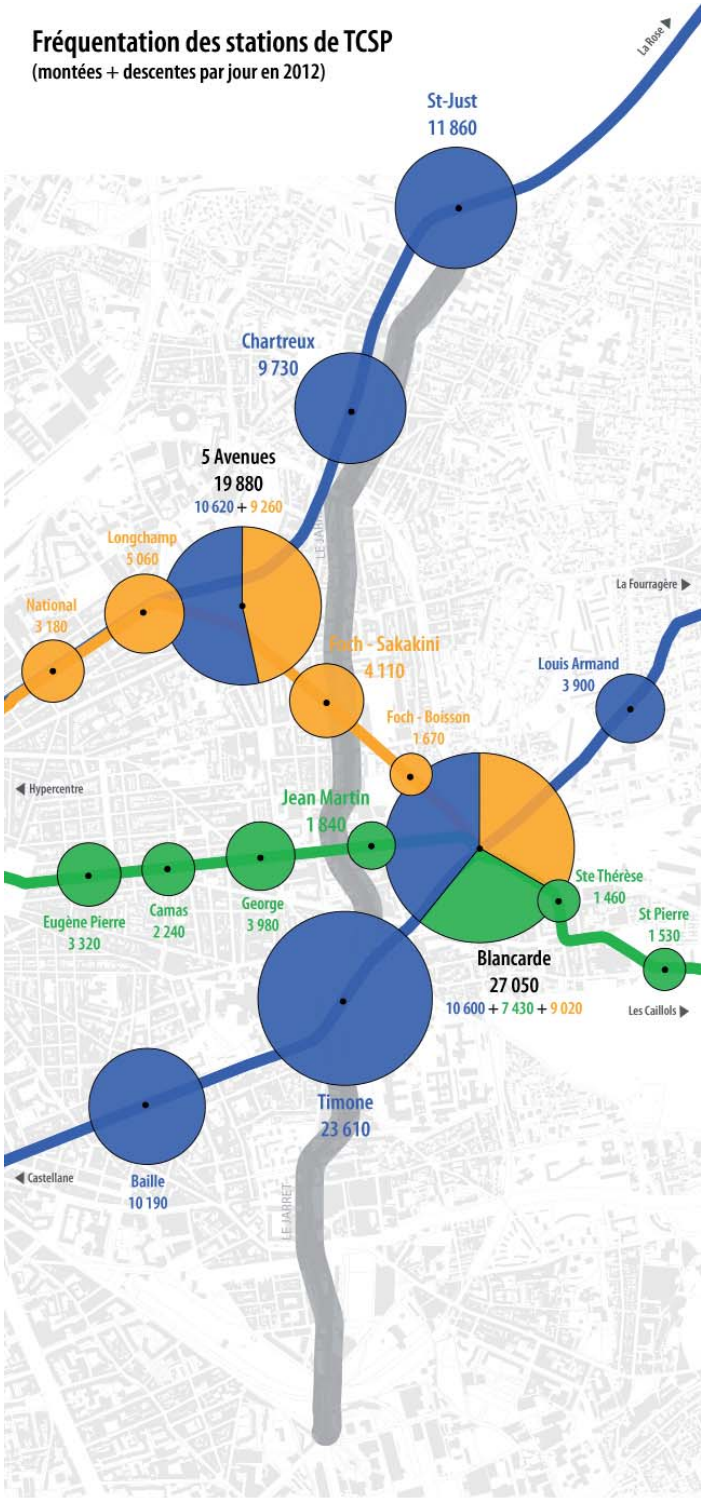
Sources : Enquête O/D 2012 (RTM) , fréquentation P+R 2013 (MPM)



La gare routière de la Timone (au centre)

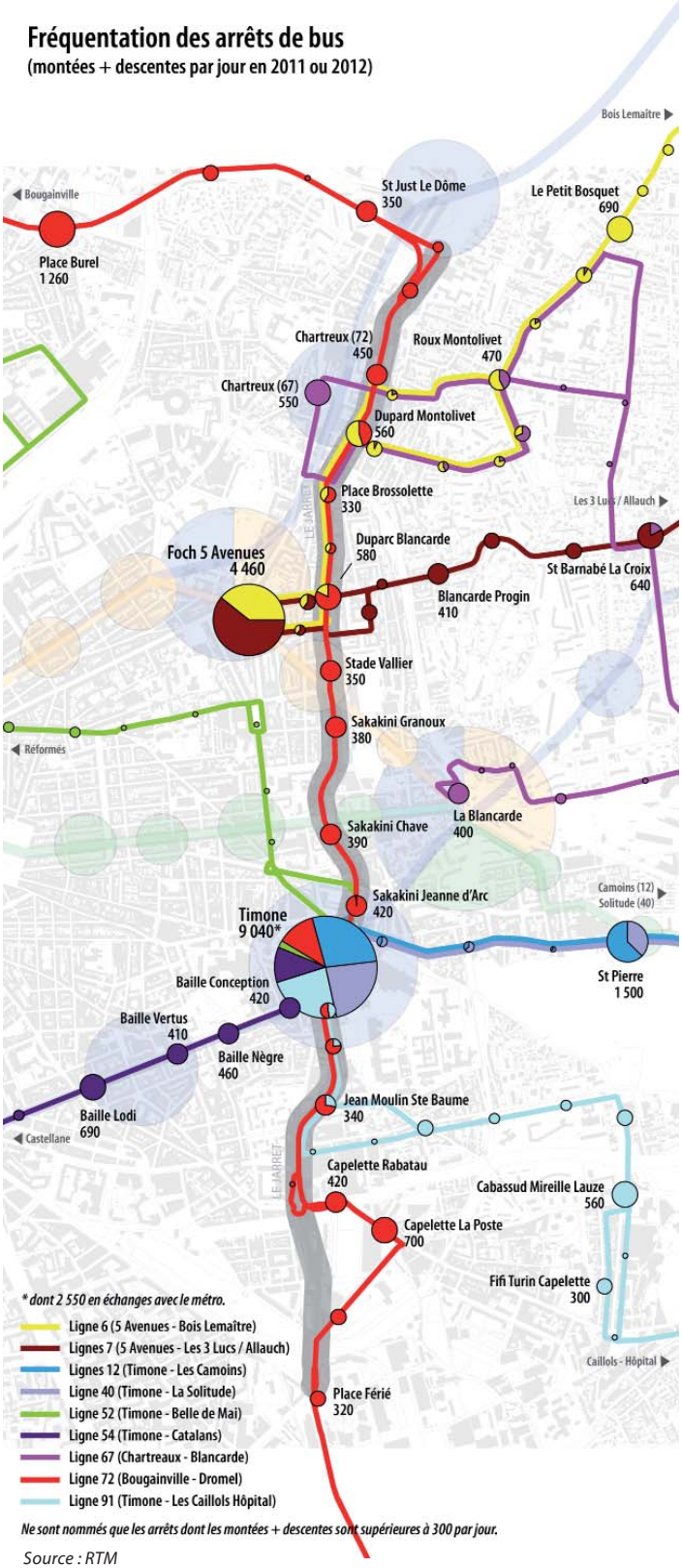
Transports en commun ■ Fréquentation quotidienne des arrêts

Fréquentation des stations de TCSP
(montées + descentes par jour en 2012)



Source : RTM

Fréquentation des arrêts de bus
(montées + descentes par jour en 2011 ou 2012)



Source : RTM

Fréquentation des arrêts à proximité du Jarret

Les stations de TCSP

La station Foch – Sakakini de la ligne T2 du tramway est dans la moyenne de fréquentation des stations de tramway du réseau marseillais, avec 4 410 mouvements[12] par jour en 2012. La station jean Martin est en revanche peu fréquentée (1 840 mouvements).

La station de la Timone est très fréquentée. C'est la huitième station du réseau de métro avec plus de 23 610 montées par jour en 2012. Les stations de Saint-Just et des Chartreux sont approximativement deux fois moins fréquentées, avec respectivement 11 860 et 9 730 mouvements par jour en 2012. Plus de la moitié des flux enregistrés dans ces trois stations sont en provenance ou à destination du centre-ville. A noter que 20 % des flux enregistrés à la station de la Timone sont en échange avec les quatre stations du prolongement vers la Fourragère mis en service en 2010. À noter également des échanges de l'ordre de 3 à 4 % entre les stations St-Just et Chartreux et la station Timone, malgré une ligne de bus qui dessert directement ces trois pôles : la ligne 72.

A noter la forte fréquentation des pôles d'échanges multimodaux situés de part et d'autre du Jarret :

- 5 Avenues : métro M1 + tramway T2 > 19 880 mouvements par jour au total ;
- Blancarde : métro M1 + tramway T1 + tramway T2 > 27 050 mouvements par jour au total.

Les arrêts de bus

Ce sont les terminus des lignes qui génèrent le plus de mouvements :

- près de 4 500 à 5 Avenues, terminus des lignes 6 et 7 ;
- plus de 9 000 à la Timone avec ses cinq lignes en terminus et la ligne 72, dont 2 550 en échanges avec le métro, soit 28%. Les trois quarts de ces mouvements concernent les lignes en direction de l'est (lignes 12, 40 et 91). Plus que le métro, c'est le pôle de quartier de La Timone que viennent rejoindre les passagers des bus.

À noter des niveaux de fréquentation élevés dans les secteurs suivants :

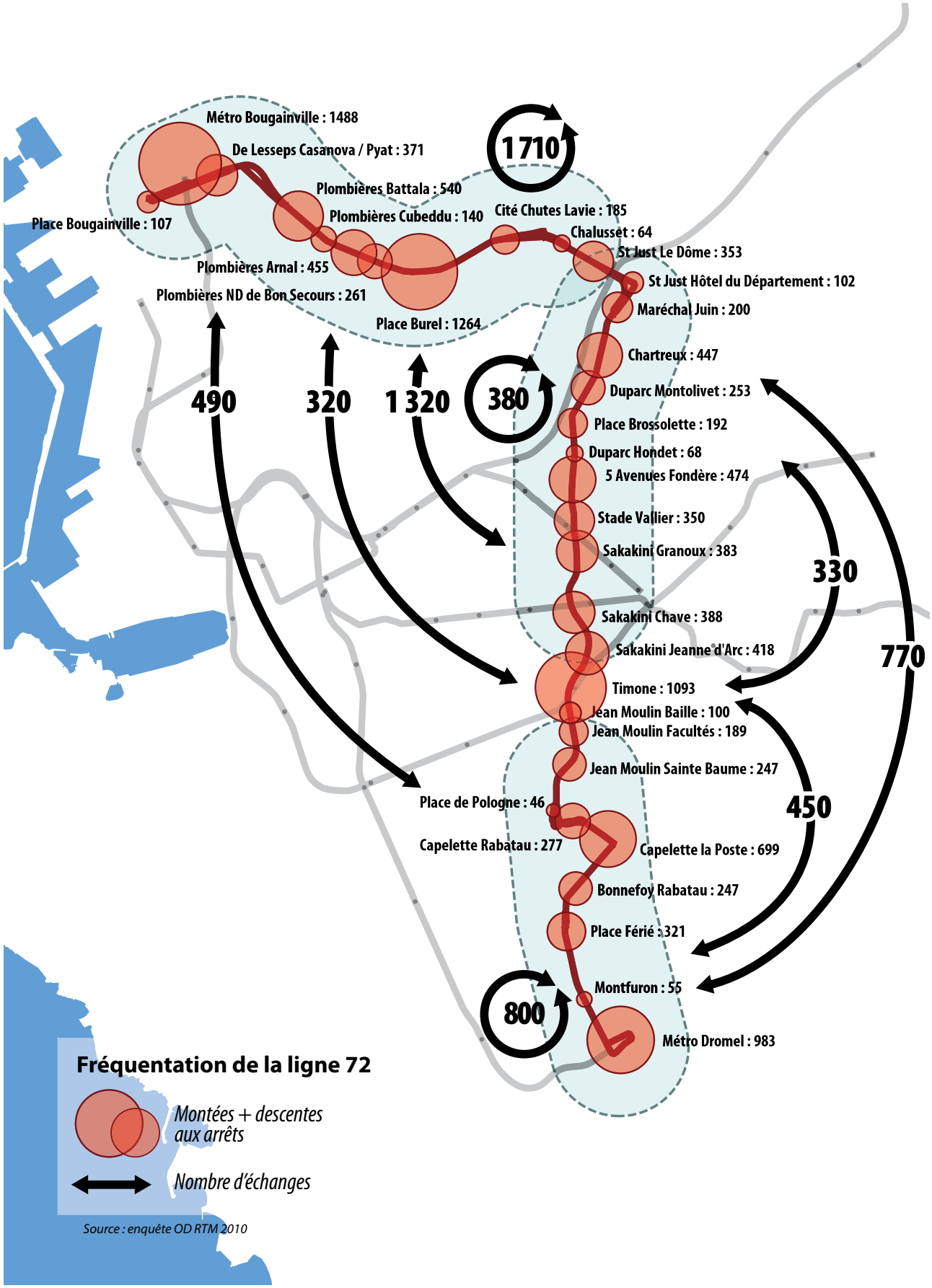
- Chartreux (lignes 6, 67 et 72) ;
- 5 Avenues / Vallier / Foch, en lien notamment avec les TCSP (lignes 6, 7, 72) ;
- Boulevard Baille (ligne 54) ;
- Capelette (lignes 72 et 91) ;
- Saint-Pierre en lien avec le tramway T1 (lignes 12 et 40).

À l'inverse, la faiblesse des mouvements est significative :

- aux arrêts des lignes 12 et 40 entre Saint-Pierre et la Timone ;
- Avenue de la Timone (ligne 91) ;
- sur les lignes 52 et 67, mis à part aux terminus.

12. *Montées + descentes*

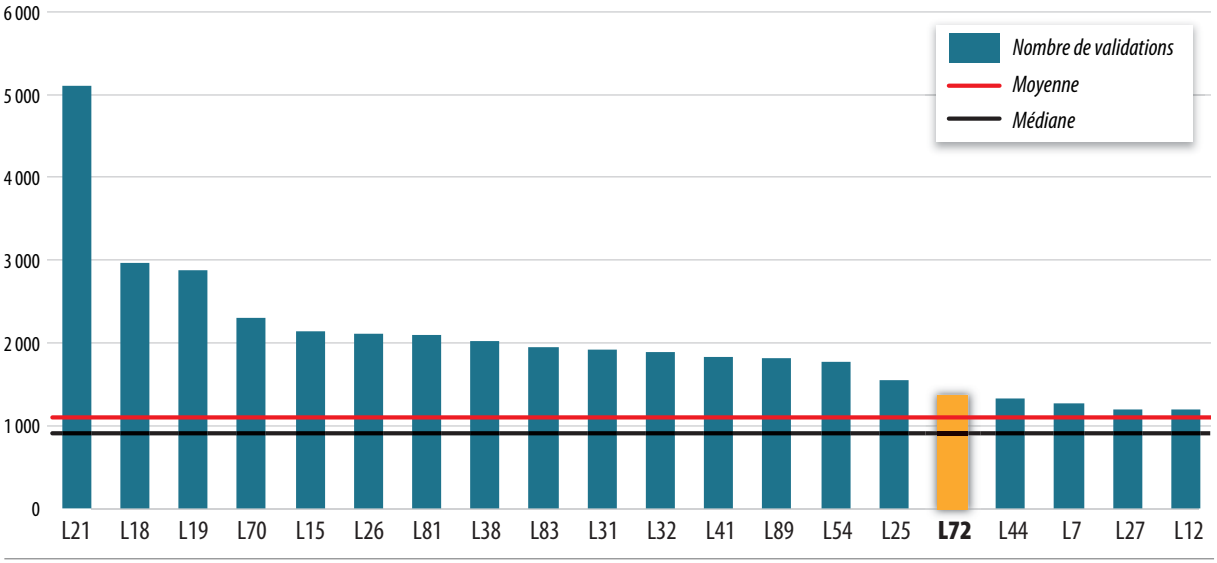
Transports en commun ■ Fréquentation quotidienne de la ligne 72



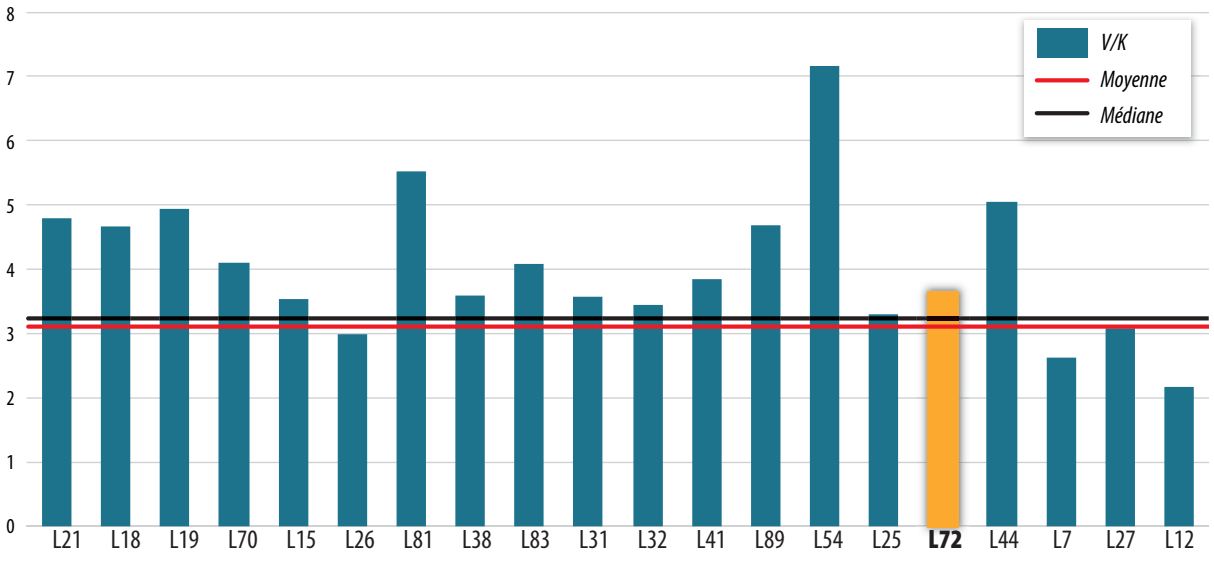
Zoom sur la ligne 72

La ligne 72 est la 16e ligne la plus fréquentée et la 23e ligne la plus "rentable" du réseau RTM. Au regard des informations fournies par l'enquête Origine / Destination réalisée par la RTM en 2010[13], voici quelques éléments remarquables sur les usages de la ligne :

- fréquentation élevée aux terminus ;
- fréquentation élevée aux arrêts "Place Burel" et "Métro Timone" ;
- faible fréquentation à Saint-Just ;
- fréquentation homogène des arrêts sur la partie haute du Jarret ;
- peu de correspondances avec le métro à la Timone alors que les montées et descentes sont nombreuses : c'est le pôle de quartier qui est visé, plus que le métro ;
- nombreux échanges à La Capelette ;
- c'est sur la section nord (Plombières), et entre la section nord et la partie haute du Jarret que les échanges sont les plus élevés : respectivement 1 710 et 1 320 échanges ;
- c'est entre Timone et Burel que les bus sont les plus chargés.



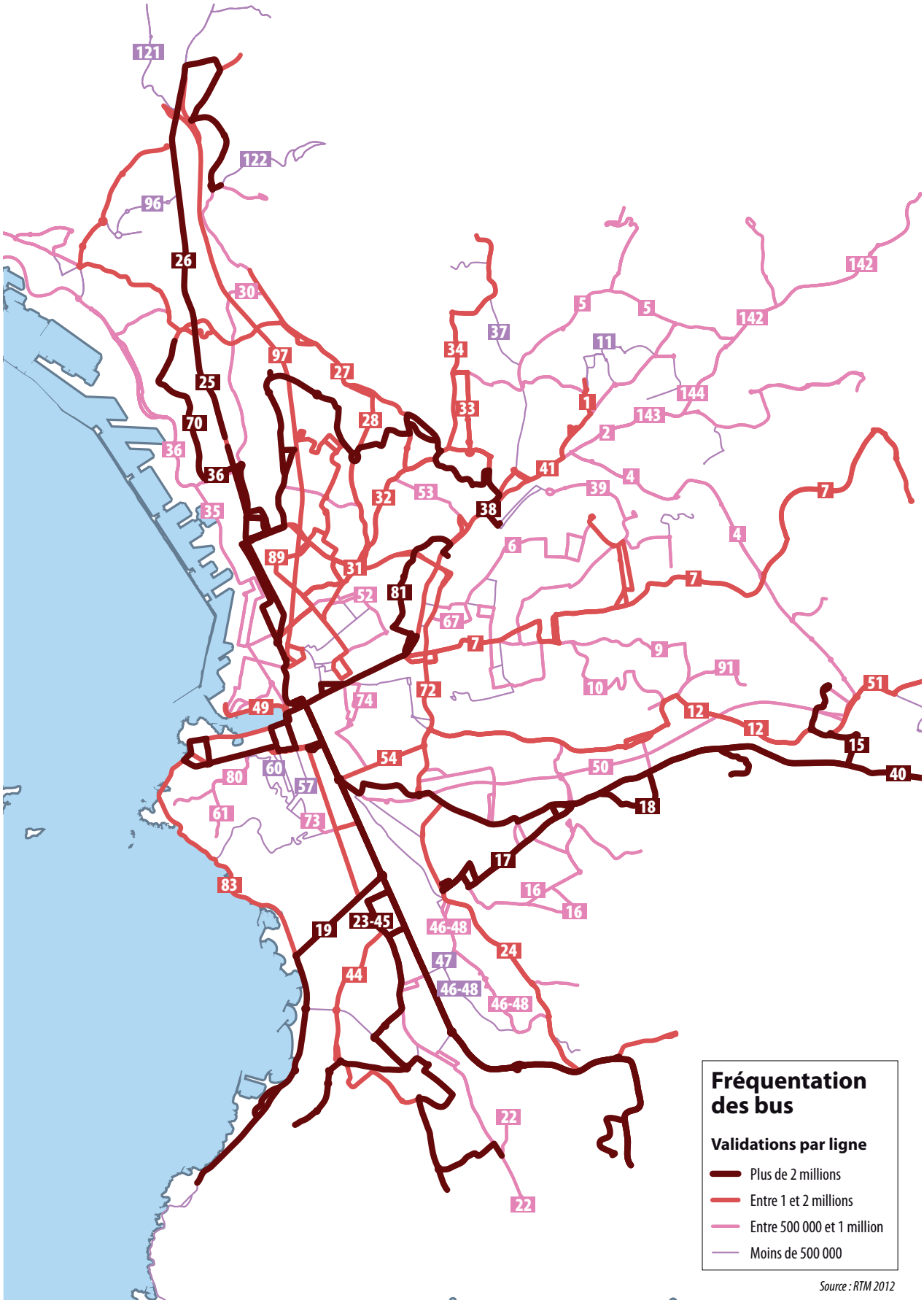
Ligne 72 ■ *Validations annuelles (en milliers) - Source : RTM 2012*



Ligne 72 ■ *V/K - Source : RTM 2012*

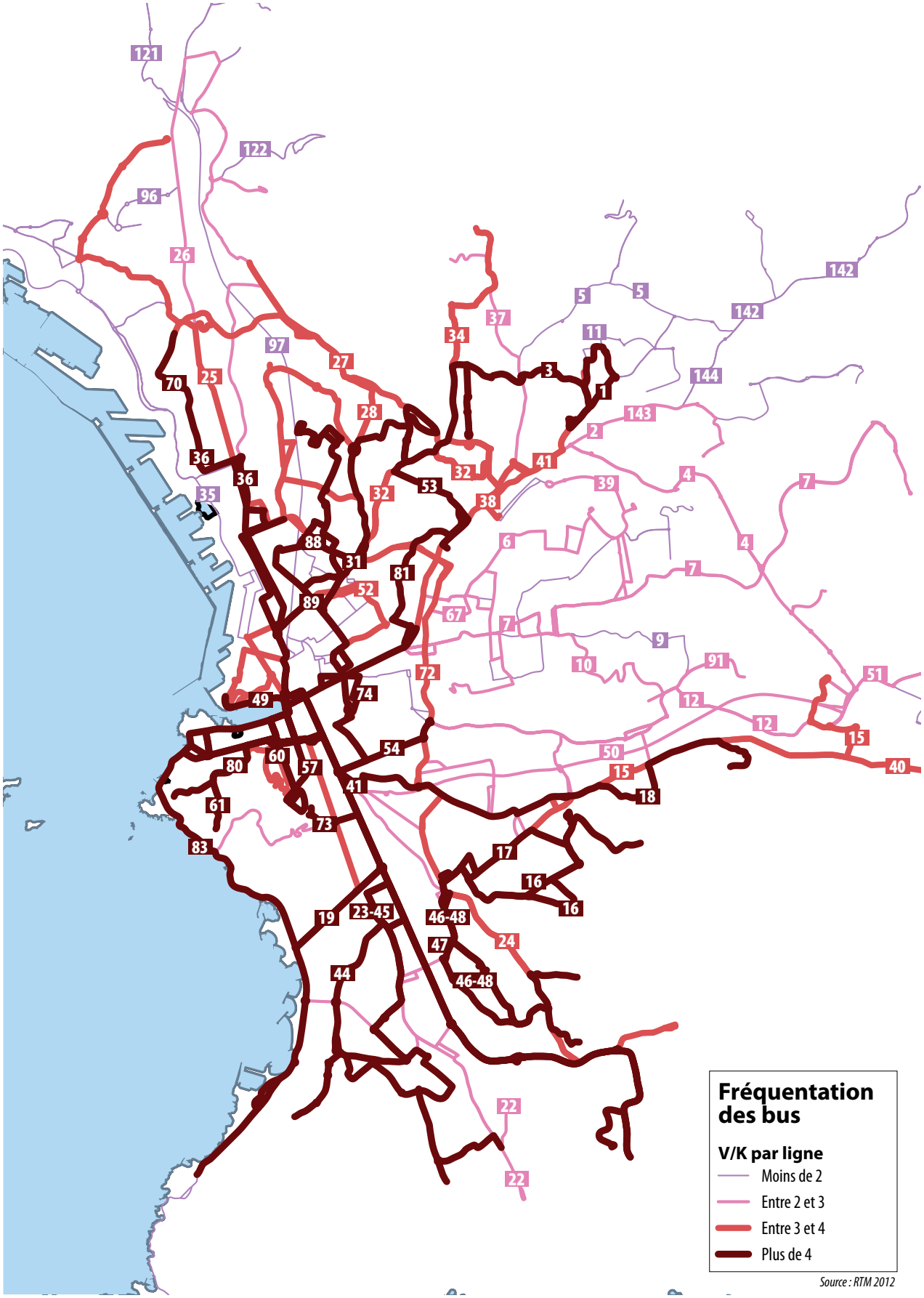
13. *Attention, à cette époque, le terminus de la ligne 72 fut reporté à Dromel en raison des travaux du Tunnel Prado Sud au niveau du boulevard Rabatau.*

Transports en commun ■ Validations annuelles par ligne de bus



Source : RTM 2012

Transports en commun ■ V/K par ligne de bus



Source : RTM 2012

AV-391-MC

UN AXE INADAPTÉ AUX MODES DOUX

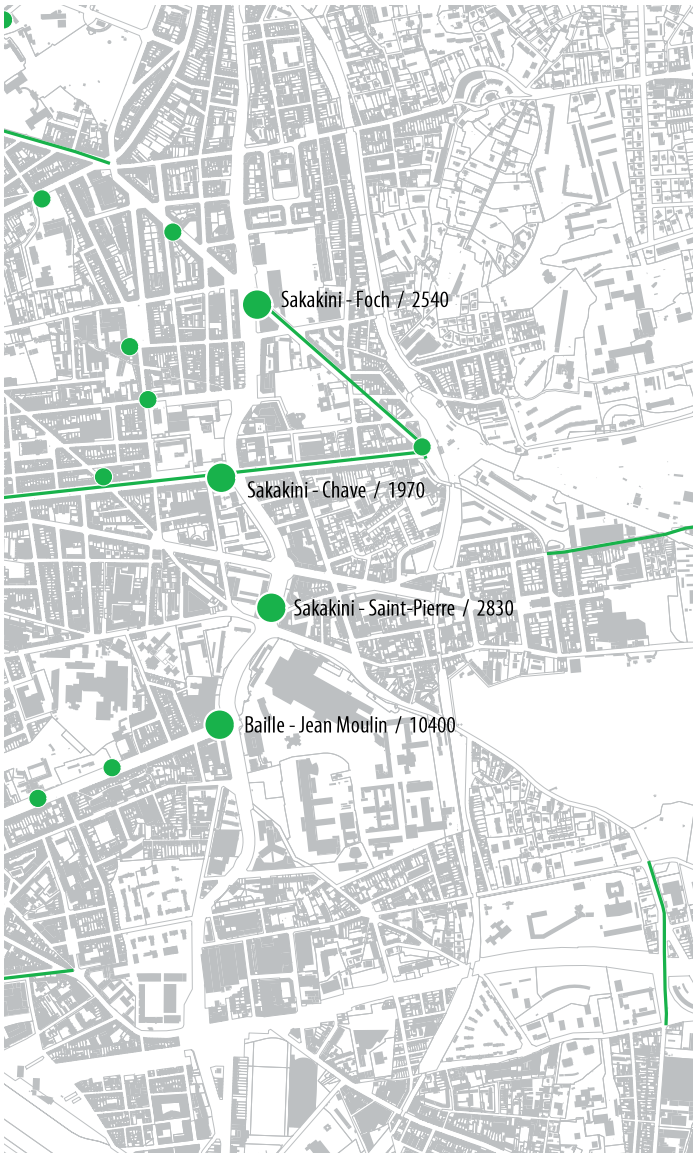
Un secteur sous dimensionné en offre cyclable

Il n'existe aujourd'hui aucun aménagement cyclable sur tout l'axe du Jarret. Les itinéraires cyclables sont organisés sur les transversales et notamment le boulevard Chave et l'avenue Foch (aménagements réalisés avec le tramway).

Des quatre stations de vélo en libre service "Le Vélo" installée le long du Jarret, la station Baille – Jean Moulin est de loin la plus utilisée avec 10 400 prises en 2012 (9e station la plus utilisée à Marseille). Cette importante fréquentation doit être mise en lien avec les générateurs de déplacements que sont l'hôpital de la Timone et la faculté de médecine, avec un grand nombre d'étudiants. Les autres stations connaissent une utilisation bien moindre avec du nord au sud de 1 970 prises pour la station Sakakini – Chave, 2 540 pour la station Sakakini – Foch, et 2 830 pour la station Sakakini – Saint-Pierre.

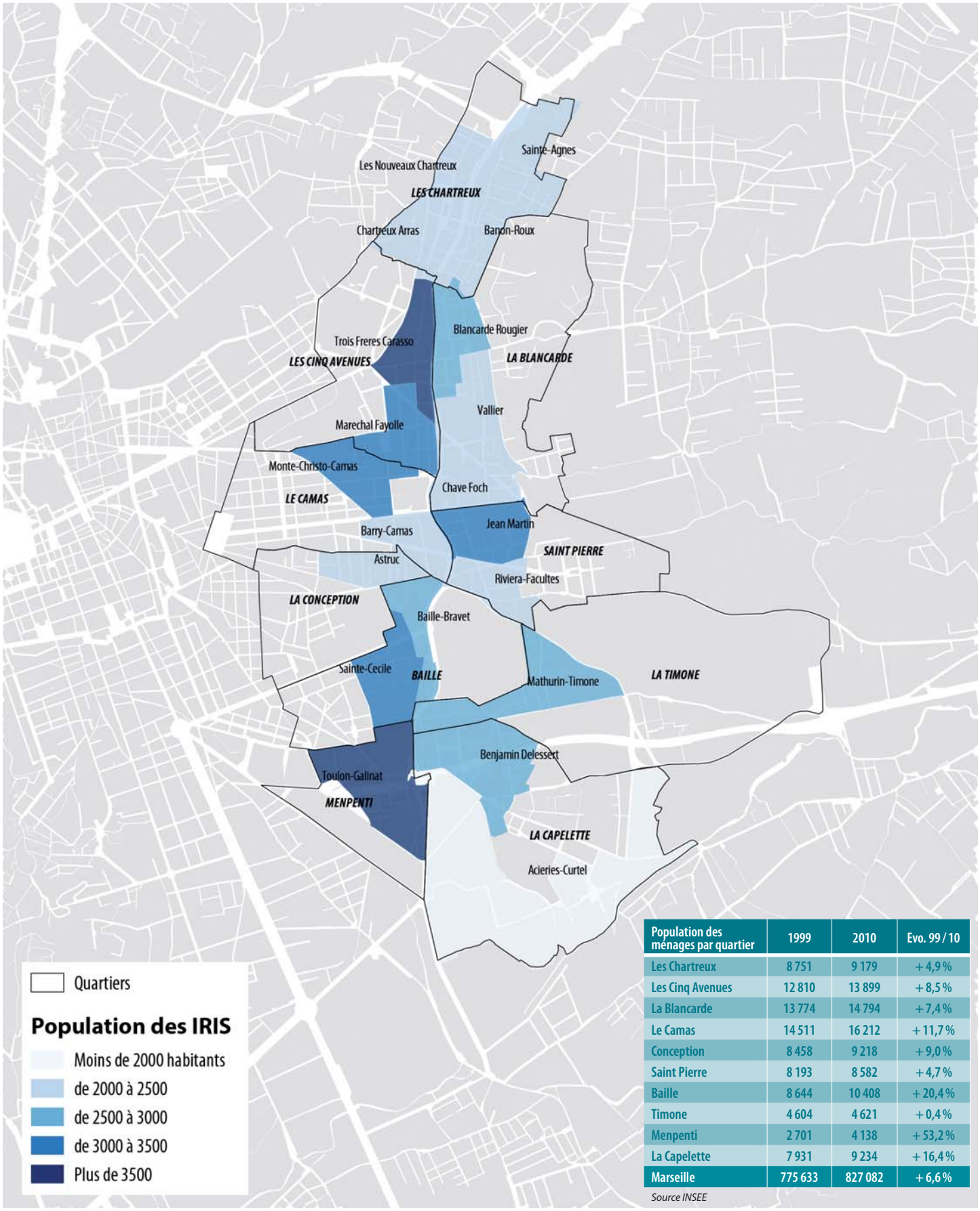
Des itinéraires dégradés pour les piétons

Cf. carte page 72.



Aménagements cyclables existants

Démographie ■ Population des ménages 2010



Population des ménages par quartier	1999	2010	Evo. 99 / 10
Les Chartreux	8 751	9 179	+ 4,9 %
Les Cinq Avenues	12 810	13 899	+ 8,5 %
La Blancarde	13 774	14 794	+ 7,4 %
Le Camas	14 511	16 212	+ 11,7 %
Conception	8 458	9 218	+ 9,0 %
Saint Pierre	8 193	8 582	+ 4,7 %
Baille	8 644	10 408	+ 20,4 %
Timone	4 604	4 621	+ 0,4 %
Menpenti	2 701	4 138	+ 53,2 %
La Capelette	7 931	9 234	+ 16,4 %
Marseille	775 633	827 082	+ 6,6 %

Source INSEE

Les dynamiques urbaines

UNE FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

Les quartiers traversés par le Jarret ont longtemps présenté des signes de perte d'habitant et de vieillissement de la population. Ces tendances semblent s'être inversées depuis la fin des années 90.

Une croissance surtout concentrée au sud

Ce sont les quartiers Baille, Menpenti et Capelette qui ont enregistré les plus fortes augmentations de population entre 1999 et 2010. À noter également des évolutions au-dessus de la moyenne communale (+6,6%) pour les quartiers Camas, Conception et 5 Avenues. Seuls les quartiers Chartreux et Saint-Pierre ont une augmentation en dessous de la moyenne communale.

Au plus près du Jarret[13], la population a augmenté de 13,4% entre 1999 et 2010. Un dynamisme qui se localise essentiellement dans les secteurs au sud du Jarret : +26% sur la rive droite, +16 sur la rive gauche.

Ces fortes augmentations de population sont à mettre au crédit d'un gain d'attractivité des quartiers lié à des opérations d'aménagement d'une part : tramway, parc du 26e centenaire, et de la réalisation de nombreux logements d'autre part : ZAC du Rouet, ZAC Capelette, opérations ¨Cap Est¨ et ¨Beauvau¨, résidences étudiantes dans le secteur de la Timone...

Une population plus jeune et plus active

Deux indicateurs viennent prouver l'installation récentes de familles et aussi d'étudiants dans les quartiers proches du Jarret : le nombre des moins de 20 ans a bondit (+32% entre 1999 et 2010). À l'inverse, les plus de 65 ans sont moins nombreux : -9% entre 1999 et 2010.

Alors que la tendance est à la baisse à Marseille, la taille des ménages progresse dans les secteurs limitrophes au Jarret, preuve que les nouveaux habitants sont souvent des ménages avec enfants.

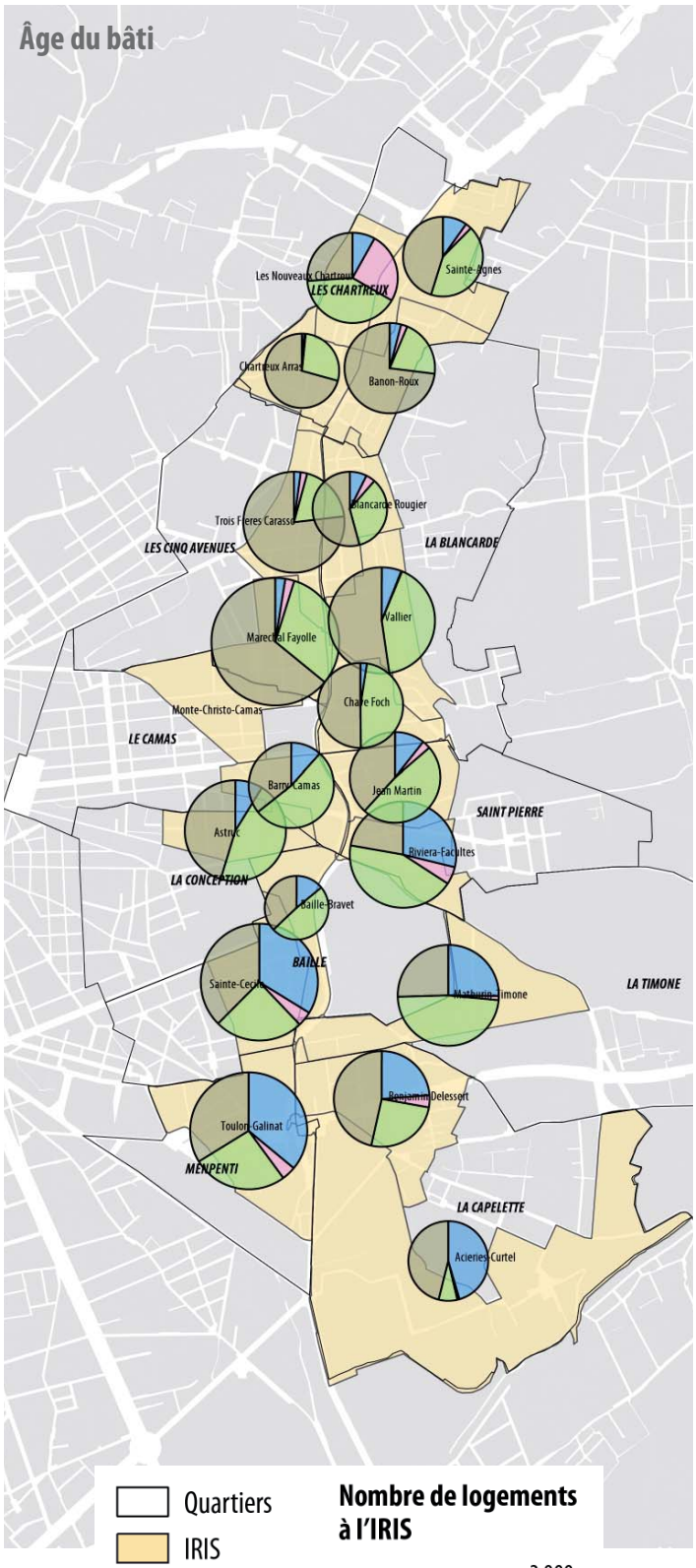
Autre fait marquant : le nombre d'actifs de plus de 15 ans a augmenté de 21% dans les secteurs traversés, contre +8% pour l'ensemble de Marseille.

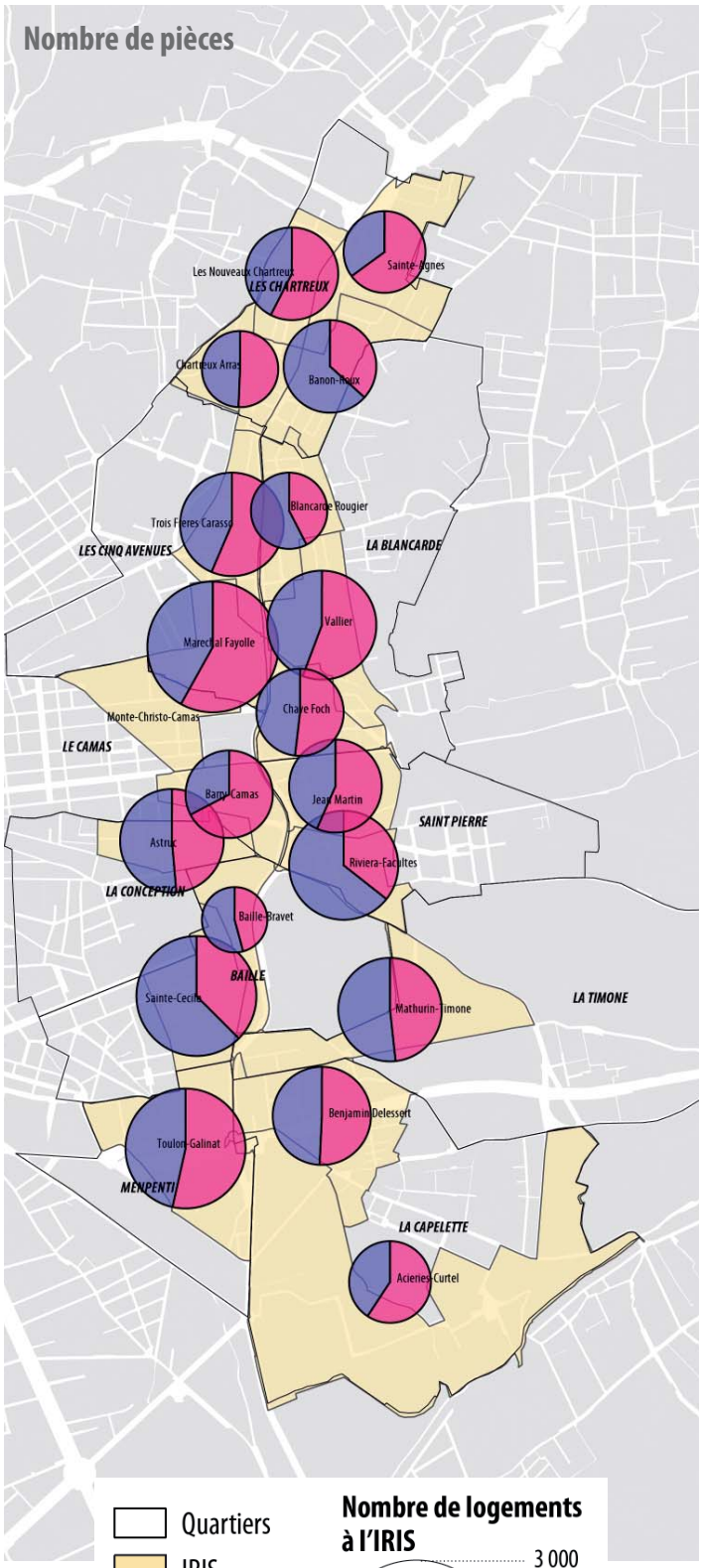
Taille des ménages	1999	2010	Evo. 99/10
IRIS Jarret	1,79	1,82	+1,9%
Marseille	2,24	2,18	-2,5%

Source INSEE

13. *Prise en compte des périmètres IRIS de l'INSEE limitrophes au Jarret.*

Habitat ■ Âge du bâti et nombre de pièces





L'HABITAT

La qualité[16] des logements à l'échelle des IRIS

Le parc de logements des rives urbaines du Jarret est vieillissant par rapport au reste du centre-ville alors qu'il s'est essentiellement constitué entre la fin du XIXe siècle et les années 1970. Certains quartiers – notamment le Camas – offrent souvent un parc de logements assez stéréotypés (les trois fenêtres) qui ne répondent pas toujours aux attentes d'une nouvelle clientèle. À noter cependant le nombre élevé de constructions récentes : on dénombre 5 250 logements construits entre 1990 et 2010 (environ 260 par an), contre seulement 1 200 entre 1975 et 1990 (80 par an). Ces constructions neuves sont surtout localisées dans la partie sud du Jarret : ZAC du Rouet, ZAC Capelette, opérations ¨Cap Est¨ et ¨Beauvau¨, résidences étudiantes dans le secteur de la Timone...

Le Jarret est caractérisé par une dominante de logements assez grands (majorité de 3-4 pièces et de surfaces comprises entre 40 et 70 m²), surtout par rapport aux gabarits que l'on recense communément en centre-ville (données des IVe, Ve et Xe arrondissements). On ne recense pas de logements sociaux mis à part ceux de l'ensemble du ¨Saint-Pierre¨ (222, rue Saint-Pierre).

Cumul des IRIS du ¨périmètre Jarret¨ - Données logements	
Parc total	34 600
Taux de vacance	11,7 %
1 pièce	7 200
2 pièces	9 600
3 pièces et plus	17 800
Avant 1948	15 800
Entre 1948 et 1975	11 300
Entre 1975 et 1990	1 200
Entre 1990 et 2010	5 300

Le parc immobilier du Jarret se singularise aussi par rapport à celui du centre-ville en termes de hauteur, de diversité et de densité de copropriétés. Elles sont très nombreuses tout le long de l'infrastructure. Elles sont de qualité moyenne dans l'ensemble si on les compare à la même génération construite aux Chutes Lavie ou sur le boulevard Camille Flammarion. Quelques-unes sont vieillissantes et correspondent moins désormais aux critères de confort contemporains et toutes sont pénalisées par les nuisances sonores et visuelles des flux automobiles de la rocade.

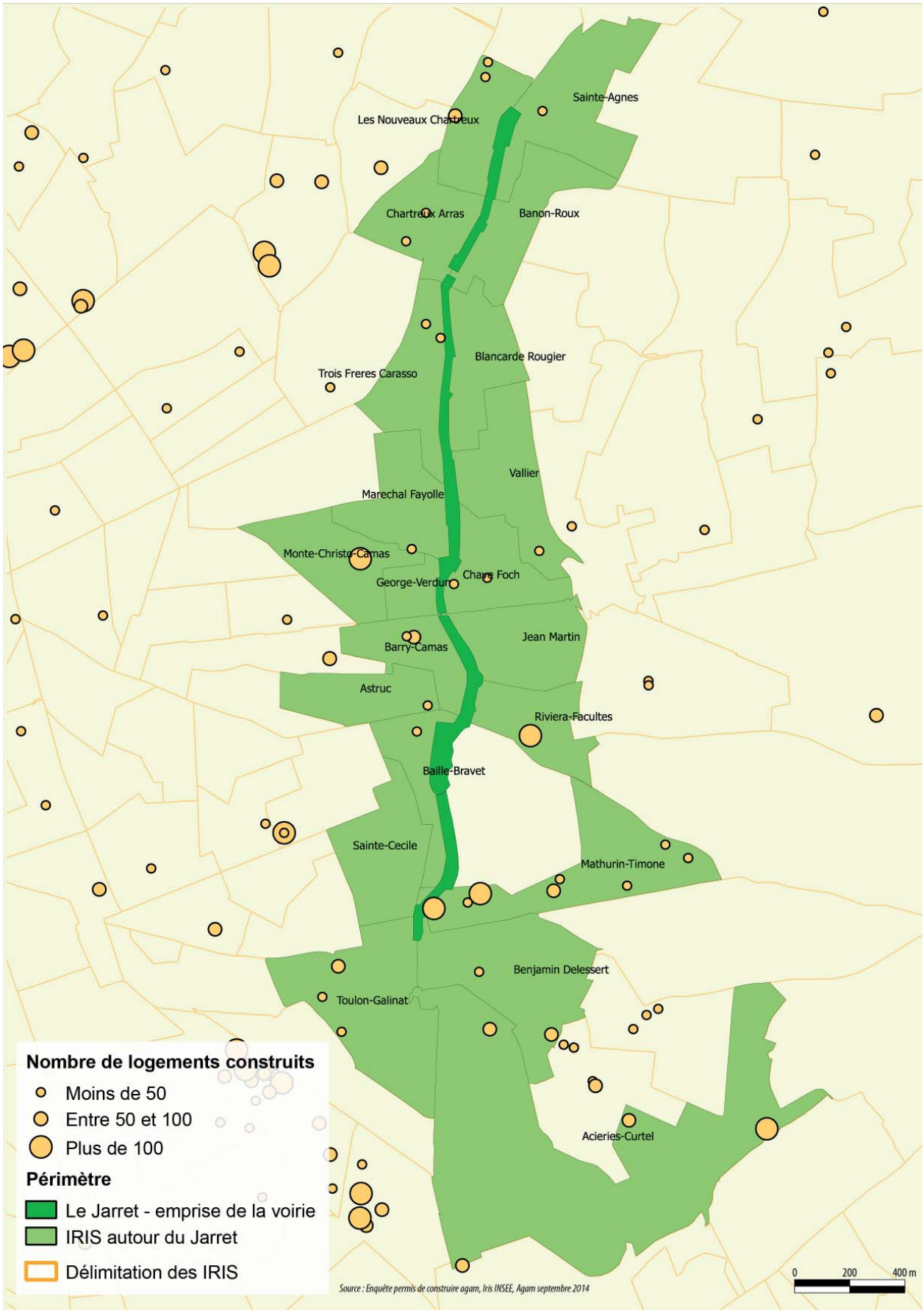
À noter les deux points remarquables suivants :

- on dénombre plus de 30 copropriétés de 100 logements et plus à moins de 500 mètres du Jarret, soit au total près de 5 350 logements. La grande majorité de ces grandes copropriétés sont localisées entre l'avenue Foch et la place de Pologne ;
- 13 résidences étudiantes – publiques ou privées - sont implantées à moins d'un kilomètre du campus de la Timone. Elles représentent au total une offre de plus de 2 250 logements réservés aux étudiants.

La vacance observée à l'échelle de l'ensemble du secteur d'étude n'est pas plus significative qu'ailleurs dans le centre-ville. Il faut toutefois apporter des nuances : la vacance atteint 15 % dans le tissu faubourien de la Blancarde. À l'inverse, les taux de vacances sont inférieurs à 9 % entre le boulevard Chave et le boulevard Baille.
Malgré les désagréments causés par le Jarret et un mauvais état général des façades – un programme de ravalement est nécessaire – le secteur ne présente pas de difficultés majeures dans le fonctionnement du parc et les conditions pour que le marché fléchisse autour du Jarret ne sont pas réunies à l'heure actuelle.

16. *Le confort est ici seulement défini à partir de l'âge du bâti, de la taille des logements et du nombre de pièces par logement.*

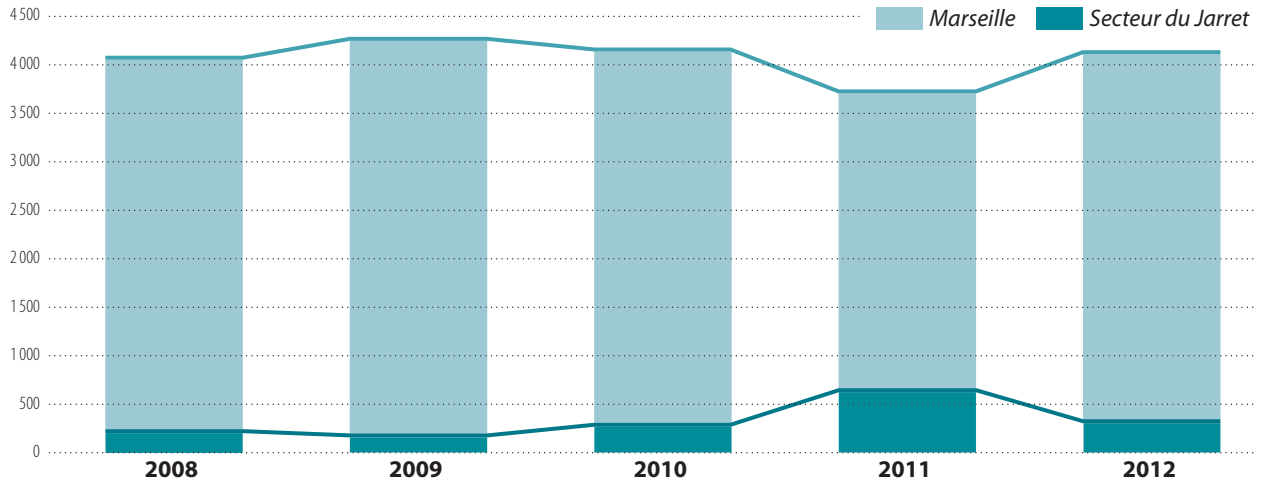
Construction ■ Logements construits autour du Jarret (2008-2012)



Dynamique de la construction de logements

Selon l'enquête ¨Permis de construire¨ menée par l'Agam[17], un peu plus de 1 760 logements neufs ont été construits entre 2008 et 2012 dans le secteur du Jarret. Cela représente près de 9 % de la construction totale marseillaise de 2008 à 2012. Dans le détail, la part de la construction dans le secteur du Jarret sur la construction à l'échelle de Marseille a oscillé entre 4 % (en 2009) et 18 % (en 2011).

Sur les cinq années couvertes par l'enquête, on dénombre cinq programmes de plus de 100 logements dans le secteur du Jarret. Ces programmes d'envergure, qui représentent 800 logements au total, ont tous été construits entre 2010 et 2012. Ils représentent sur la même période 16 % des logements construits dans les ¨grosses opérations¨ de 100 logements et plus à l'échelle de Marseille. Trois de ces programmes d'importance ont été construits autour du pôle hospitalo-universitaire de la Timone.



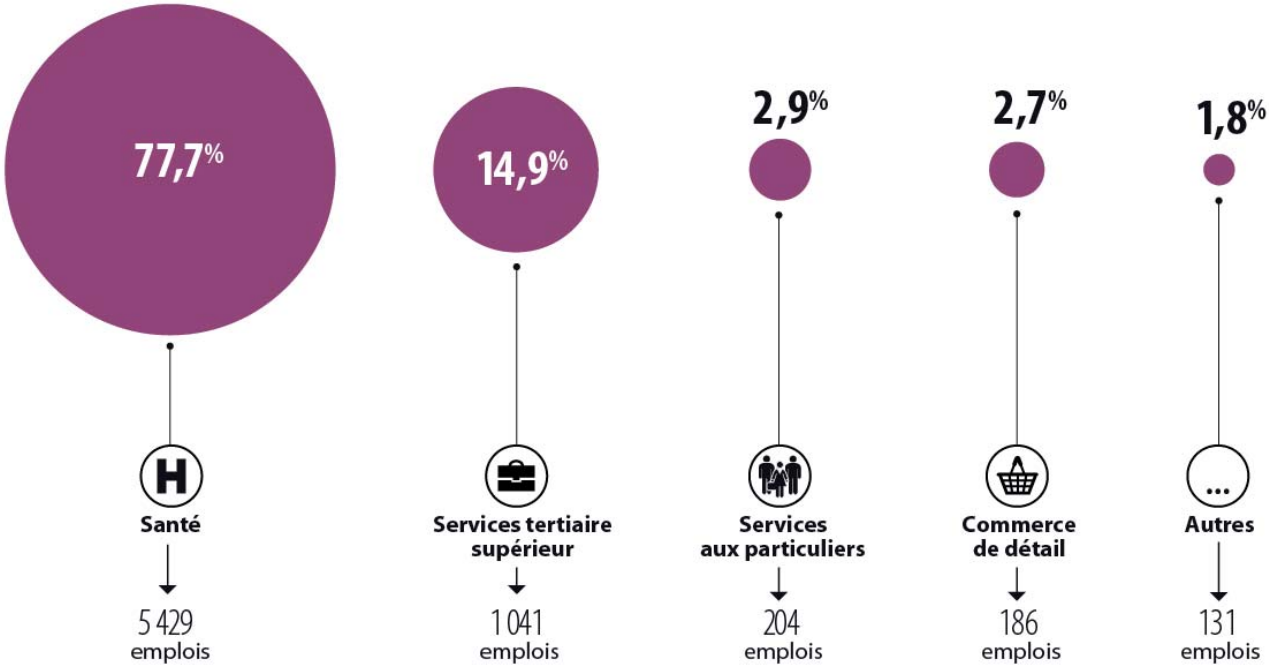
Nombre de logements réalisés

	2008	2009	2010	2011	2012	Total 2008 - 2012
Nombre de programmes	4	10	5	12	4	35
Taille moyenne des programmes (en logements	59	19	62	57	86	50
Nombre de logements	237	187	309	686	344	1 763
dont programmes > 100 logements	0	0	157	376	267	800
Marseille	4 043	4 254	4 164	3 742	4 132	20 335
Part secteur Jarret / Marseille	6 %	4 %	7 %	18 %	8 %	9 %
Entre 1990 et 2010	5 300	5 300	5 300	5 300	5 300	5 300

Constructions réalisées dans le secteur du Jarret

17. *L'enquête permis de construire de l'Agam permet de traduire l'intention de réalisation (permis autorisé) en construction physique ou effective (permis réalisé), pour les programmes de 3 logements et plus.*

Emploi ■ Répartition des emplois autour du Jarret



Commerce ■ Différentes typologies

LA SANTÉ ET LES SERVICES, TOUJOURS PORTEURS DE L'EMPLOI

D'une manière générale, l'emploi salarié privé total dans le secteur du Jarret est légèrement en hausse entre 2005 et 2014, avec une progression de 534 emplois. Cette donnée est cependant à prendre avec précautions, les codes NAF[14] ayant eux-mêmes changés sur la période.

Le secteur de la santé reste surreprésenté dans le secteur du Jarret, du fait de la présence des pôles hospitalier de la Timone et de la Conception. Les services tertiaires supérieurs arrivent en seconde position des pourvoyeurs d'emplois dans le secteur du Jarret, en grande partie portés par des banques, des agences locales immobilières, d'assurances ou de conseils. Le commerce de détail, incluant l'automobile, a légèrement augmenté sur la décennie.

Le Jarret n'a donc pas connu de bouleversement majeur de l'emploi au cours des dix dernières années, tant dans les volumes que dans la répartition en secteurs d'activités.

L'OFFRE COMMERCIALE EST SURTOUT PORTÉE PAR L'ARRIÈRE ET LES BOULEVARDS PERPENDICULAIRES

Une étude réalisée en 2009 par Pivadis sur l'armature commerciale de Marseille a permis de dresser une hiérarchie des polarités commerciales, basée sur les concentrations de cellules commerciales et sur leur niveau d'attractivité, de la proximité au niveau métropolitain.

Comme c'était le cas dans la précédente étude de 2004, l'entité ¨Jarret¨ n'est pas considérée comme un espace commercial de premier plan. Il est cependant entrecoupé de polarités commerciales parfois très denses et attractives. C'est le cas en particulier du secteur Foch-Blancarde, positionné par l'étude comme un pôle d'attraction local majeur. Dans une moindre mesure, l'étude identifie les pôles de proximité du ¨haut de Chave¨ et du ¨haut de Baille¨, classés tous deux comme polarité de quartier.

Le Jarret semble ainsi bénéficier de la dynamique commerciale des boulevards perpendiculaires, en particulier autour des secteurs denses en logements et donc en besoins de proximité. L'étude de Pivadis ne permet cependant pas de mesurer un éventuel effet de la mise en service des lignes de tramways sur le tissu commercial. Notons cependant l'ouverture deux ¨City market¨ sur le haut du Boulevard Chave depuis 2008.

L'autre enseignement clé de l'étude Pivadis est la surreprésentation des commerces ¨Cycle / Auto¨ ainsi que ¨d'alimentation spécialisée¨ dans le secteur du Jarret. Ce type d'offre commerciale est porté à la fois par le caractère automobile de l'artère et concernant l'alimentaire par une offre aussi nocturne de superettes de nuit.

Sur ce point, l'étude de l'emploi salarié privé pour le premier trimestre 2014, révèle que le commerce de détails (incluant l'automobile) représente 251 emplois salariés contre 234 en 2005. Il reste donc assez stable sur 10 ans. Notons que le document d'aménagement commercial, voté en 2012, repère aussi des micro-polarités de proximité sur le nord du Jarret, sans orientations particulière de développement.

LE JARRET EST PEU VISIBLE SUR LE MARCHÉ DE L'IMMOBILIER DE BUREAUX

Les résultats de l'analyse de l'offre en immobilier de bureaux réalisée en 2012 par l'Agam[15] sont sans appel dans le secteur du Jarret. Il ne représente pas en soi une polarité de bureaux, ni par le volume de l'offre, ni par la dynamique de commercialisation enregistrée depuis 1990. Depuis cette date, seulement cinq opérations de petites envergures (moins de 1 000 m²) ont été enregistrées. L'essentiel de l'offre est plus ancienne et semble portée par de gros établissements parapublics. Notons cependant le cas du boulevard Chave et du boulevard

14. *Codification de l'activité principale d'une entreprise.*

15. *Croisement du fichier ¨permis de construire¨, des données de l'OIP et de la typologie des établissements (hors équipements publics et hospitaliers).*

Baille qui débouchent sur le Jarret, et qui concentrent une offre de bureaux de proximité diffuse et ancienne, essentiellement orientée vers les activités de santé ou immobilières.

Ainsi, mis à part les dynamiques immobilières liées au secteur de la santé, et plus généralement aux services de proximité, le Jarret n'est pas aujourd'hui un pôle de bureaux visible et lisible pour les opérateurs et pour les entreprises. Contrairement au Prado, il n'a pas une image ¨Front-Office¨, capable d'offrir une lisibilité économique pour le tertiaire décisionnel et de commandement. Cette situation interroge au moins sur un point : la desserte TC multimodale du triangle ¨Chave-Blancarde-Timone¨ couplé à l'accessibilité routière est un atout réel pour le développement d'une offre lisible et plus qualitative de bureaux neufs dans le secteur du Jarret.

Au regard des critères urbains qui constituent une partie de l'attractivité tertiaire d'un site, le Jarret est bien positionné, par endroit, sur la qualité de la desserte et sur les services de proximité. Le fait qu'il n'apparaisse pas à l'heure actuelle comme un site potentiel pour le développement de programme de bureau, tient essentiellement au fait que les commercialisations et à fortiori les programmes neufs sont quasi inexistants depuis une dizaine d'années.

L'enjeu de la requalification du Jarret réside dans une montée en gamme économique et immobilière, afin d'attirer des entreprises à plus forte valeur ajoutée. Les projets en cours de l'APHM sur le site de la Timone illustrent pour la filière santé, cette possibilité pour le boulevard de s'appuyer sur ses activités fondamentales pour générer une nouvelle attractivité et une meilleure lisibilité économique.

JOYAU
AA-145

Équipements ■ Le complexe sportif Vallier

Équipements ■ Le parc du 26e Centenaire et le POMGE

ÉQUIPEMENTS : CONJUGUER RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN ET PROXIMITÉ

Une évolution marquée des grands équipements structurants

Le Jarret assure une fonction la desserte directe de quatre grands équipements à vocation métropolitaine : du nord au sud : le Dôme et le Conseil Général, le pôle santé recherche de la Timone et le Palais omnisports Marseille Grand Est. Le Jarret desserte également le plus grand complexe sportif du centre-ville de Marseille. Enfin, le site qui accueille le Nouveau Stade Vélodrome, le Palais des Sports et le Parc Chanot est situé dans le prolongement du Jarret. Ces grands équipements connaissent des mutations fortes depuis cinq ans, qui sont amenées à se poursuivre pour certains d'entre eux. Le Conseil Général et le Dôme, longtemps présentés comme des isolats urbains, voient enfin se développer un programme de logements ambitieux, imaginé par Jean Nouvel. Le programme, baptisé ¨Les Calanques¨, mise sur la densité puisqu'il se présente comme un îlot de plusieurs bâtiments en arc de cercle culminant juste en dessous des 50 mètres, en écho aux 66 mètres de haut du bâtiment du Conseil Général. Les aménagements prévus devraient en partie bénéficier au Dôme, puisque des places de parkings ¨VIP¨ et Poids Lourds sont en effet prévues. L'évolution future du Dôme est cependant à surveiller : la mise en service du Silo et le projet de salle multimodale à Cap Pinède (horizon 2017) risquent fort de rendre obsolète cet équipement. Une réflexion sur le devenir et la requalification de cette salle de spectacle est à envisager.

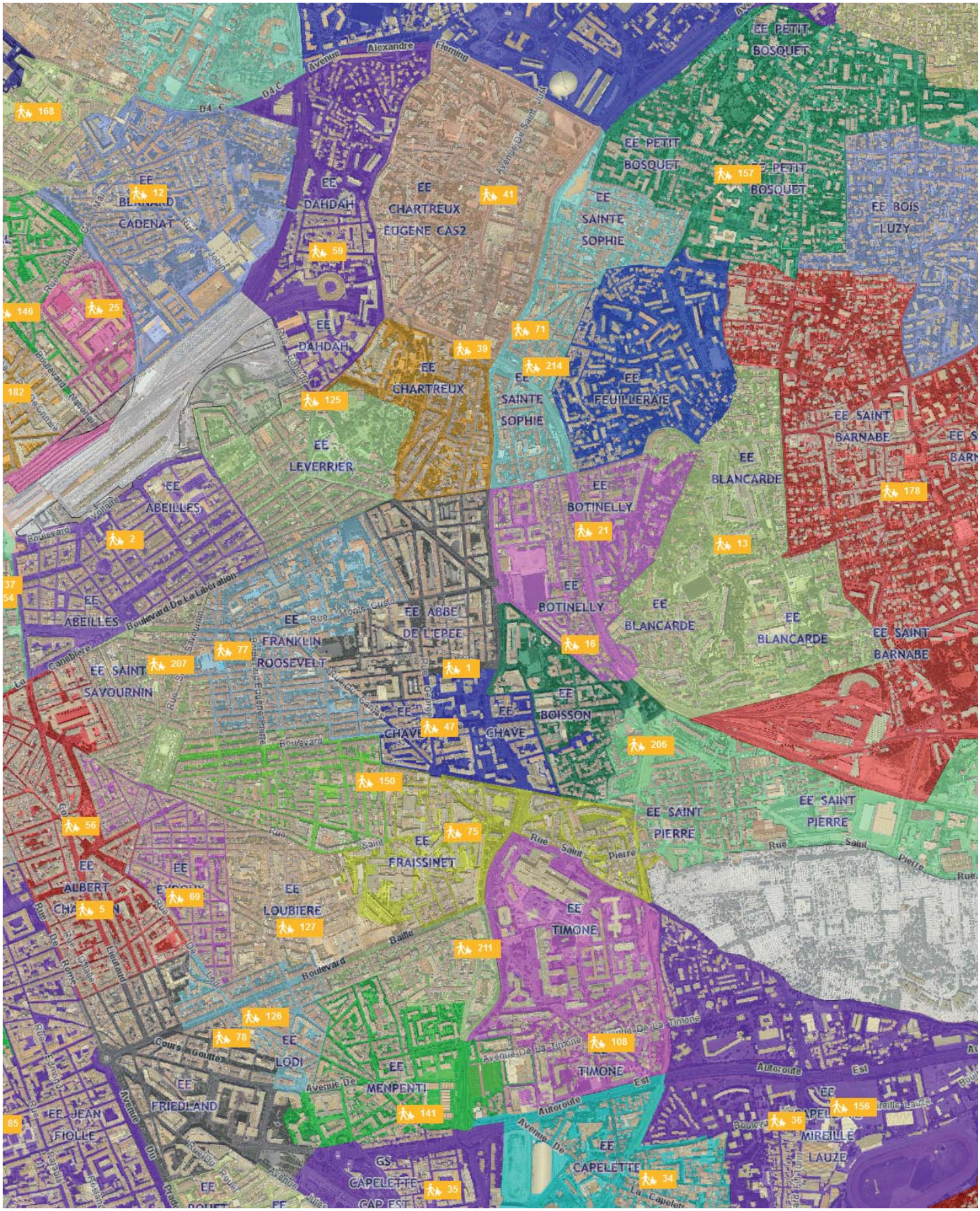
Le pôle santé et recherche de la Timone a connu une transformation profonde dans le cadre de la réorganisation de l'APHM autour de ses quatre sites (Hôpital Nord, Conception, Timone et Hôpitaux Sud). L'ouverture du bâtiment Médicotechnique en Décembre 2013 (Timone 2) restructure profondément l'hôpital de la Timone en regroupant l'ensemble des plateaux techniques lourds. Le BMT positionne la Timone sur la prise en charge des urgences.

Le projet APHM 2020 prévoit de plus l'installation de l'institut Hospitalo-universitaire Pôle de Maladies Infectieuses et Tropicales (POLMIT) de 20 000 m². Au-delà des évolutions techniques du site hospitalier, le projet APHM 2020 renforce la volonté de l'APHM d'ouvrir l'hôpital sur la Ville et de rendre le site plus poreux.

Le complexe sportif Vallier, site historique du sport à Marseille a subi un ¨lifting¨ quasi complet de plus de six millions d'euros pour moderniser le terrain de grands jeux et les équipements de proximité (mise aux normes Fédération Française de Football, reconfiguration électrique, création du parking Vallier...). Débutés en mars 2012, ces travaux de rénovation ont consisté notamment en l'installation d'une pelouse synthétique et d'une tribune supplémentaire pour le terrain de grands jeux, la création de 2 terrains de handball, de 2 terrains de volleyball, d'une piste de course de 200m et de 2 terrains de basketball. La piscine est en cours de rénovation (3 600 000 euros d'études et travaux) et la salle polyvalente sera prochainement rénovée (790 000 euros de travaux). À noter la disparition du ¨playground¨ de basketball (construction du parking en lieu et place) et sa relocalisation dans l'enceinte du complexe, préjudiciable à l'animation du site et à son ouverture sur le quartier.

Le Palais omnisports Marseille Grand Est (POMGE) est le dernier né des grands équipements sportifs marseillais Depuis fin 2009, il assure une offre diversifiée en sport de glace et de glisse : patinoire de 3 500 m², skate-park composé d'un half-pipe de 20 m de long sur 4 m de hauteur, d'une ¨capsule¨ de 4 m de diamètre permettant de réaliser des sauts périlleux, d'une rampe de lancement, d'une rampe de saut, dont la réception se fait dans un ¨bac à mousse¨ pour que les débutants progressent en toute sécurité (premier bac à mousse en France), d'une zone ¨street¨... Cet équipement peine à trouver son public et la programmation d'événementiel reste encore en deçà des attentes. Pour autant, la construction d'un Centre Commercial (avec la création d'un Multiplexe) sur une parcelle jouxtant le POMGE peut avoir à terme un effet d'entraînement sur la fréquentation.

Équipements ■ Périmètres scolaires des écoles élémentaires *(source : Ville de Marseille)*



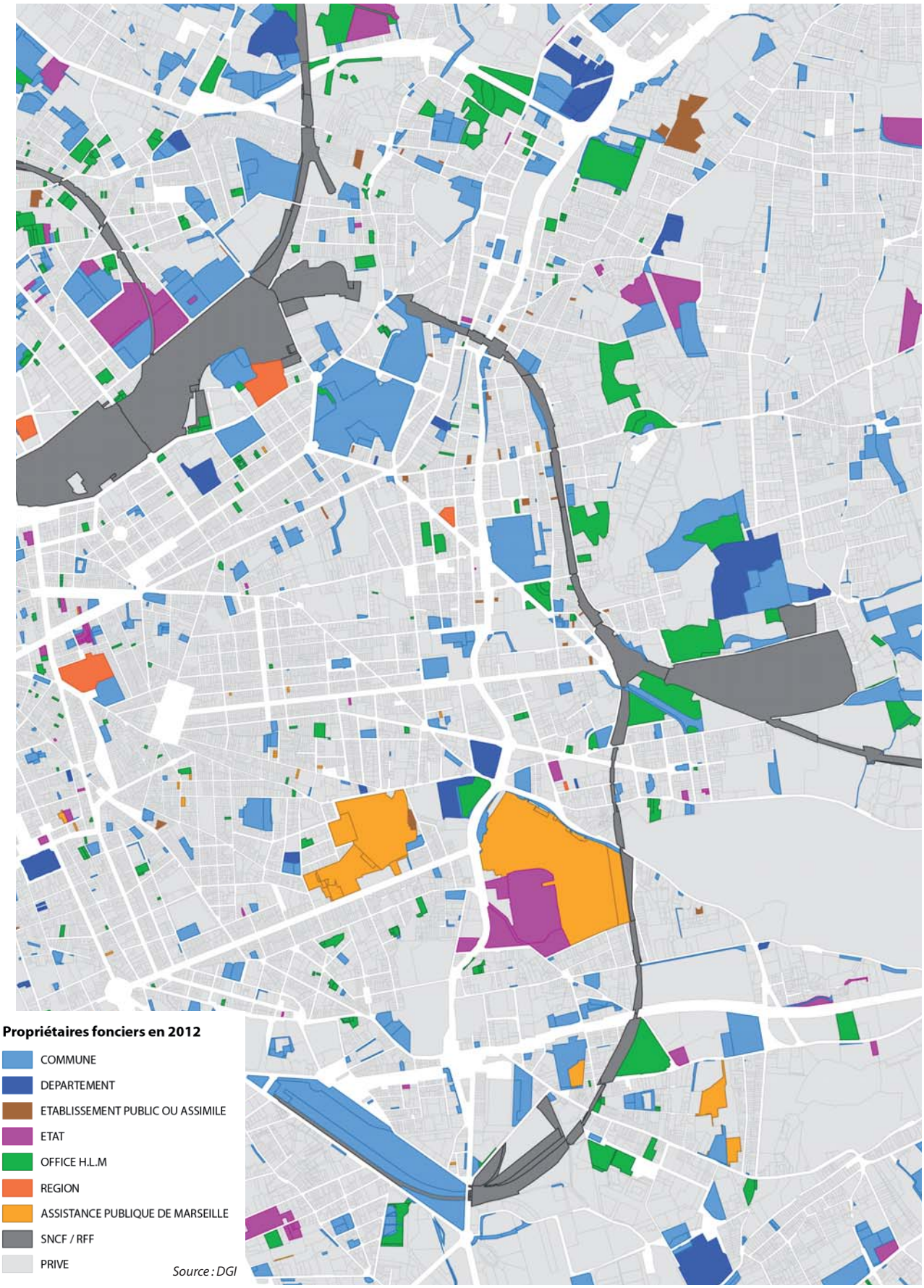
Repenser l'accessibilité et les usages des équipements de proximité et du quotidien

La requalification du Jarret va permettre de repenser l'accessibilité aux équipements de proximité et du quotidien. À l'exception du collège privé Saint-Bruno et de l'école élémentaire privée Sainte-Calixte, aucun équipement n'est en contact avec le Jarret. Les équipements sont en retrait, situés dans des rues en arrière du boulevard. La requalification du Jarret n'aura donc pas d'impact sur une possible ouverture sur les espaces publics recréés.

De part et d'autre du Jarret, on trouve neuf écoles maternelles et quinze écoles élémentaires dans lesquelles sont scolarisés plus de 1 620 élèves en maternelle et plus de 2 650 élèves en élémentaire. Trois groupes scolaires sont des gros établissements (Chave, Menpenti et Baille) comptant entre 6 et 7 classes de maternelles et entre 10 et 15 classes élémentaires. Le secteur de recrutement des écoles est calqué pour la majorité des écoles sur la géographie du Jarret. Seules les écoles maternelles Sainte-Sophie, Chave et Fraissinet et les écoles élémentaires Chave, Fraissinet et Menpenti ont un périmètre de recrutement qui coupe l'axe principal de circulation. L'accès à l'école ne nécessite donc pas dans la majeure partie des cas de traverser le Jarret pour y accéder. La requalification et l'apaisement du Jarret ouvre des possibilités à la recomposition des périmètres de recrutement des écoles, pour laquelle la Ville de Marseille est compétente. Dans un contexte local où certaines écoles sont en surcharge, des écoles moins en difficultés pourraient accueillir un surplus d'élèves : on peut par exemple imaginer qu'une partie du secteur Abbé de l'Epée puisse être relocalisée sur Louis Botinelly.

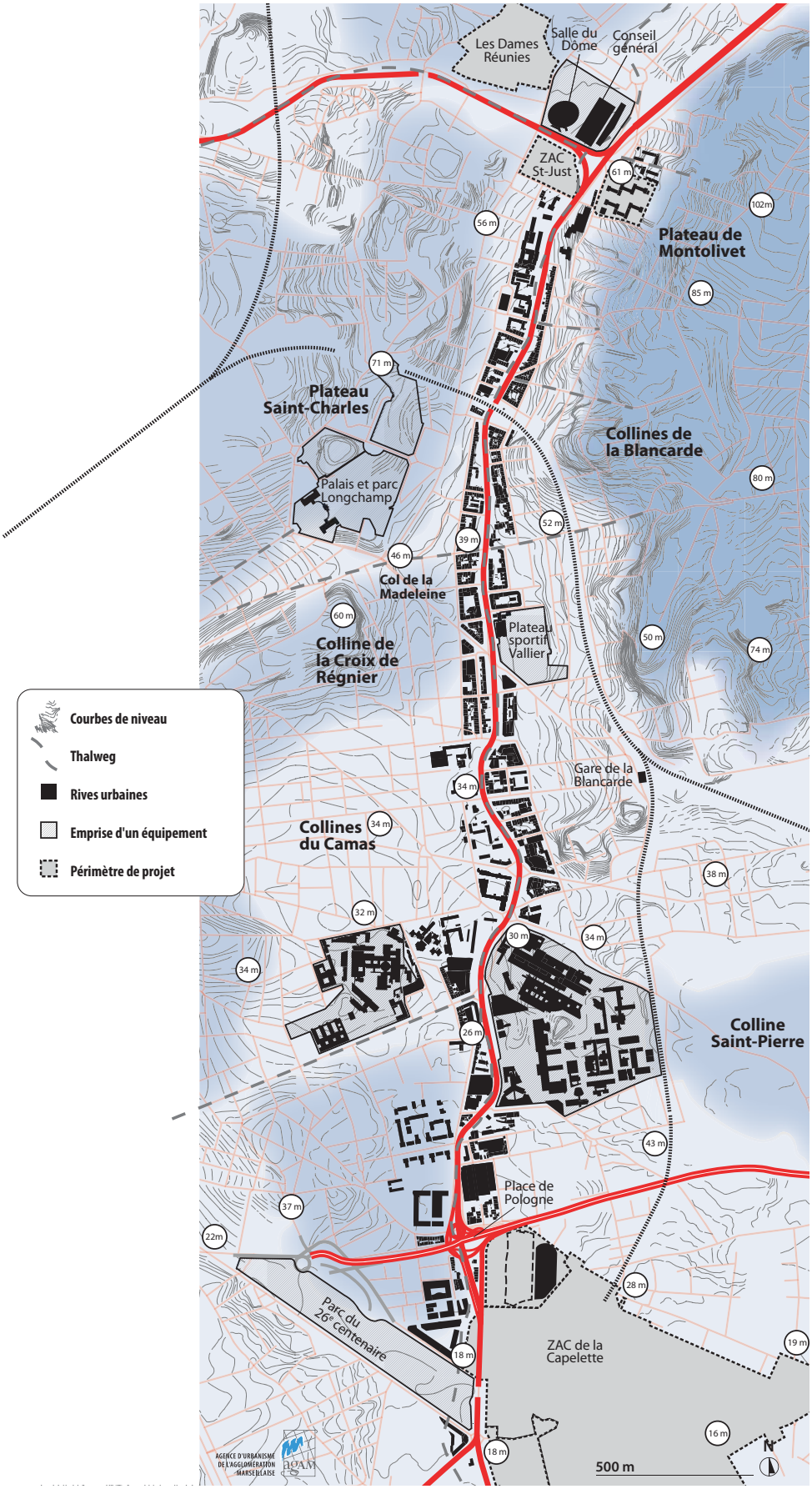
Recréer de l'urbanité par l'apaisement du Jarret passe aussi par la mise à disposition d'espace de détente et de petits espaces de loisirs qui font cruellement défaut au centre-ville de Marseille. Il paraît opportun d'envisager la reconversion de délaissés urbains ou d'espace ¨privatisés¨ (parkings de faits) en petite aire de loisir pour les familles et / ou les jeunes (petits équipements de loisirs sportifs).

Cadastre ■ La mosaïque foncière



Source : DGI

Les formes urbaines ■



Morphologie et perception des lieux

DES RIVES URBAINES AUX FORMES CONTRASTÉES

La rocade du Jarret est loin de l'archétype du grand boulevard homogène et calibré de bout en bout, tant en terme de largeur de trottoirs qu'en terme de hauteur de bâtiments. Lors de sa réalisation, la priorité a été donnée au rôle de redistribution des flux de circulation et les aménageurs ont peu cherché à apporter une unité architecturale à ses rives. Le cadre urbain n'a pas bénéficié d'une approche globale d'embellissement et il donne, aujourd'hui, une impression d'inachevé.

L'empreinte du lit du ruisseau demeure bien visible : il n'y a presque pas de sections rectilignes. Les lobes des méandres obligent les formes des façades urbaines.

La rive ouest a longtemps servi de limite aux extensions du centre-ville. Des deux rives, c'est celle qui a été la plus fortement remaniée dans les années 1950-60. La rive est appartient déjà à la périphérie : elle est caractérisée par un mélange d'activités, d'habitat collectif et d'habitat individuel.

Les programmes immobiliers du mitan du XX^{e} siècle n'ont pas tenu compte de l'échelle, de l'ordonnancement et des rythmes de la ville préexistante qui s'était formée récemment au contact du ruisseau. Il s'agissait de remodeler l'ensemble du linéaire sur un modèle rationaliste. L'avancée du centre-ville s'est arrêtée brusquement au moment de la transition économique de la fin du début des années 1970. La rapidité de l'urbanisation et l'ajournement d'une ambition d'urbanisation globale ont renforcé le caractère déjà hétéroclite des rives urbaines.

Les façades urbaines héritées manquent d'unité et de cohérence. Elles sont caractérisées par la grande disparité des alignements et des retraits, une grande variété de gabarits et d'implantations.

Des raccords mal aisés

La rocade est traversée par les flux transversaux mais les rives sont, dans la pratique, assez peu ¨poreuses¨ aux circulations du centre-ville vers la périphérie du fait de :

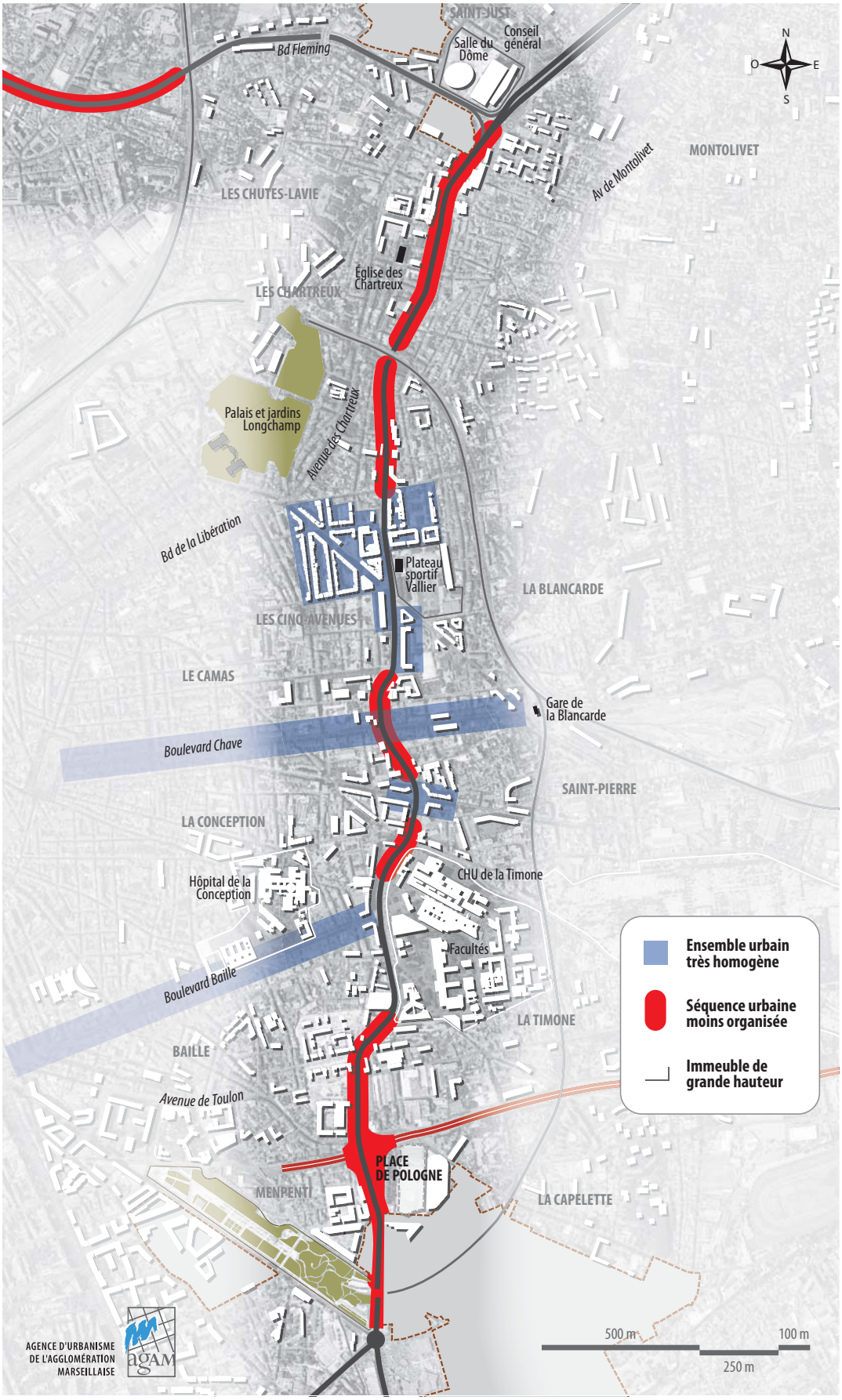
- la juxtaposition de systèmes de trames de voies indépendantes les unes par rapport aux autres (discontinuités directionnelles, carrefours ajustés ou biais) ;
- la différence de largeur des voies, notamment entre les axes ordonnateurs des quartiers orthonormés et les voies de liaison interquartiers.

Des ruptures d'échelle et une grande diversité de registres architecturaux

Basée sur la répétition, la composition des ensembles de la Madeleine et de la Visitation a formé des rives homogènes (alignement sur rue, figures géométriques similaires, obéissance des bâtiments par rapport à la voie).

En revanche, l'indépendance des grands ensembles de logements collectifs par rapport au contexte urbain a contrarié la constitution d'un continuum urbain dans d'autres séquences. Ils ont été édifiés en tenant compte

Le lit du Jarret en filigrane ■



de la contrainte de l'ensoleillement (prospect orientation) et de celle de la facilité de construction (préfabrication et chemin de grue). Dirigées nord-sud, les barres ont été implantées en désaccord avec le tissu urbain préexistant. Des caractéristiques faubouriennes subsistent encore. Par endroits, les ¨coulisses¨ des quartiers ouvriers qui donnaient autrefois sur le ruisseau offrent au regard des reculs irréguliers par rapport à la voie, des bâtiments bas enserrés entre deux grands immeubles de logements collectifs, des rattrapages de niveau et des cours anglaises. Quelques ateliers et hangars épars témoignent aussi encore de l'ancienne petite industrie.

Quelques exemples

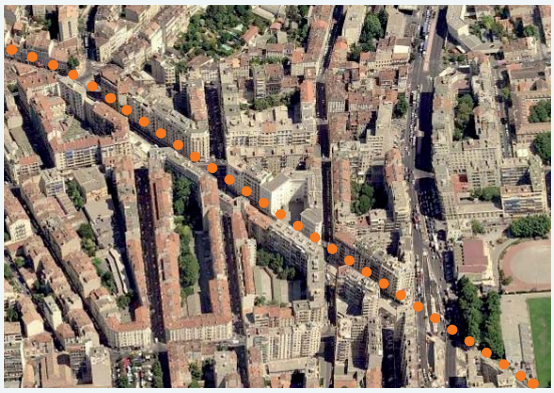
L'observation des rives urbaines permet de voir la juxtaposition de plusieurs formes urbaines :

AVENUE DES CHARTREUX

Ancien faubourg agricole greffé sur des chemins ruraux (trame en échelle, parcelles étroites, répétition du même type constructif) remanié (habitat sériel, barres).

AVENUE DU MARÉCHAL FOCH

Quartiers modernes programmés d'un seul tenant (trame en maille, orthogonalité, monumentalité, rapport hauteur / largeur équilibré) résultant du lotissement d'un terrain unique : l'opération de la Madeleine (1927-1960) et, en face, le lotissement de la Visitation.



AVENUE DE MONTOLIVET

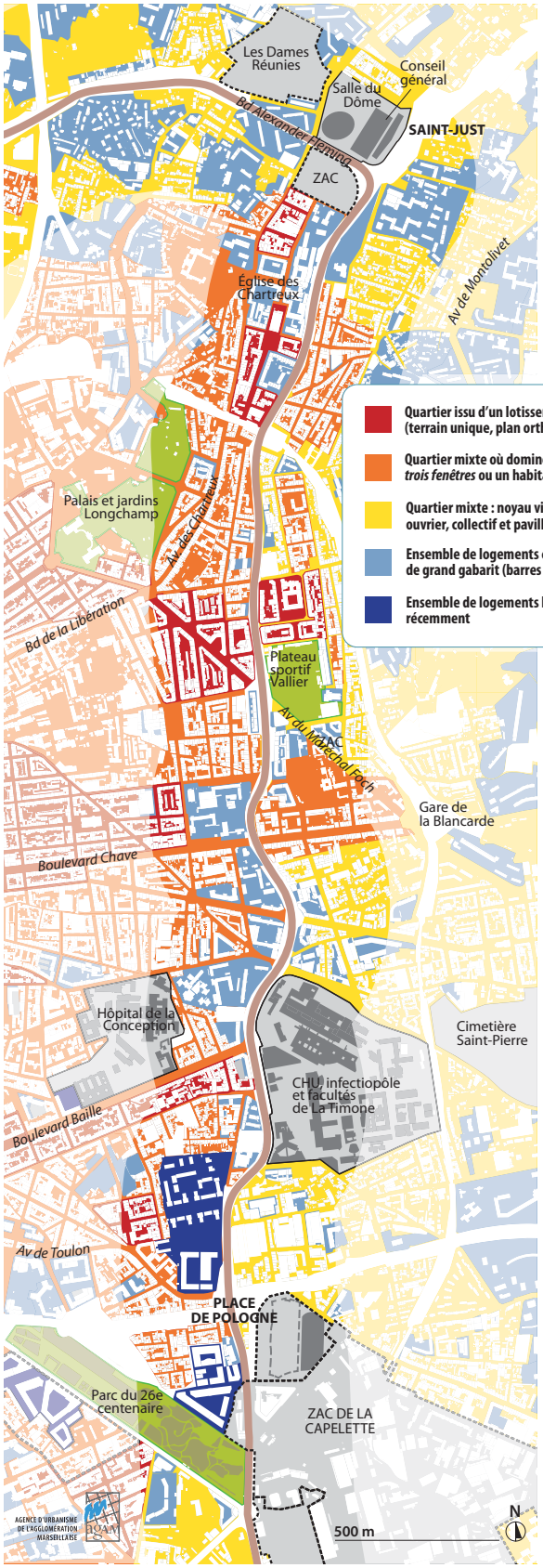
Quartiers modestes réalisés pour le personnel des ateliers et des minoteries (parcelles étroites, longues rues, immeubles bas) : Montolivet, Saint-Pierre.

PÔLE HOSPITALO-UNIVERSITAIRE DE LA TIMONE

Extensions autonomes réalisées d'un seul jet en même temps que l'axe routier (tissu discontinu, habitat collectif, grandes parcelles, hauteurs importantes) : grands ensembles, bureaux, faculté.

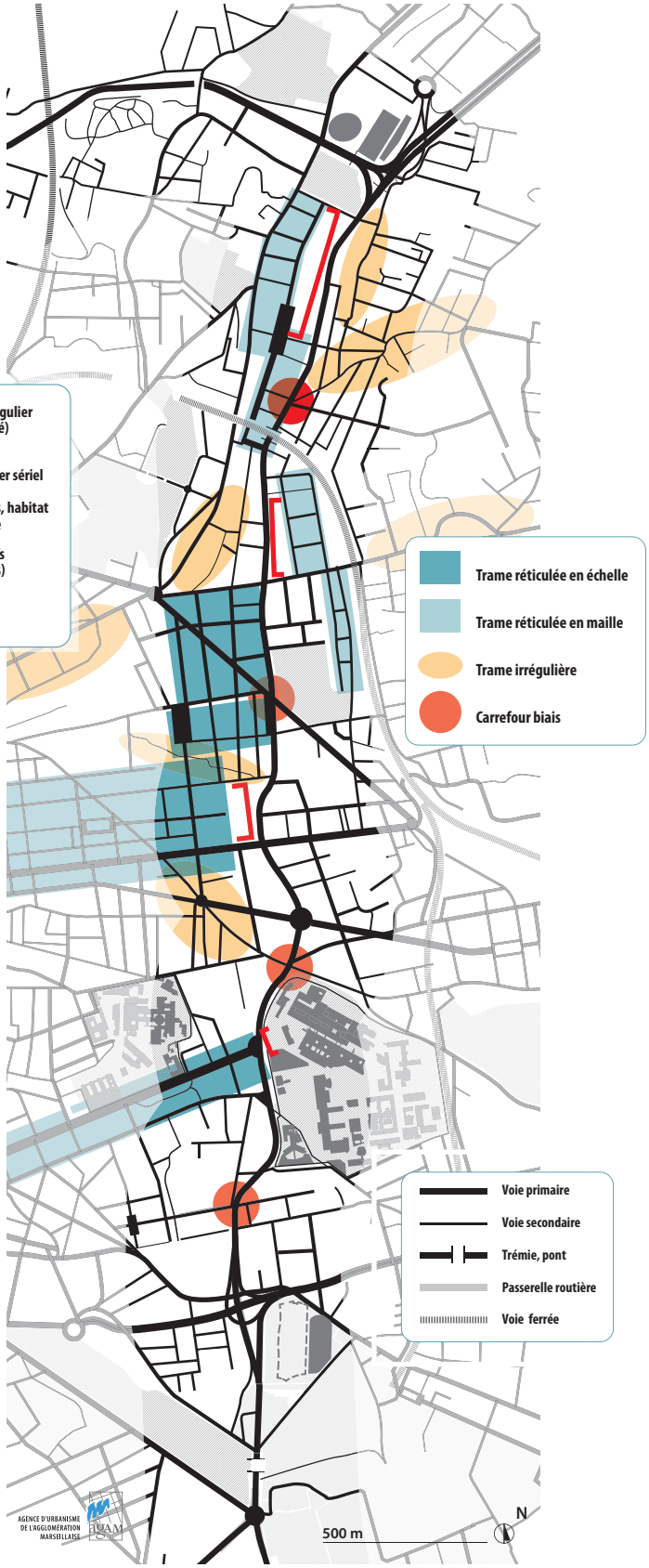
Un tissu urbain composite

Chaque phase d'urbanisation a imprimé son identité sur les différents tronçons du boulevard. Les ruptures d'échelle et les changements de registre architecturaux sont donc très fréquents.



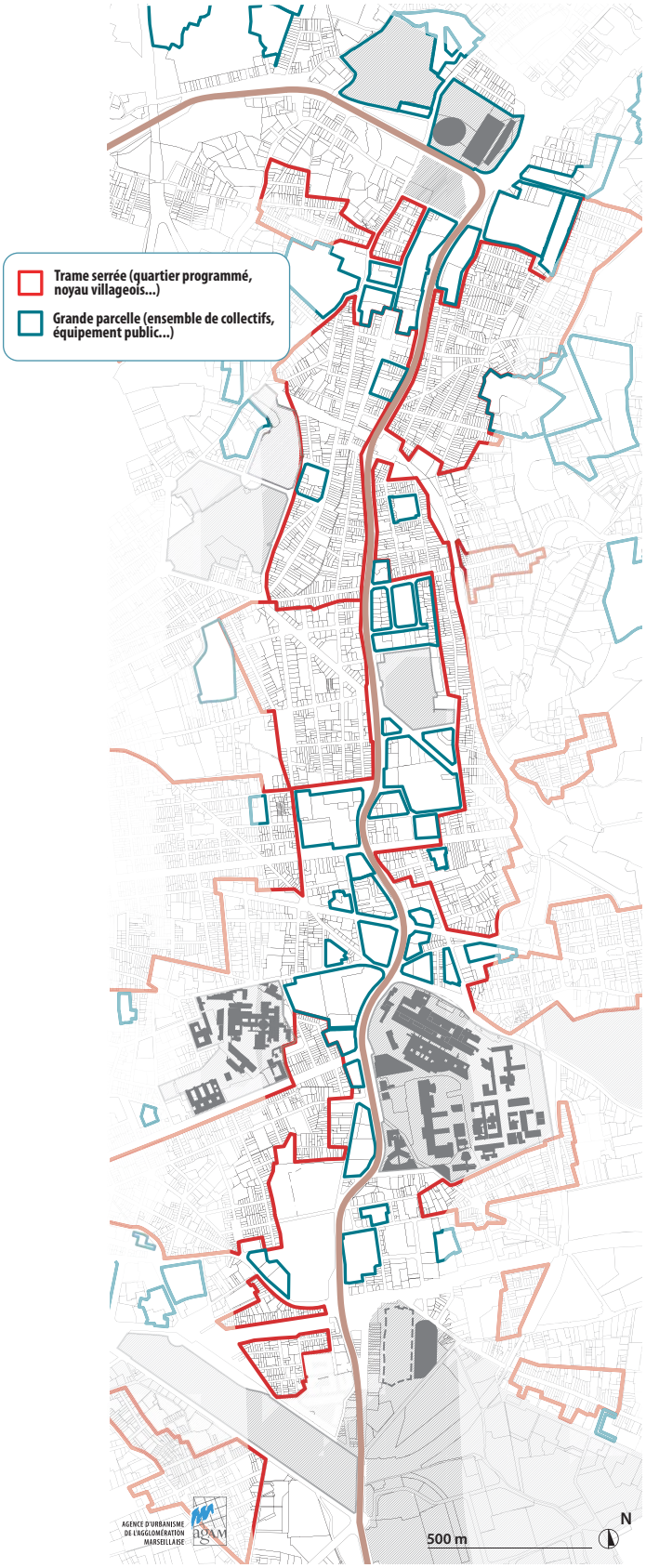
La trame des voies

Les rives urbaines du Jarret sont caractérisées par la juxtaposition de systèmes de trames de voies indépendantes : réticulées en échelle ou en maille, irrégulières et constituées à partir de chemins orientés nord/sud et parallèles au lit du ruisseau.



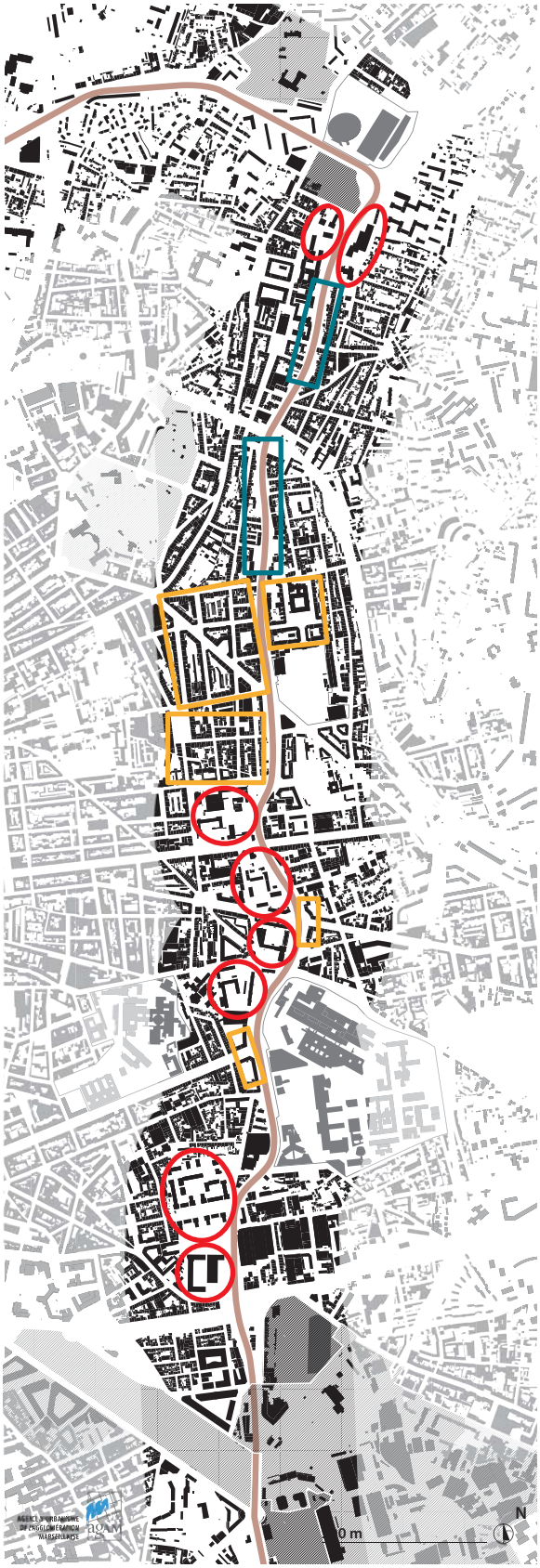
La trame parcellaire

Les quartiers greffés sur d'anciens chemins ruraux sont caractérisés par de longues rues, des parcelles étroites et la répétition de types d'immeubles. Cet amalgame s'est achevé dans les années 50 avec l'urbanisation des grandes parcelles correspondant aux grandes propriétés.

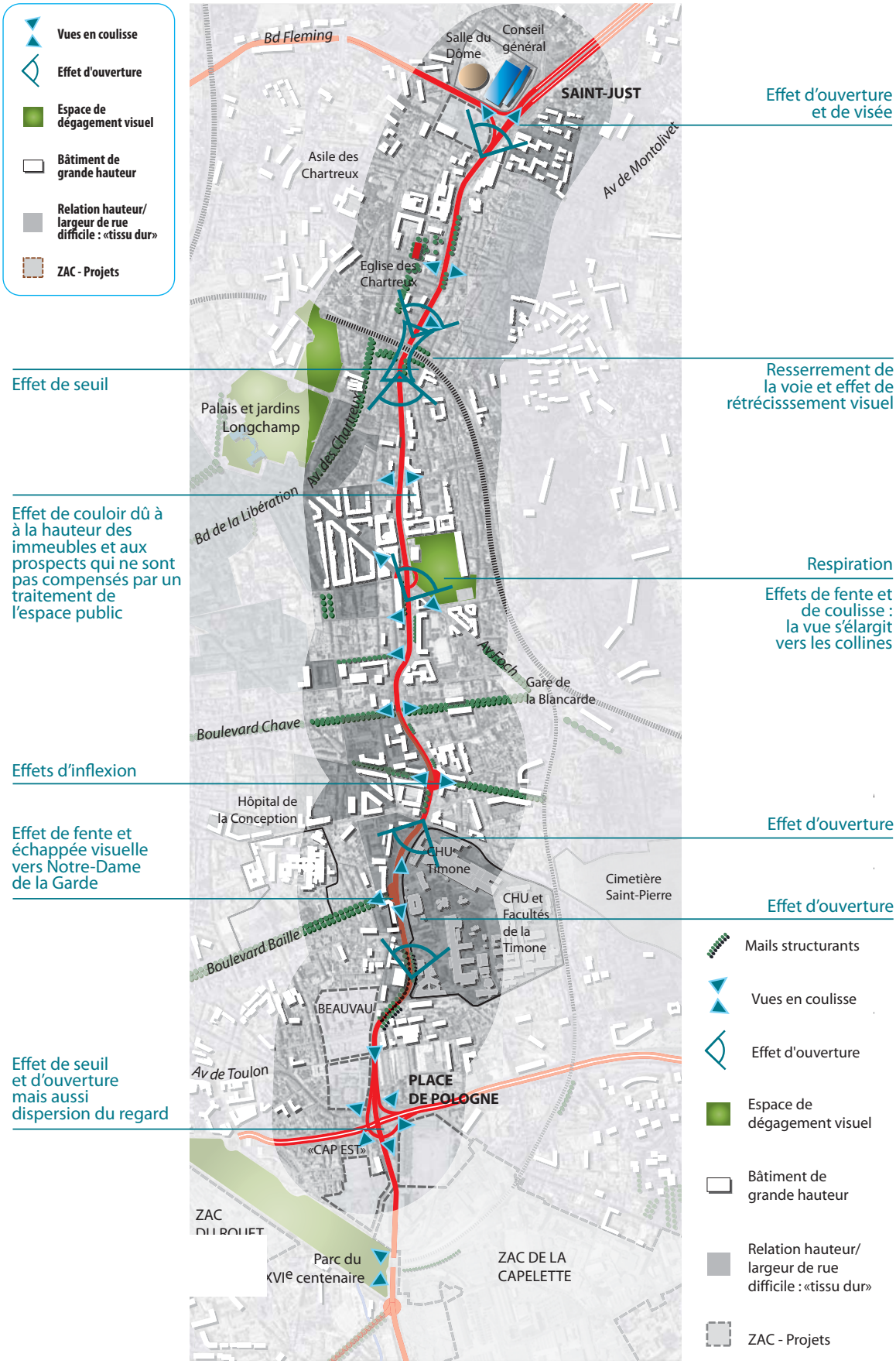


L'emprise bâtie

Les densités bâties sont très fortes dans les quartiers autrefois ouvriers. La densité est moindre sur les grands ensembles de logements. Par endroits subsistent les «coulisses» des quartiers ouvriers caractérisés par un net recul sur voie, des rattrapages de niveau formant des «cours anglaises» ou des dents creuses.



Perception des lieux ■



LA MÉMOIRE DES BERGES

Un cadre de vie ¨campagnard¨ oblitéré...

Au XIXe siècle et jusqu'au début du XXe siècle, les rives du Jarret constituaient un lieu de promenade dominical privilégié pour les riverains et pour les ouvriers qui venaient se distraire à l'ombre des ginguettes. D'ailleurs, les berges sont restées des chemins de terre jusqu'à la couverture du ruisseau dans les années 1950. La réalisation de la rocade plongent ensuite les quartiers traversés dans un contexte autoroutier.

S'il est recoupé par des axes transversaux plantés d'arbres de haute tige (boulevards Baille et Chave, rue Briffaut...), le Jarret est lui-même relativement peu végétalisé. Les plates-bandes centrales ne sont pas parvenues à atténuer la minéralité de son linéaire.

... dont on peut encore trouver des traces

Le ¨faubourg vert¨ subsiste sous la forme :

- de petits jardins préservés situés en contrebas du boulevard, au niveau du lit du ruisseau ;
- de hauts murs en pierres, vestiges des clôtures des propriétés agricoles qui jalonnaient le Jarret ;
- de cœurs d'îlot arborés visibles en coulisse depuis la voie qui conservent au seuil de l'hypercentre la ¨mémoire du parcellaire¨ de l'ancien faubourg maraîcher.

L'étroitesse des lots et l'implantation des bâtiments en fonds de parcelle témoignent de cet ancien parcellaire laniéré et des limites des propriétés qui s'appuyaient sur les berges du Jarret. En outre, quelques passages pavés conduisent encore à des cours autrefois vouées à l'artisanat ou à l'entreposage et aujourd'hui occupées par des boxes de garages (boulevard des Chartreux).

LA PERCEPTION DES LIEUX

Un ¨sas urbain¨

Le boulevard est peu poreux parce qu'il est animé par des flux incessants et parce qu'il est relayé par des voies transversales aux gabarits très différents.

Les distorsions de la perception visuelle

Les nombreux effets de ¨couloir¨ qui caractérisent le Jarret sont dûs à la conjonction de plusieurs phénomènes :

- rapport pleins-vides déséquilibré ;
- relation hauteur / largeur difficile ;
- resserrement au niveau du pont de chemin de fer ;
- étroitesse de l'emprise de la voie au niveau des immeubles construits à l'origine très près des berges du ruisseau du Jarret ;
- ouvertures visuelles rares. Les dilatations et les étranglements successifs évitent certes la monotonie du parcours mais ils nuisent aussi à la lisibilité d'ensemble.

La logique d'infrastructure prime partout. Du fait de nombreux segments d'accélération (¨rampes à voitures¨ sur les sections de transit, passerelles, trémies), le socle du Jarret n'est pas toujours tenu.

Quand la voie se trouve en décaissé par rapport aux façades urbaines situées en aplomb (séquence de Saint-Just), les perceptions visuelles de l'espace urbain sont ¨contre-plongeantes¨ et le rapport façade urbaine / espace vide se retrouve alors déséquilibré. À l'inverse, quand la voie surplombe les rives bâties en empruntant les passerelles, les échappées visuelles sont ¨plongeantes¨.

Le Jarret n'échappe pas non plus à l'abondance des enseignes publicitaires. Ses excès compliquent la lecture de l'axe et nuisent à sa qualité urbaine.

La prédominance des aménagements uniquement liés à la circulation de l'automobile a engendré une ¨esthétique autoroutière¨ qui donne une image rébarbative au Jarret.

Mobilier urbain, traitement du sol, signalétique, publicité sont le produit d'interventions opérées sans logique d'ensemble.

Le désordre visuel qui en résulte ne contribue pas à construire une vision unitaire de l'axe.

LA PRIMAUTÉ DU SYSTÈME ROUTIER AU DÉTRIMENT DES PIÉTONS

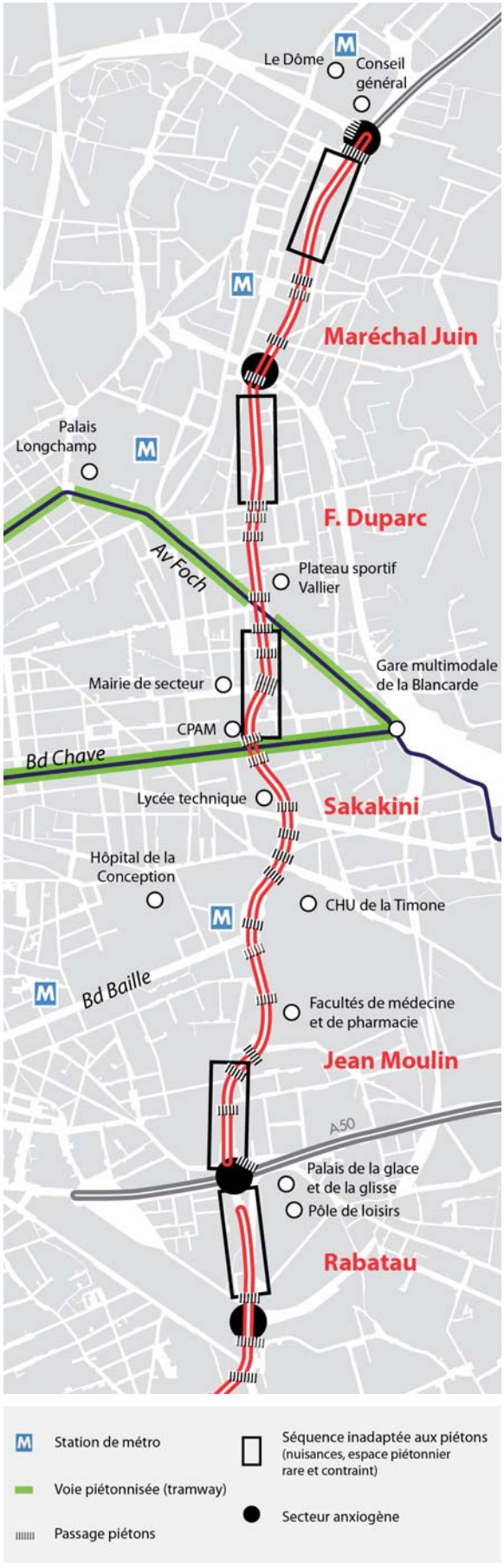
L'efficacité du système routier est assurée au prix d'une dégradation de la vie urbaine et de l'environnement. La quasi totalité de l'emprise du Jarret est destinée à écouler le trafic de pointe de la voie rapide et il reste peu de place pour les piétons. Les flux sont comparables à ceux d'une sortie d'autoroute et les pratiques piétonnes n'ont, apparemment, jamais été véritablement prises en compte.

Les trottoirs sont souvent étroits et non protégés (les cheminements sont rarement apaisés). Ils souffrent d'un manque d'entretien et ils sont occupés par du stationnement sauvage, de jour comme de nuit.

Le parcours piétonnier est segmenté et plusieurs fois interrompu par les infrastructures (passerelles des échangeurs) ou des aménagements urbains parasites ou incompatibles qui entrent en concurrence (conflits d'usage) – abords de la bouche de la station de métro ¨Timone¨.

Les séquences sont longues et souvent inadaptées à l'échelle du piéton. La distance moyenne qui sépare deux intersections est de 154 mètres sur un parcours de 4 200 mètres, avec des séquences de 300 à 500 mètres environ sans traversée possible.

L'axe compte dix grands carrefours dont sept assurent la liaison avec des artères essentielles qui desservent l'hypercentre. Leur aménagement actuel privilégie fortement les dispositifs circulatoires au détriment de la sécurité des piétons (peu d'incitations à ralentir) et du confort des riverains (nuisances sonores, pollutions).



Les espaces publics ■ *Perceptions piétonnes*

Aucun aménagement ne sécurise ni ne rend prioritaire le piéton sur des parcours de traversée longs d'environ 30 mètres en moyenne. Certains carrefours ne permettent même pas la traversée : l'échangeur de Saint-Just qui est un carrefour majeur au regard des équipements concernés (Salle du Dôme, métro et Conseil Général) pose un problème.

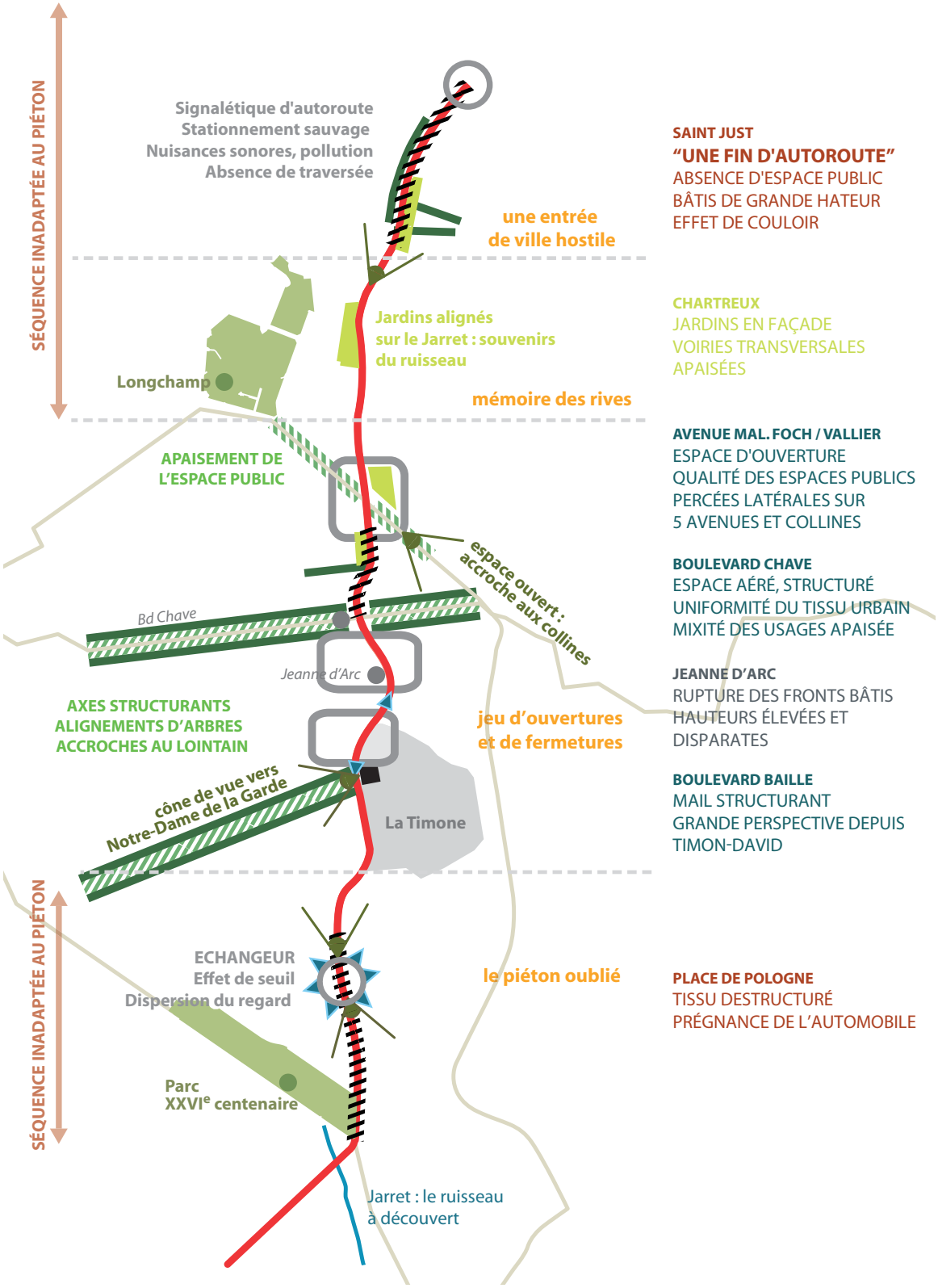
Les espaces appropriables par les passants sont rares. On recense peu de bancs et ils sont fréquemment placés trop près de la voie. Rares sont les lieux de rencontre ou de convivialité (terrain de boules contigu à la CPAM). L'absence presque totale de traitement paysager qui qualifierait le linéaire n'incite pas non plus à la déambulation.

Le positionnement du mobilier urbain, depuis les candélabres jusqu'aux panneaux de signalisation, gêne souvent la circulation des piétons sur des espaces qui leur sont normalement consacrés mais qui sont déjà fortement réduits par le stationnement sauvage et par l'implantation aléatoire des containers poubelles. Souvent implantés sur les espaces déjà limités du piéton, les containers à ordures et le mobilier publicitaire (¨sucettes¨ et portiques) participent eux aussi à l'encombrement et à la saturation de l'espace public.

De nombreuses sections du Jarret sont pénalisées par les nuisances de l'infrastructure (descentes d'autoroute, gabarit de la voie inadaptée à des quartiers de centre ville). L'appropriation de l'axe par le piéton nécessite autant une intervention physique (largeur et traitement de trottoirs, rythme et gestion des traversées) qu'une redéfinition du rôle du jarret (espaces publics, espaces de promenade, linéaire commercial...).

Les traces du Jarret

Le Jarret a été pensé au détriment de l'espace public et de la qualité du cadre de vie qu'il fabrique, aux portes du centre ville.
Il constitue une limite forte entre ses deux rives et accumule les nuisances (sonores, olfactives, pollutions, signalétique de type autoroutier…) faisant du piéton un usager incongru.
Cependant, le Jarret autrefois espace de promenade, a laissé quelques traces : ses méandres impriment le mouvement à la voirie, la permanence de ses anciennes rives subsiste à travers les jardins en façades et les cours anglaises…
Les boulevards plantés traversant le Jarret (Chave, Baille) viennent apaiser l'espace et sont autant d'accroches paysagères vers le centre ville et les massifs.



Un support de flux

Deux échangeurs «autoroutiers» marquent fortement les entrées du Jarret.

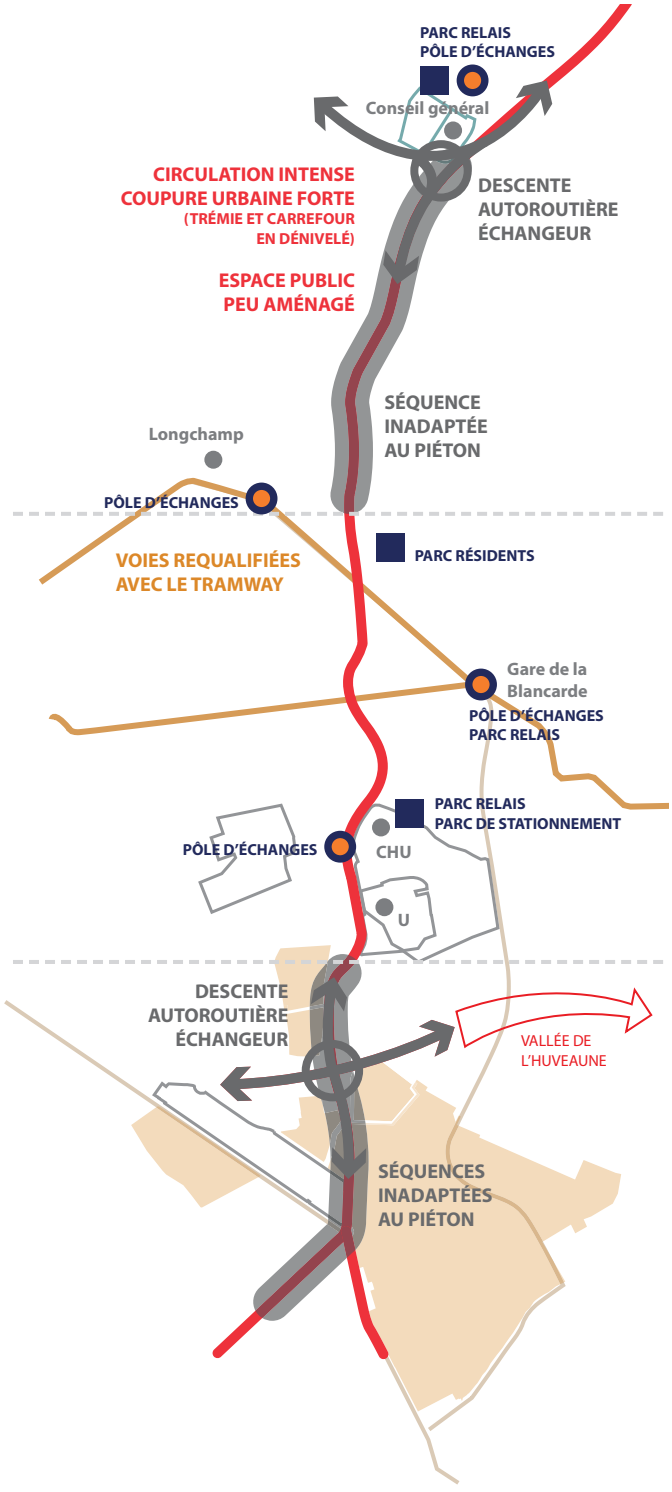
Ils induisent sur une longue séquence une circulation intense, des vitesses élevées et des espaces inadaptés au piéton.

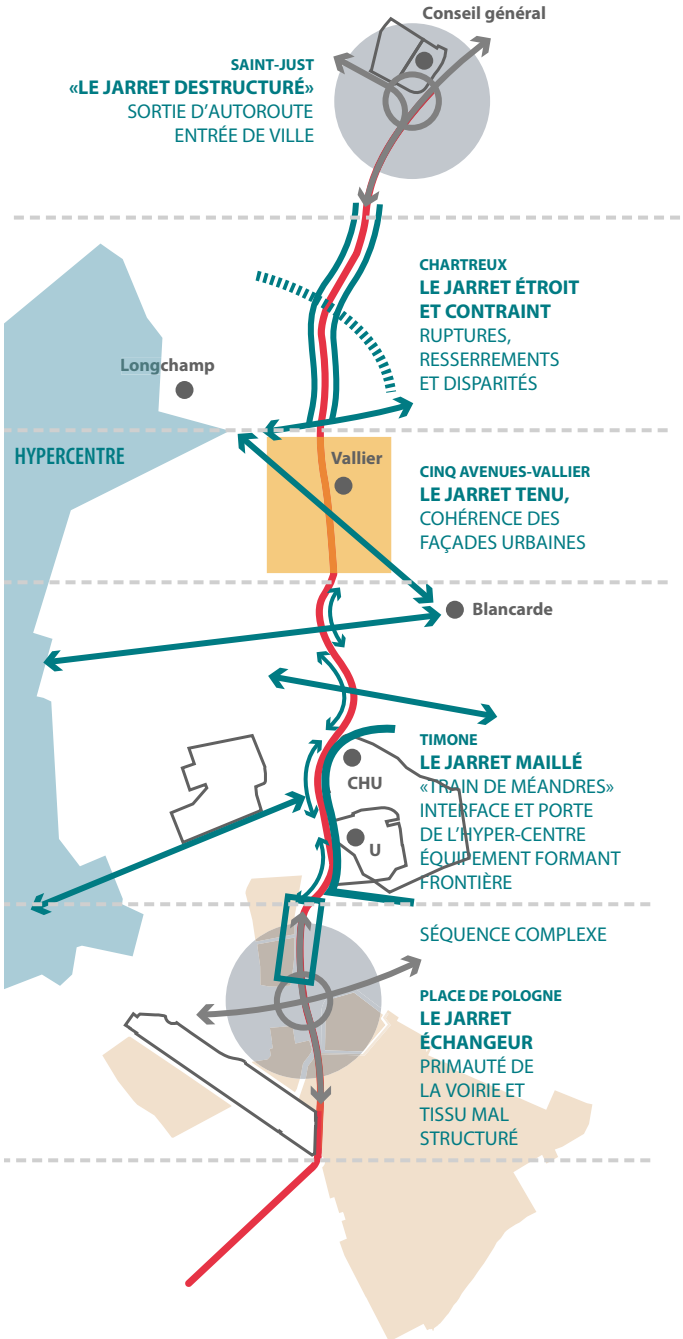
Le tiers central retrouve un aspect moins violent sans pour autant présenter une réelle aménité urbaine.

Un axe de contrastes

Les rives urbaines du Jarret alternent des formes urbaines très différentes.

Déstructurées en sortie d'autoroute,
étroites et contraintes sur Chartreux,
accompagnées d'une trame urbaine dite classique (trame urbaine orthonormée, alignement...) jusqu'à Timone,
elles se déstructurent à nouveau au niveau de la place de Pologne.





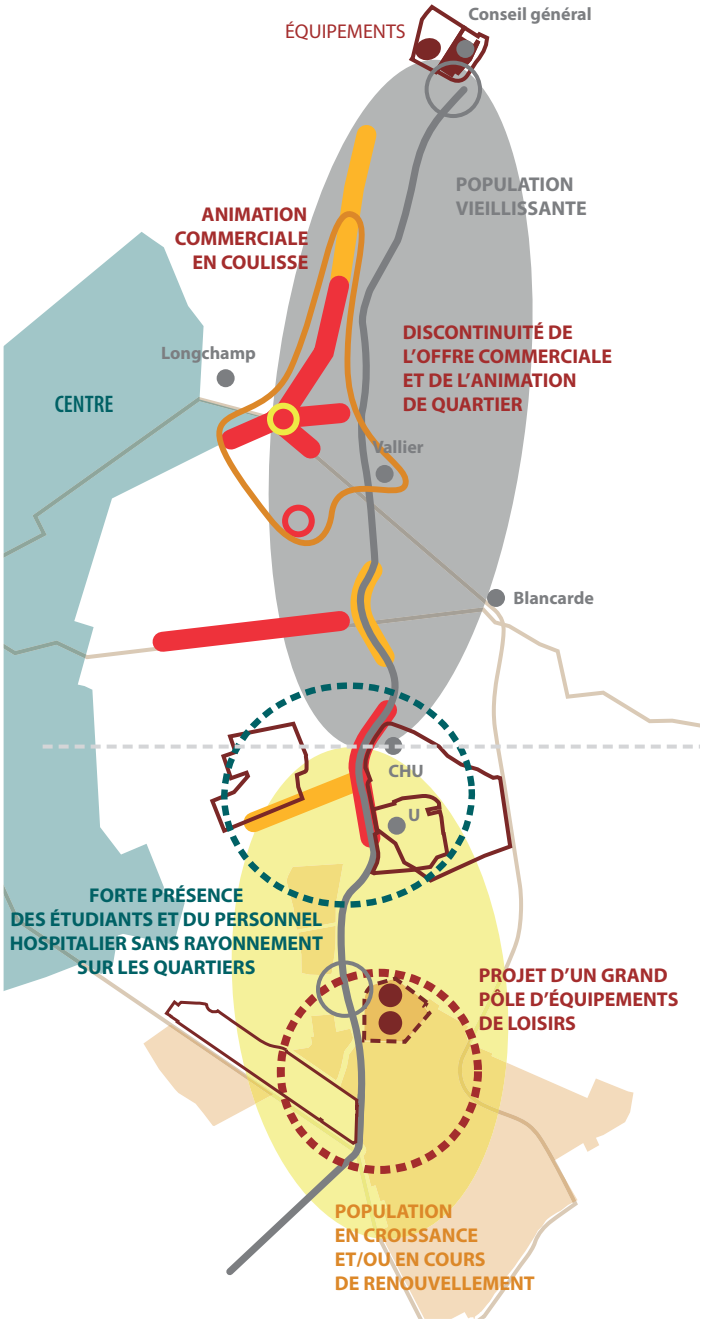
La vie urbaine

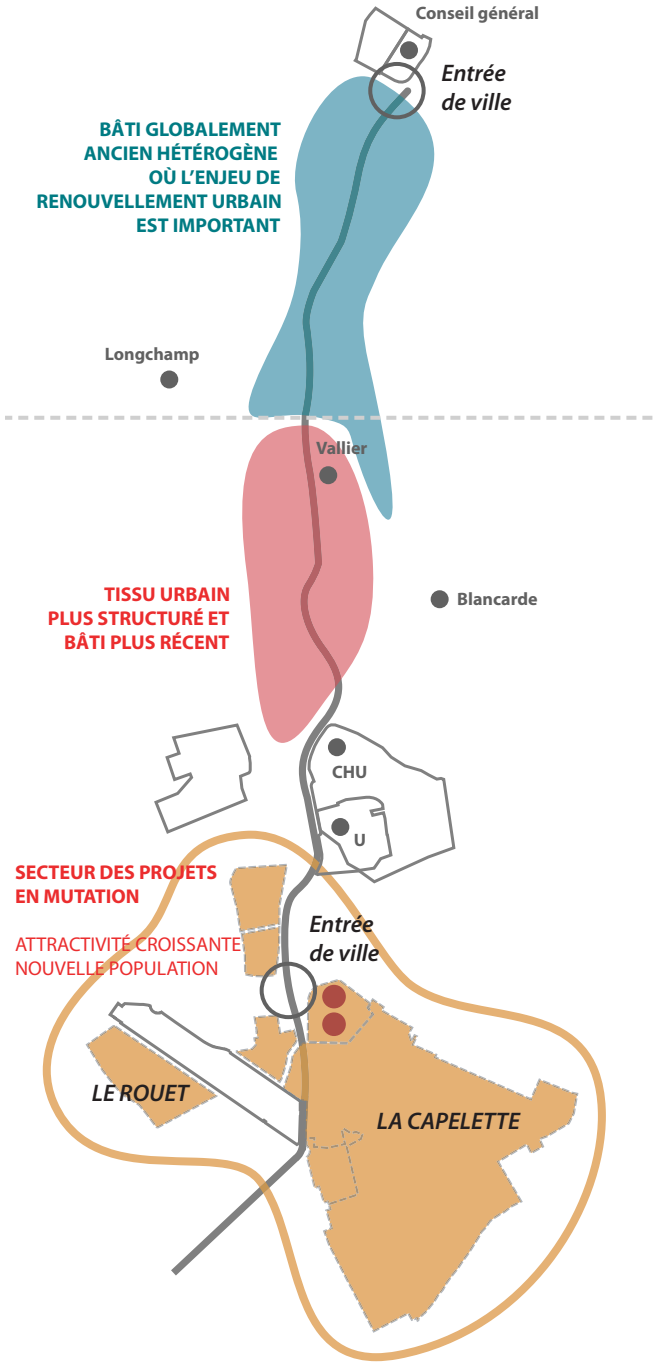
L'animation urbaine se passe en coulisse sur la partie nord du Jarret avec les noyaux villageois des Chartreux et de Montolivet. Les grands boulevards sécants Foch, Chave et baille réintroduisent cette animation le long des rives.

Le pôle hospitalo-universitaire de Timone - Conception et le pôle d'équipements et de loisirs de Capelette sont des sites structurants forts dont le rayonnement sur le quartier reste néanmoins à conforter.

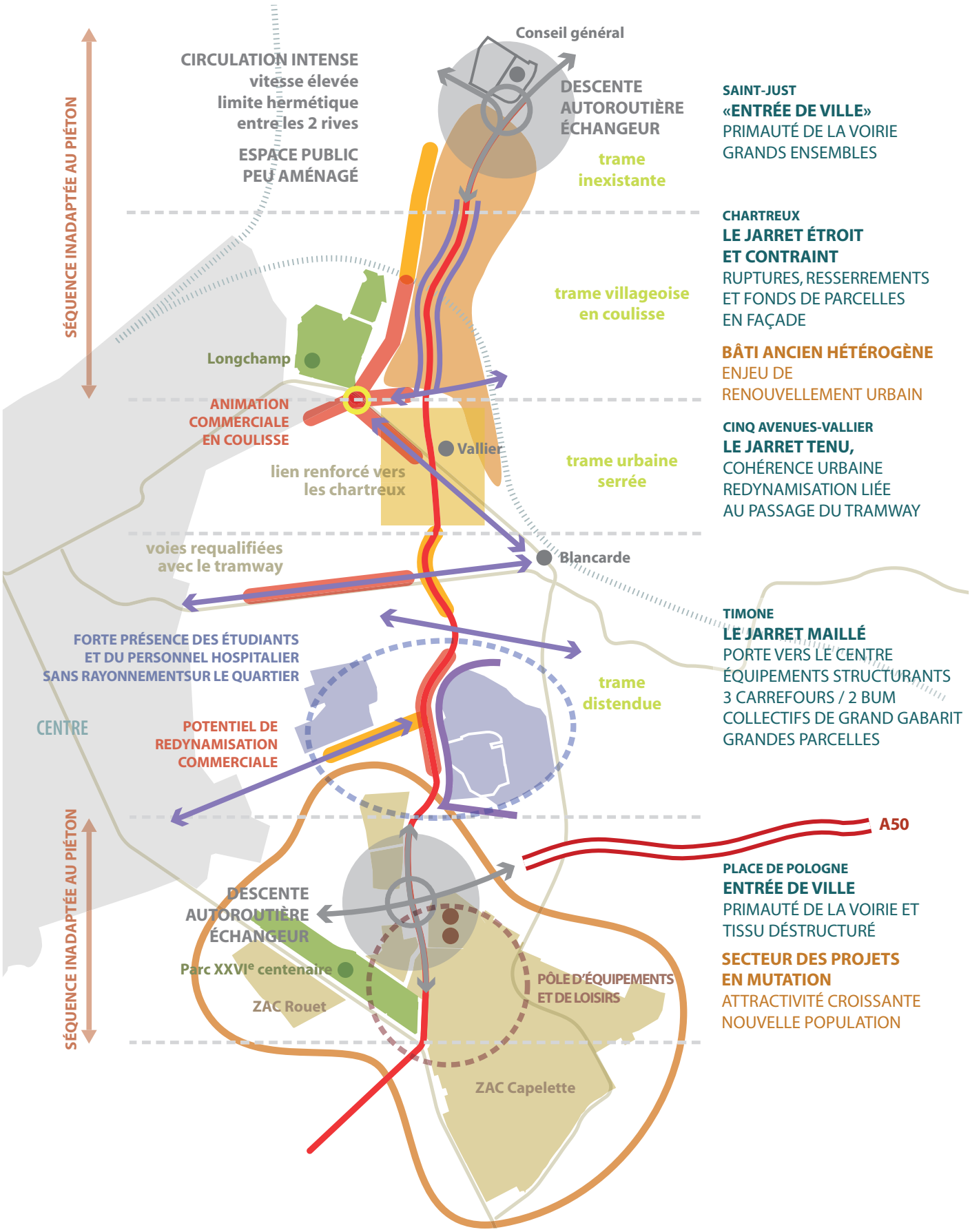
Le foncier

Le Jarret égrène du nord vers le sud, les différentes époques de constitution de la ville :
Chartreux-Montolivet, les quartiers mixtes où dominent les 3 fenêtres et l'habitat ouvrier sériel du début du siècle dos au Jarret et tournés vers les villages.
Autour de Vallier, les quartiers issus d'un lotissement régulier sur trame réticulée (environ année 50).
Timone – Conception marque l'arrivée des grands équipements dans les années 70.
Le secteur de projet du Rouet à la Capelette concentre quant à lui les récents programmes immobiliers récemment livrés ou en cours.





Synthèse par séquence ■



SAINT-JUST
«ENTRÉE DE VILLE»
PRIMAUTÉ DE LA VOIRIE
GRANDS ENSEMBLES

CHARTREUX
LE JARRET ÉTROIT ET CONTRAINT
RUPTURES, RESSERREMENTS
ET FONDS DE PARCELLES
EN FAÇADE

BÂTI ANCIEN HÉTÉROGÈNE
ENJEU DE
RENOUVELLEMENT URBAIN

CINQ AVENUES-VALLIER
LE JARRET TENU,
COHÉRENCE URBAINE
REDYNAMISATION LIÉE
AU PASSAGE DU TRAMWAY

TIMONE
LE JARRET MAILLÉ
PORTE VERS LE CENTRE
ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS
3 CARREFOURS / 2 BUM
COLLECTIFS DE GRAND GABARIT
GRANDES PARCELLES

PLACE DE POLOGNE
ENTRÉE DE VILLE
PRIMAUTÉ DE LA VOIRIE ET
TISSU DÉSTRUCTURÉ

SECTEUR DES PROJETS EN MUTATION
ATTRACTIVITÉ CROISSANTE
NOUVELLE POPULATION

Synthèse par séquence

Séquence 1 – Saint Just

De l'échangeur Saint-Just à la rue Pierre Roche (premier passage clouté)

- Une logique d'échangeur autoroutier avec une circulation intense et des vitesses encore très élevées, en voie de décélération.
- Aucune porosité ni trame de voies ne se greffe sur ce tronçon du Jarret.
- Les rives urbaines qui le bordent sont donc - en toute logique avec l'absence de trame - composées de bâtiments de grand gabarit, sous forme de tours et de barres et de type grand ensemble, et caractérisées par une libre occupation de la parcelle.
- Le commerce est tout entier dédié à la voiture (par sa destination – Carglass, station essence – ; ou par son adéquation fonctionnelle - drive, supermarché avec piquage sur voie par le parking…).
- Les espaces publics sont peu aménagés et cette séquence est inadaptée au piéton : illisibilité, continuités piétonnes inexistantes, limite hermétique entre les deux rives, encombrement urbain important et délaissés, réverbération sonore assourdissante du fait des vitesses importantes pratiquées jusqu'au premier passage piéton qui précède la rue Pierre Roche.

Séquence 2 – Les Chartreux

De la rue Pierre Roche au boulevard de La Blancarde

- Un Jarret étroit et contraint, pincé sur deux fois deux voies au niveau de la voie ferrée.
- Une trame faible se greffe sur l'axe, elle est plus présente en deuxième rideau du Jarret sur les rues éponymes aux noyaux villageois, des Chartreux à l'ouest, et de Montolivet à l'est.
- Le tissu est hétérogène, constitué par un bâti ancien à dominante ¨3 fenêtres˝ ou par un habitat ouvrier sériel. Par endroits, subsistent les «coulisses» des quartiers ouvriers caractérisées par des reculs par rapport à la voie avec des jardins de fonds arrières se retrouvant en façade Jarret, des rattrapages de niveau formant des cours anglaises.
- Une animation commerciale très présente en deuxième rideau côté Chartreux ; son pendant côté Montolivet reste plus modeste et moins qualitatif.
- L'espace public est peu aménagé, toujours inadapté au piéton ; les parcours se font, préférablement, du côté des noyaux villageois.

Séquence 3 – Les Cinq Avenues - Plateau Vallier

Du boulevard de La Blancarde au boulevard Chave

- Un Jarret tenu et soutenu par une cohérence urbaine renforcée par les aménagements du nouveau tramway.

- La trame urbaine est serrée.

- L'aménagement du Plateau sportif Vallier et l'intersection entre le tramway sur l'avenue du Maréchal Foch et le Jarret créent un effet d'ouverture important de l'espace public. C'est un des seuls espaces de respiration sur l'axe. C'est aussi le seul moment du Jarret qui autorise les perceptions lointaines du paysage collinaire marseillais. Par son aménagement urbain soigné et végétalisé, mais aussi par ses conséquences sur le niveau sonore, il apporte une qualité d'espace public fondamental à un axe globalement dur et violent.

- Le passage du tramway renforce aussi le caractère nodal de cette intersection ; il renforce les continuités commerciales qui mènent aux 5 Avenues et il tisse un lien visuel et physique fort vers 5 Avenues, (puis Les Chartreux) et La Blancarde.

Séquence 4 – La Timone

Du boulevard Chave à l'avenue de La Timone

- Un Jarret maillé dont la trame offre les principales portes d'entrée vers le centre ancien (avec les boulevards Chave, Jeanne d'Arc et Baille). Elle est marquée par un changement d'échelle et une structuration forte :
  - 3 carrefours qui ventilent les grands flux vers le centre ou l'est ;
  - 2 boulevards urbains multimodaux ;
  - les équipements hospitalo-universitaires Timone-Conception qui occupent le site avec leurs très grandes emprises.

- le tissu est composé à la fois de formes urbaines classiques du tissu central avec alignement sur voie et trame maillée et de logements collectifs de grands gabarits des années 1960-1970 sur de grandes parcelles.

- Le site est caractérisé par une forte présence des étudiants et du personnel hospitalier mais avec un faible rayonnement sur le quartier notamment en ce qui concerne le développement commercial en rapport avec un tel potentiel.

- La perception des espaces publics accompagnent ce changement d'échelle : s'il peut sembler plus vaste et généreux, sa surface reste néanmoins surconsommée par des usages semi-privatifs souvent liés à la voiture qui rendent la pratique piétonne malaisée et la lecture des espaces confuse.

Séquence 5 – La Place de Pologne

De l'avenue de La Timone au bd Malaterre

- Une logique d'échangeur très forte avec l'arrivée de l'autoroute A50 et un paysage urbain déstructuré. La complexité topographique cumulée au dessin d'ingénierie fonctionnaliste des infrastructures (emprises démesurées, passages en dénivelé, absence totale d'écriture urbaine, minéralité omniprésente…) en font un site totalement inadapté au piéton.

- La trame est quasi inexistante.

- La partie sud de la séquence est cependant en mutation et affiche de nombreux projets :
  - à l'ouest, le renouvellement urbain s'est accompli avec la ZAC du Rouet, le parc du 26e centenaire et attire une population nouvelle ;
  - à l'est, la ZAC Capelette délivre ses premiers programmes et s'appuie sur la création d'un pôle d'équipements et de loisirs ;
  - le déclassement de l'autoroute affiché par les documents réglementaires (SCoT, PDU) doit permettre d'ouvrir une série d'études sur les enjeux de renouvellement urbain, de reconstitution de façades urbaines et de reconquête de l'espace public sur l'échangeur Pologne.

PARTIE III

Les enjeux pour le Jarret

Les mobilités

DE LA `1re ROCADE´ À UN BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL

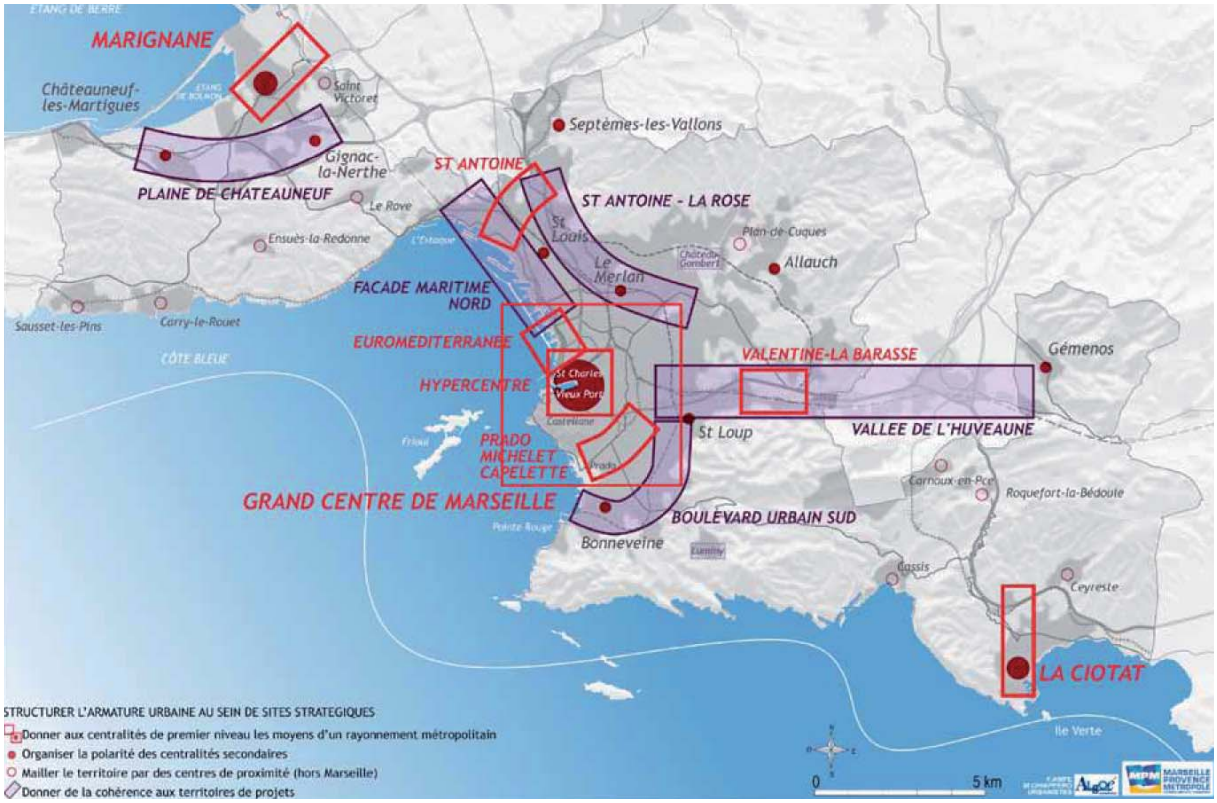
Le Jarret dans le SCoT de MPM

Pour engager MPM dans le développement durable, le PADD du SCoT de MPM s'appui sur les centralités, et propose de les renforcer pour densifier et organiser le maillage de l'espace urbain.

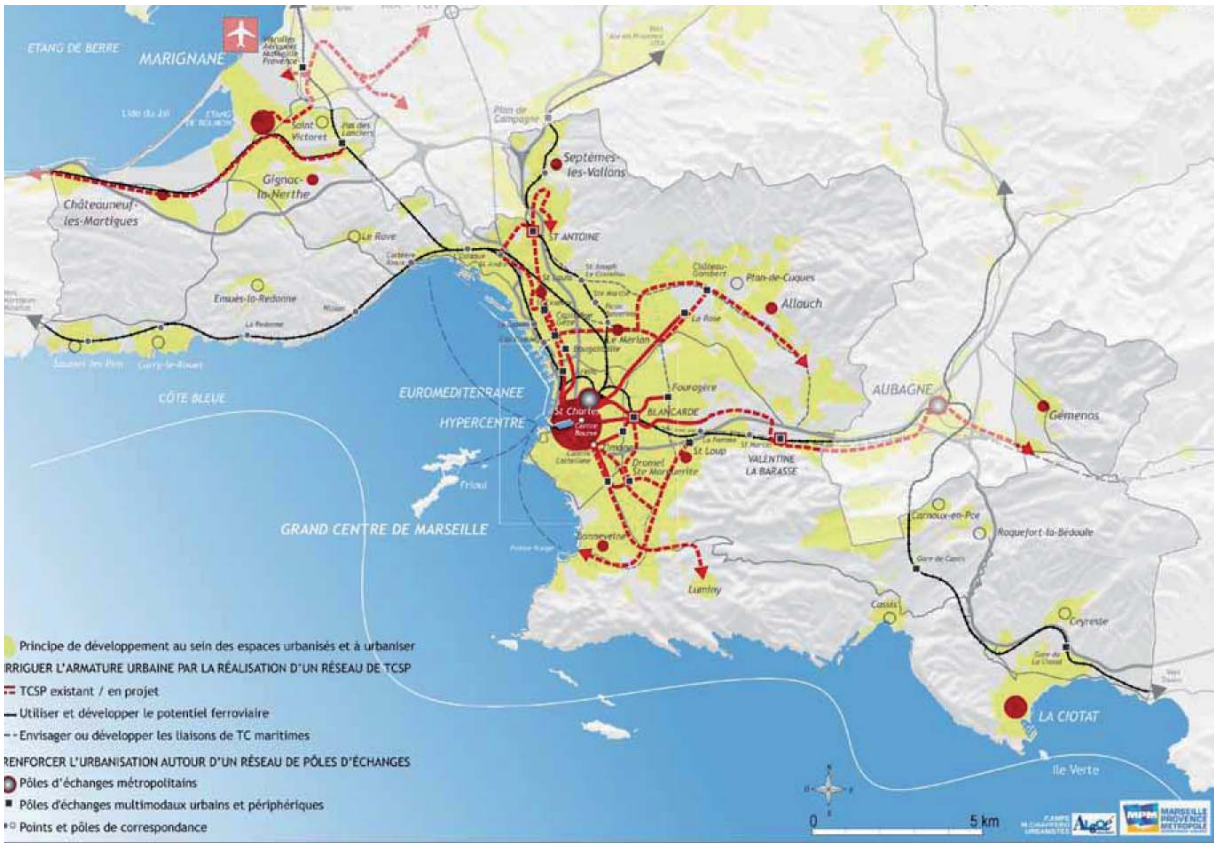
Cette structuration du territoire répond à trois principes :

- renforcer les différents niveaux de centralités du territoire ;
- encourager et engager les mutations nécessaires des territoires de projets ;
- associer ce développement au renforcement du réseau de transports en commun et à l'évolution du rôle et de l'organisation de la trame viaire en milieu urbain.

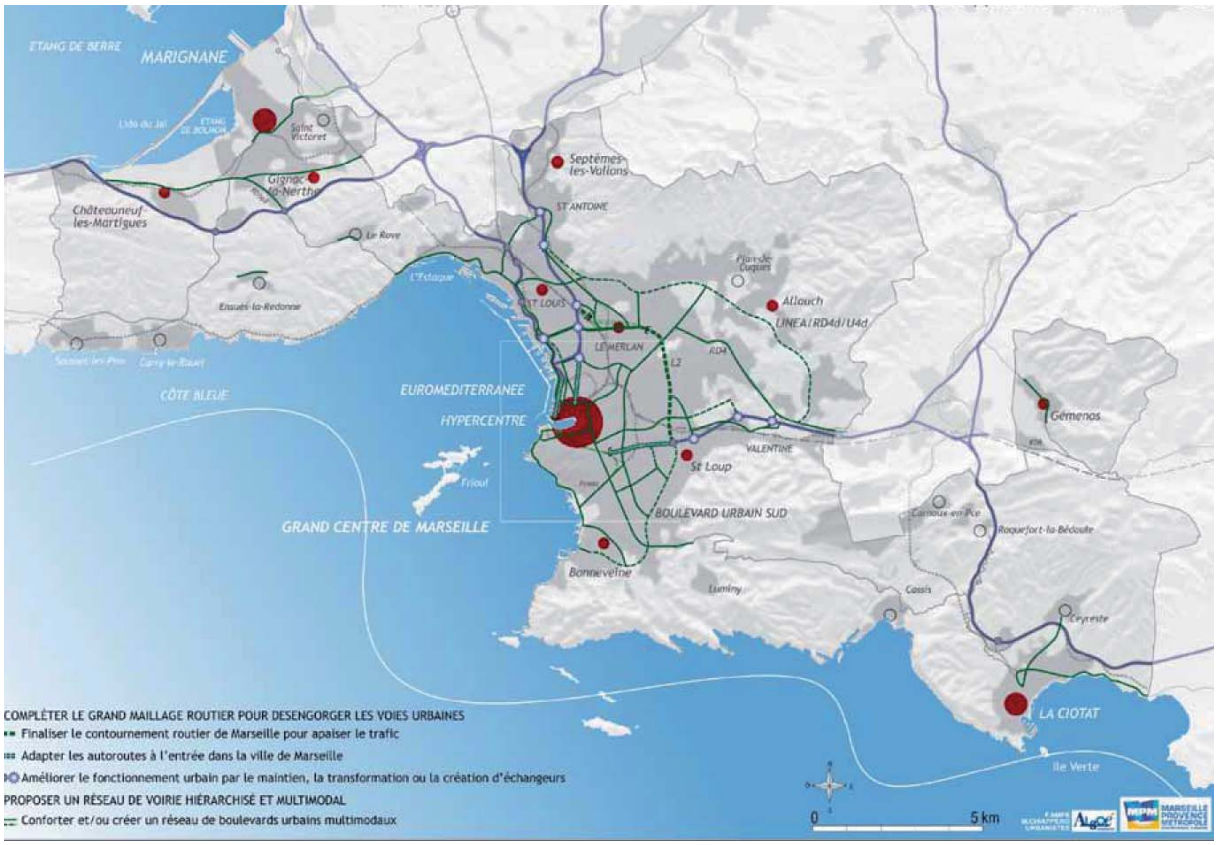
Structurer l'armature urbaine au sein de sites stratégiques ■ *SCoT approuvé - Juin 2012 - DOG*



Favoriser l'urbanisation autour d'un réseau de transports en commun performant ■ *SCoT approuvé - Juin 2012 - DOG*



Hiérarchiser le réseau de voirie ■ *SCoT approuvé - Juin 2012 - DOG*



Ainsi le SCoT préconise de renforcer la constructibilité de la trame urbaine en hiérarchisant la densification autour des pôles d'échanges et le long des axes de déplacements principaux existants ou projetés : axes de TCSP et boulevards urbains principaux.

Il affiche comme une priorité la requalification du Jarret et indique que *"les boulevards marseillais tels que le Jarret […] ont une fonction urbaine affirmée : ils irriguent le réseau des voiries secondaires et assurent une fonction de multimodalité en prévoyant les emplacements pour la circulation piétonne, les vélos et les TC. Ils servent de support pour des activités riveraines de service et de commerce. Le stationnement est organisé en conséquence"*.

Le Jarret dans les PDU de MPM

Le PDU de MPM de 2006 a largement repris le contenu du PDU de la Ville de Marseille de 2000. L'axe du Jarret faisait partie d'une grande ceinture de boulevards urbains autour du centre-ville. Il prévoyait que le Jarret soit requalifié vers des fonctions plus urbaines (sites propres bus, pistes cyclables, élargissement des trottoirs...) dès la mise en service de la L2, prévue à l'époque pour 2015.

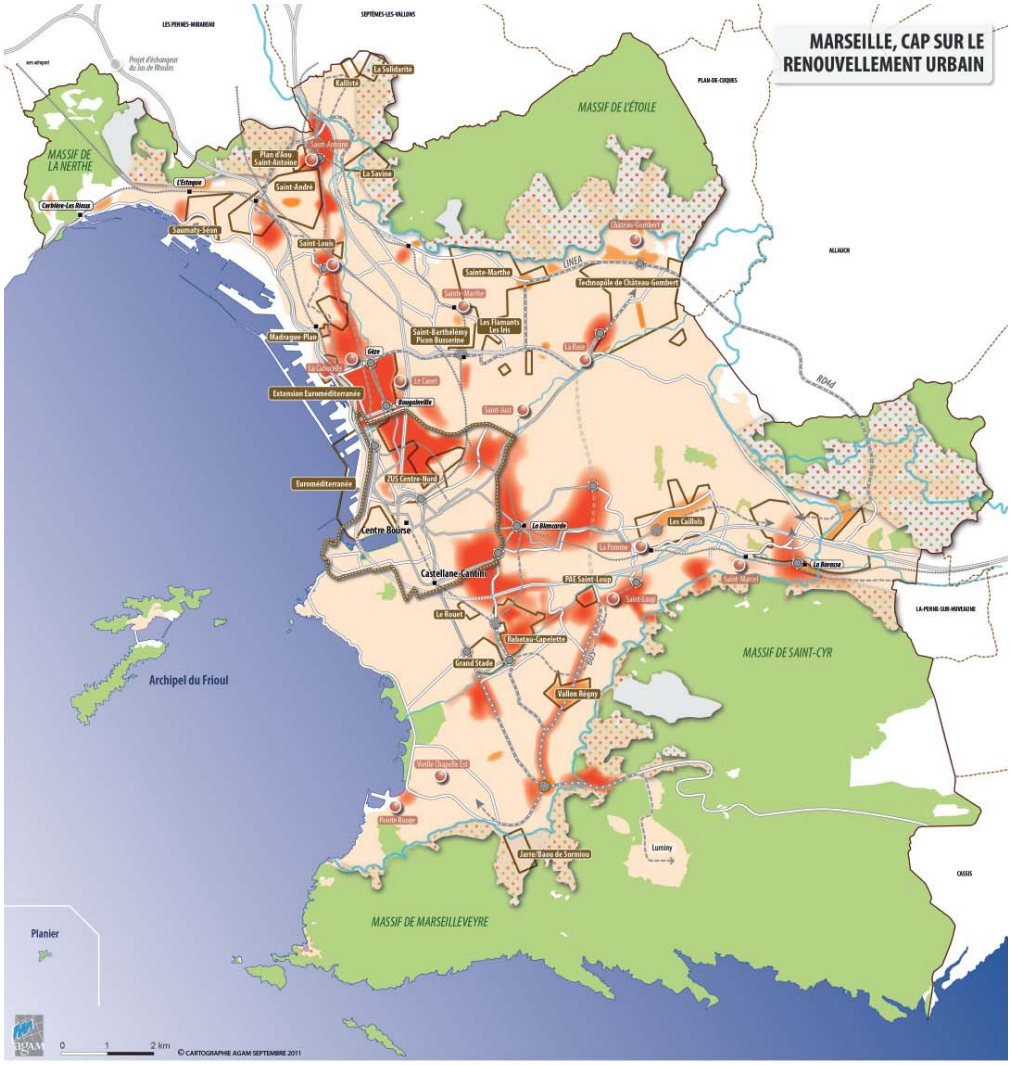
Le PDU de MPM de 2013 reprend le principe fondamental de l'achèvement du contournement autoroutier de Marseille avec la L2, ainsi que le principe d'un réseau maillé de boulevards urbains multimodaux. Les BUM doivent être les supports de l'intermodalité en garantissant à minima une circulation efficace des transports collectifs, des aménagements cyclables continus, un minimum d'espace public garanti, une circulation fluide des véhicules. L'axe du Jarret fait parti de ce réseau de BUM défini par le PDU, et son apaisement est inscrit dans la liste des travaux de voirie structurants à réaliser dans les 10 ans du PDU.

La requalification du Jarret fait partie des projets de voirie structurants du PDU

Le Jarret dans le PLU de Marseille

Le PADD du PLU de Marseille 2013 articule en premier lieu l'intensification urbaine sur une organisation spécifique des mobilités, fondée sur la poursuite de l'extension et de l'amélioration de la performance du réseau de transport collectif en site propre, et sur un maillage de la trame viaire, dont le traitement sera plus urbain et multimodal, adapté au développement durable de Marseille.

Le PLU de Marseille fait ainsi émerger la notion de boulevard urbain multimodal, nouvel échelon hiérarchique indispensable au développement du tissu urbain, qui s'inscrit entre les autoroutes et les voies de portée locale. L'intérêt de ce nouvel échelon est de constituer un réseau continu, non radioconcentrique et maillé sur l'ensemble du territoire, offrant une voirie partagée et adaptée à tous les modes de déplacements.



Les BUM doivent assurer notamment :

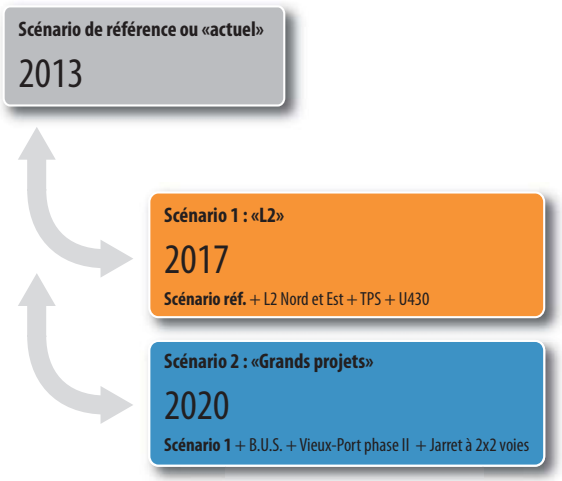
- la desserte des pôles d'échanges multimodaux et un support potentiel de sites propres pour transports collectifs ;
- des itinéraires continus et lisibles pour les flux de voitures et les vélos ;
- le support du développement urbain et économique ;
- la continuité des espaces publics de qualité : alignements systématiques d'arbres sur voirie, qualité de traitement des espaces piétonniers... ;
- Une base pour l'apaisement des voies locales et des quartiers aujourd'hui saturés. Le système maillé de BUM permettra d'accueillir la circulation passant aujourd'hui au sein des centralités.

La requalification du Jarret est identifiée comme prioritaire. Ses sections nord et sud sont identifiées comme support de l'amplification de la dynamique de renouvellement urbain, dans une logique d'intensification urbaine, d'équilibre et de mixité fonctionnelle.
Le secteur du Jarret va faire prochainement l'objet d'un ¨Atelier de territoire¨ piloté par la Ville de Marseille.

L'OPPORTUNITÉ DE LA MISE EN SERVICE DE LA L2

La réduction de capacité du Jarret est envisageable

Cette analyse du système circulatoire à l'échelle de la ville se base sur la modélisation faite par la Société de la Rocade L2 en 2014. L'objectif est d'estimer les grandes tendances d'évolution du trafic sur les axes majeurs de la ville à l'échéance de la mise en service des grands projets de voirie.



Description des scénarios analysés

Le scénario de référence est une modélisation 2013 du trafic. Il intègre la première phase de réaménagement du Vieux-Port, mais pas le Tunnel Prado Sud.

Deux scénarios ont été comparés au scénario de référence selon l'échéance prise en considération et les projets d'infrastructure réalisés :

- le premier à l'échéance de la mise en service de la L2 (2017), qui prend en compte le Tunnel Prado Sud et la réalisation de la U430 ;
- le second à l'échéance de la mise en service du Boulevard Urbain Sud (B.U.S.) et de la seconde phase de réaménagement du Vieux-Port (2020). Ce scénario intègre également la réduction de la capacité du Jarret à 2x2 voies.

A noter les points suivants :

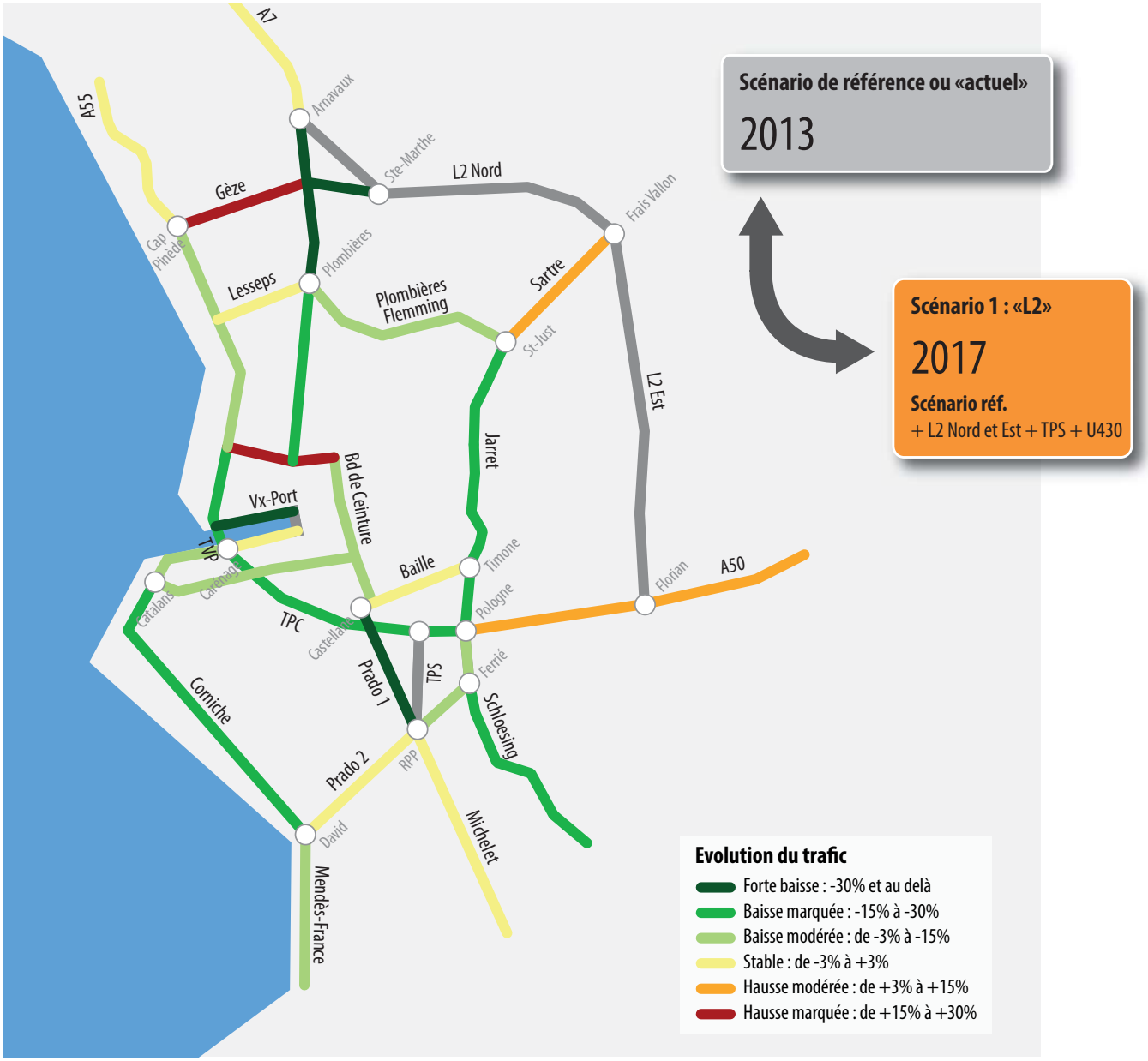
- les hypothèses retenues pour l'évolution de la démographie et des emplois sont celles prises en compte par le modèle du CETE, basées sur des estimations de l'agAM ;
- les projets d'infrastructures de transports en commun ont été pris en compte pour le dimensionnement futur de la voirie uniquement ;
- le scénario modélisé, dit « scénario stabilisation », considère que la répartition des déplacements n'évolue pas au-delà de 2013. Ce scénario, qui ne tient pas compte des évolutions des parts modales du PDU, a été retenu car plus « conservateur pour les aménagements. »

La L2 remplit son rôle de délestage des axes Nord / Sud du centre-ville

La comparaison du scénario 1 au scénario de référence met en évidence le report des trafics Nord / Sud depuis les tunnels (Vieux-Port et Tunnel Prado Carénage), la Corniche, le boulevard de Ceinture et le Jarret vers la L2. Tous ces axes voient leur trafic évoluer à la baisse. À l'inverse, la création de ce nouvel itinéraire charge l'avenue Sartre (RD4c) et la section terminale de l'autoroute A50 entre l'échangeur SCOT et Florian, où le trafic progresse de 10% environ. À noter également, la forte montée en charge de Gèze en lien avec la mise en service de la L2 (+25%). Concernant l'A7, on observe un double effet lié à la mise en service de la L2 : si la liaison A55 – L2 Nord génère un surplus de trafic sur l'A7, il est largement contrebalancé par la forte baisse résultant du report sur la L2 des flux A7-Plombières-Flemming-Jarret.

Sur le Jarret, la baisse de trafic consécutive à la mise en service de la L2 est comprise entre -19% et -28% selon la section. Elle de -11% sur le boulevard de ceinture Est (Athènes / Lieutaud), et de -7% environ sur l'axe Flemming / Plombières.

Modèle de trafic ■ *Comparaison du scénario 2017 au scénario de référence (source : SRL2, 2014)*



L'équilibre apporté par le Boulevard Urbain Sud

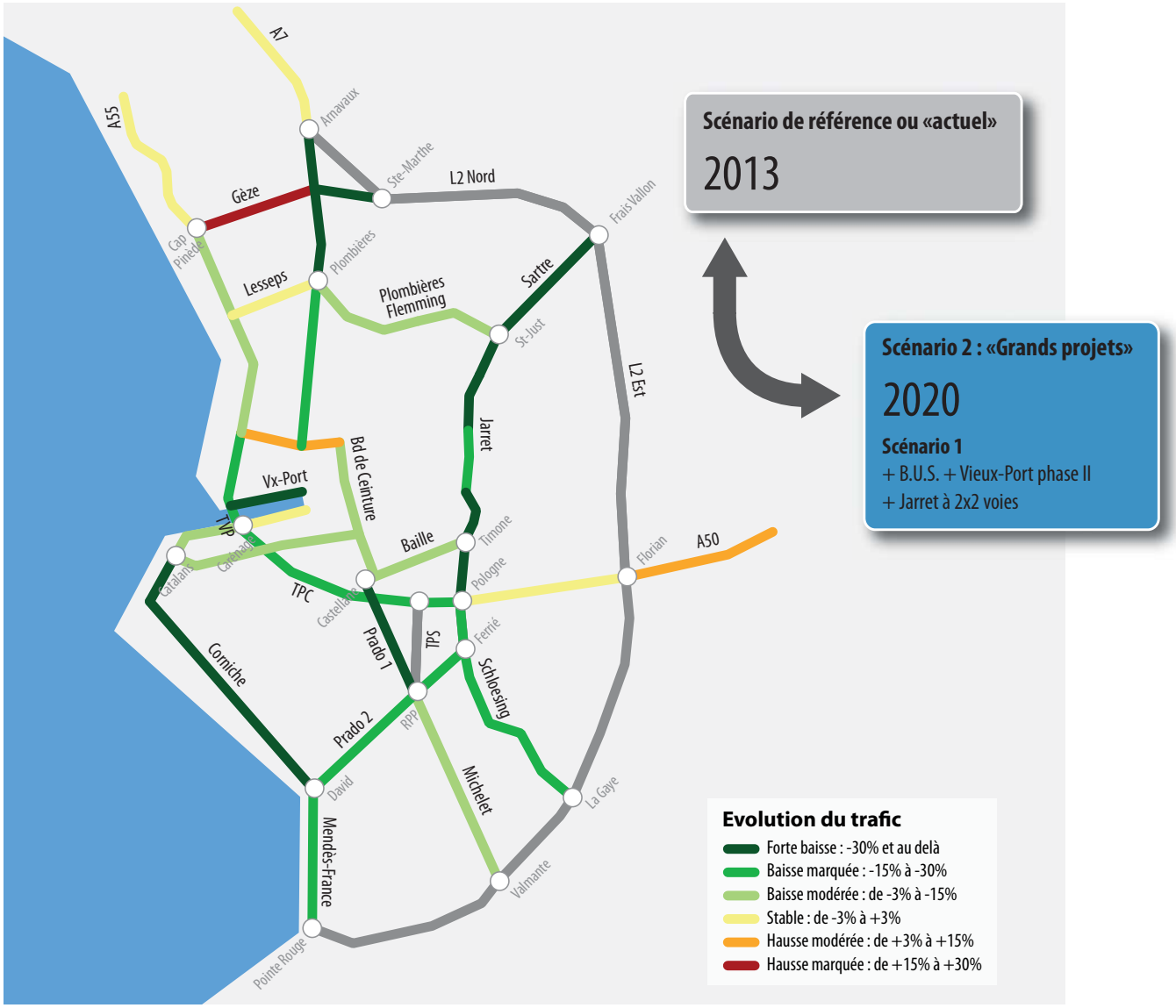
La fermeture du quai de la Fraternité du Vieux-Port et la réduction de la capacité du Jarret à 2x2 voies engendrent des reports de trafic vers les tunnels, le boulevard de ceinture Est et la L2 Est. C'est sur cette dernière que le report semble le plus significatif (+6% par rapport au scénario 1 de 2017). Sur les autres axes, l'effet semble peu significatif : les hausses étant inférieures à +1,5% par rapport à 2017, le trafic reste inférieur à la situation de référence de 2013.

Ce constat peut s'expliquer par la mise en service du B.U.S., qui cumule plusieurs fonctions :

- délestage des axes du Sud de la ville : Prado 2, Mendès-France, Michelet, Schlœsing, etc. ;
- modération de la hausse du trafic sur la section terminale de l'A50, qui « retrouve » son trafic de 2013 ;
- le B.U.S. « réinjecte » du trafic sur la L2, trafic qui ne passe plus par les tunnels, le centre-ville ou le Jarret.

Dans ce scénario, le trafic sur le Jarret baisse de -25% à -47% selon la section par rapport au scénario de référence 2013.

La réduction de capacité du Jarret est donc théoriquement envisageable, sans effets rédhibitoire sur le système circulatoire du grand centre-ville de Marseille. A noter le rôle fondamental de la L2 mais également du B.U.S. vis-à-vis du Jarret, mais également à l'échelle de la ville.



Modèle de trafic ■ *Comparaison du scénario 2020 au scénario de référence (source : SRL2, 2014)*

Moins de poids lourds

La mise en service de la L2, puis celle du Boulevard Urbain Sud., constituent également l'opportunité de revoir l'ensemble du schéma des itinéraires poids lourds à l'échelle de la ville.

La L2 et le B.U.S. vont boucler le système primaire de voirie et pourront constituer l'itinéraire de transit obligatoire « par défaut » pour les poids lourds de plus de 19 tonnes. L'objectif est de retirer du Jarret les poids lourds qui transitent dans Marseille.

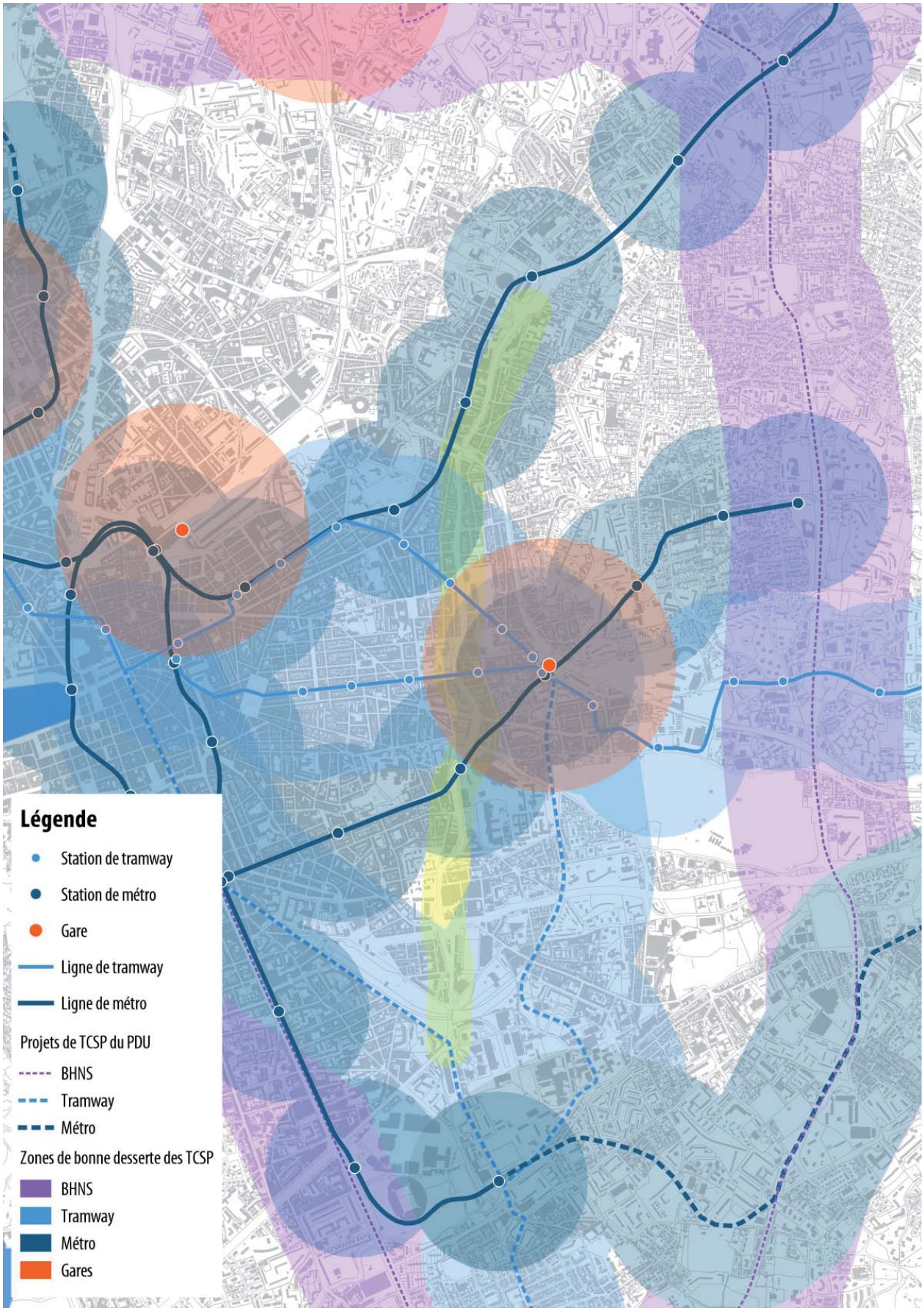
Un second niveau, où la circulation des poids lourds pourrait être autorisée à certaines conditions, par exemple uniquement entre 6h et 22h, regrouperait les grands boulevards urbains de la ville, dont le Jarret.

Enfin, les axes du centre-ville seraient interdits aux poids lourds, sauf dérogation.

L'enjeu pour les secteurs traversés est de taille : moins de poids lourds, c'est moins de nuisances, mais aussi moins de perturbations de la circulation.

Itinéraire poids lourds ■ *Proposition de schéma de principe*

PDU de MPM ■ Zones de bonne desserte de demain



DES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN QUI VONT CHANGER LA DONNE

Les projets inscrits au PDU de MPM (horizon 2023)

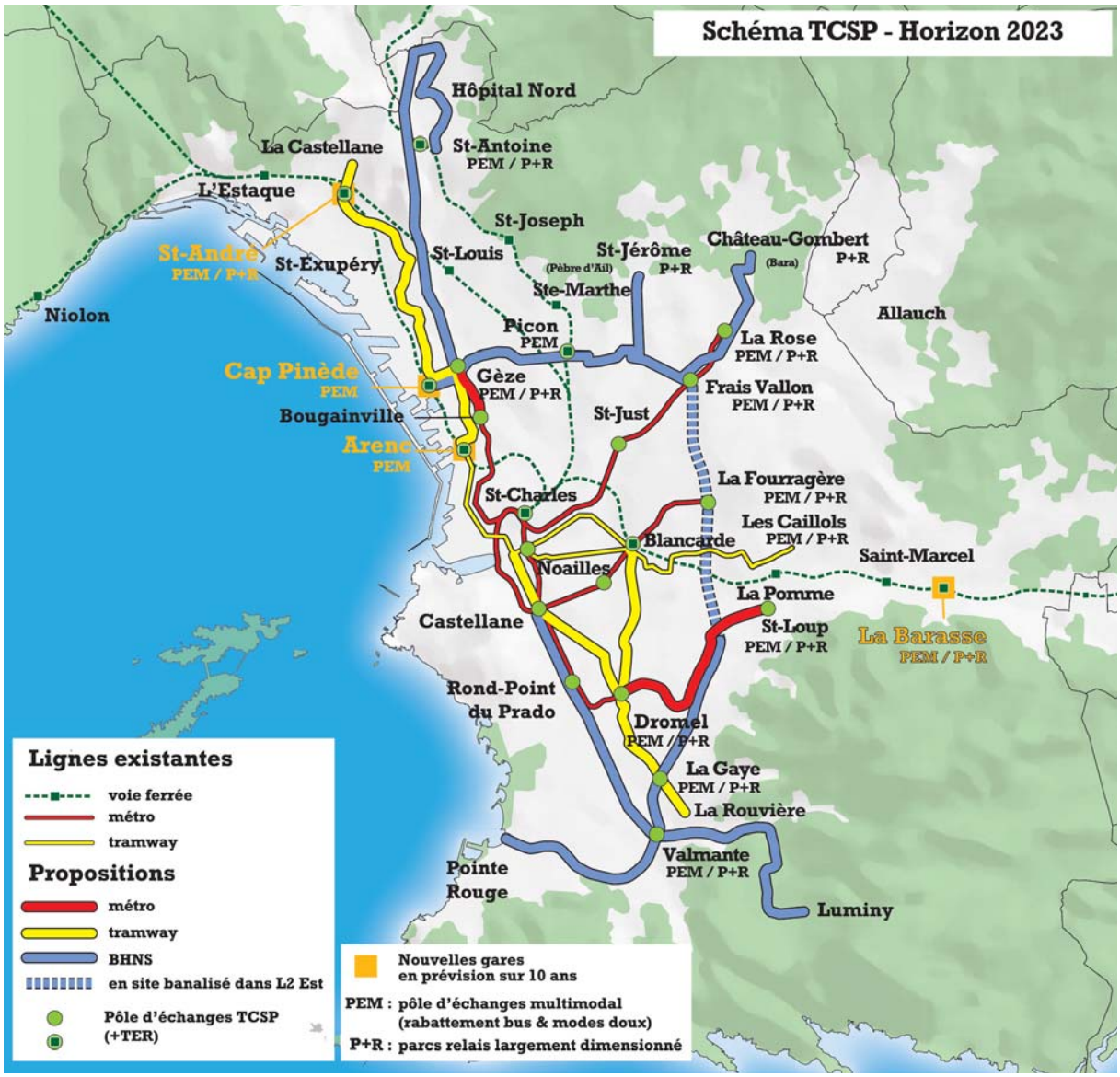
Les projets de TCSP sont nombreux dans le secteur sud de la ville. À l'échéance de leur réalisation, la partie sud du Jarret, la seule aujourd'hui à ne pas être couverte, sera incluse dans la zone de bonne desserte d'un moins une ligne de TCSP.

Tramway des voies ferrées du Prado

Sur une longueur de 3,4 km et avec 7 stations, le tramway des voies ferrées du Prado assurera la jonction entre les pôles d'échanges de la Blancarde et de Dromel en desservant la Timone et la Capelette en utilisant les voies ferrées du Prado. Le secteur de l'hôpital de la Timone et de la faculté de médecine bénéficierait ainsi d'une double connexion au réseau de TCSP. La réalisation de cette liaison est prévue au PDU à l'échéance 2020.

Tramway Sud

Extension de 6 km depuis la Castellane jusqu'à la Rouvière via Dromel avec 12 stations supplémentaires. Il s'agit du prolongement du tramway au sud amorcé par les travaux de la rue de Rome (mise service fin 2014). Le PDU prévoit une réalisation du prolongement en deux phases : une première jusqu'à La Gaye (B.U.S.) d'ici 2018, une seconde jusqu'à la Rouvière en 2023.



Les lignes de TCSP programmées au PDU

Métro St-Loup

L'extension du métro à Saint-Loup depuis Dromel représente 3,9 km et 5 stations supplémentaires. Selon les dernières études, il devrait emprunter partiellement le tracé du Boulevard Urbain Sud. La réalisation du métro jusqu'à Saint-Loup est affichée à échéance 2023 au PDU.

Les BHNS de la L2 et du B.U.S.

Deux lignes de BHNS vont former une grande ceinture de TCSP entre Capitaine Gèze au nord et la Pointe Rouge au sud. Les deux lignes se rejoindront à la Fourragère. La première s'insèrera au-dessus de la L2 Nord en site propre, la seconde empruntera la L2 Est en site banalisé et le B.U.S. en site propre.

Le PDU prévoit une mise en service en trois temps :

- 2018 : Frais Vallon / Florian (L2 Est) ;
- 2020 : Gèze / Frais Vallon (L2 Nord) et Florian / La Gaye (B.U.S.) ;
- 2023 : La Gaye / Pointe Rouge (B.U.S.).

Renforcement de la ligne 72

Le PDU préconise de doter certaines lignes de bus d'une fonction de ligne structurante, avec une qualité de service renforcée. C'est le cas de la ligne 72, qui serait prolongée au nord-ouest jusqu'à Arenc pour se connecter au tramway T2. Au sud, la ligne serait coupée à la Timone. L'amélioration de la qualité de service passera par « *tous les moyens susceptibles de faciliter et de fluidifier le trafic des bus dans la circulation générale : travaux de restructurations de carrefours, optimisation du placement des points d'arrêt, priorisation aux feux, aménagements ponctuels de couloirs bus ou de protection contre le stationnement illicite.* » Ces travaux permettront en outre de mettre en accessibilité les points d'arrêt de la ligne 72, conformément au Schéma directeur d'accessibilité des transports publics (SDAT), approuvé en juin 2010.

Le pôle d'échanges majeur du secteur, c'est la Blancarde

Les projets ci-dessus vont renforcer la position d'un pôle d'échanges déjà majeur à l'échelle de la ville : la Blancarde va cumuler trois lignes de tramway, une ligne de métro, une gare TER (desservie par plus de trains), un parking-relais. On pourra à l'avenir aller et venir de quasiment tout le territoire depuis ou vers le pôle de la Blancarde.

L'opportunité d'une réorganisation des lignes de bus de l'est Marseillais

Le report du terminus de la ligne M2 de Dromel à Saint-Loup offrira l'opportunité de rabattre plusieurs lignes de bus de l'est de la ville au plus vite sur le métro, dans une logique d'amélioration de l'offre TC aux usagers. Le tramway Sud et le tramway des voies ferrées du Prado vont également remettre en cause le tracé de certaines lignes de bus. L'éventuelle réorganisation des lignes du sud-est, ainsi que la montée en puissance du pôle de la Blancarde, tout proche de la Timone, posent la question du statut futur du pôle de la Timone et de son aménagement : doit-il conserver son statut de pôle de rabattement avec cinq lignes en terminus et une ligne passante ? Quelles sont les autres solutions ? Si le Schéma Directeur des TCSP de MPM avançait des propositions, il est temps d'adopter une vaste réflexion sur le redéploiement des lignes de bus du sud et de l'est en fonction de l'arrivée programmée des TCSP sur le secteur.

Les enjeux à l'échelle du Jarret

Quid des couloirs bus sur le Jarret ?

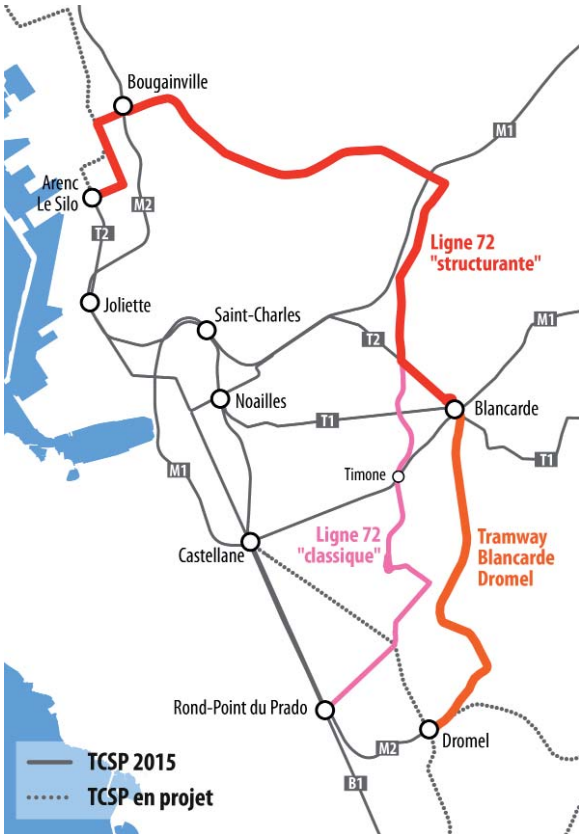
Aujourd'hui, des couloirs bus sont aménagés aux endroits où l'offre bus est la plus forte : devant la Timone, où cinq lignes convergent, ou encore sur le tronc commun des lignes 6 et 72 dans le secteur Chartreux – Blancarde.
Faut-il aménager des couloirs bus supplémentaires sur le Jarret ? La seule ligne 72 ne semble pas le justifier : ses performances, tant les validations que le V/K, sont bien en deçà de celles d'autres lignes qui elles-mêmes ne bénéficient pas d'aménagements spécifiques. Toutefois, le renforcement de la ligne 72 est inscrit au Plan de déplacements urbains, et des études ont déjà mis en évidence l'intérêt d'une ligne de transport en commun de rocade forte.
L'aménagement ou non de couloirs bus sur le Jarret dépend donc du schéma de transports en commun qui sera appliqué à long terme, mais également de la faisabilité physique de ces couloirs, compte tenu des

nombreuses fonctions à assurer par le Jarret et de sa largeur parfois limitée.

Vers un TC structurant de rocade ?

Le PDU prévoit le renforcement de la ligne 72 entre Arenc et Timone. Il prévoit par ailleurs une ligne de tramway entre Blancarde et Dromel via les voies ferrées du Prado. Ces deux projets nous ont conduits à la proposer une réflexion sur un TC de rocade structurant, composé d'une ligne 72 ¨jet˝ d'Arenc à Blancarde – qui pourrait ne desservir que les principaux arrêts de la ligne 72 actuelle et être équipée de bus articulés – et de la nouvelle ligne de tramway de Blancarde à Dromel. La ligne 72 ¨jet˝ bifurquerait vers la Blancarde via l'avenue Foch. L'insertion d'un terminus à la Blancarde semble possible mais devra être étudiée en détail. La ligne 72 ¨classique˝ continuerait de circuler entre Arenc et Rond-Point du Prado en desservant le Timone. Le service serait alors considérablement renforcé entre Arenc et Vallier.

Insertion potentielle d'un terminus de la ligne 72 ¨Jet˝ à La Blancarde



Proposition pour un TC de rocarde structurant

Certes ponctué d'une rupture de charge à Blancarde, cet solution constituerait un axe performant et permettrait de limiter à la partie haute du Jarret les aménagements en faveur des bus.

La nécessaire réorganisation de la gare routière de la Timone

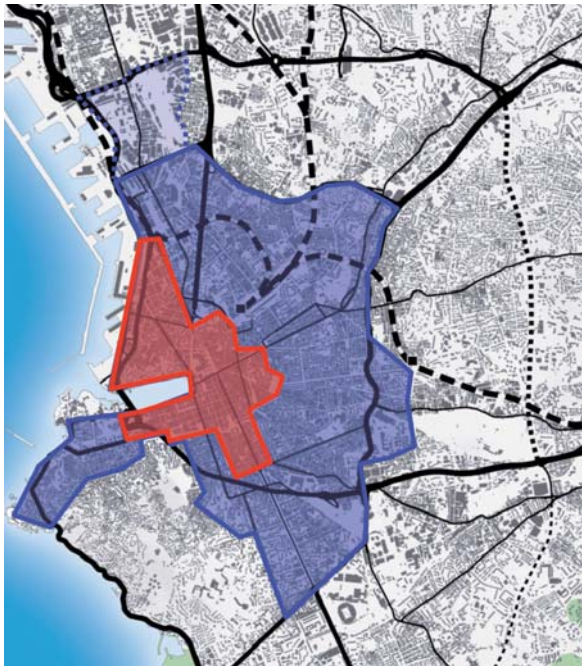
Dans l'objectif de reconquérir l'espace public pour aménager une vaste esplanade au niveau de l'entrée historique de l'hôpital de la Timone, l'enjeu est de réorganiser la gare routière dans une logique de simplification du système de terminus, en modifiant les lignes sans toutefois dégrader la desserte de la centralité de la Timone (hôpital et quartier).

STATIONNEMENT : VERS PLUS DE COHÉRENCE ET VERS L'EXTENSION DE LA ZONE PAYANTE

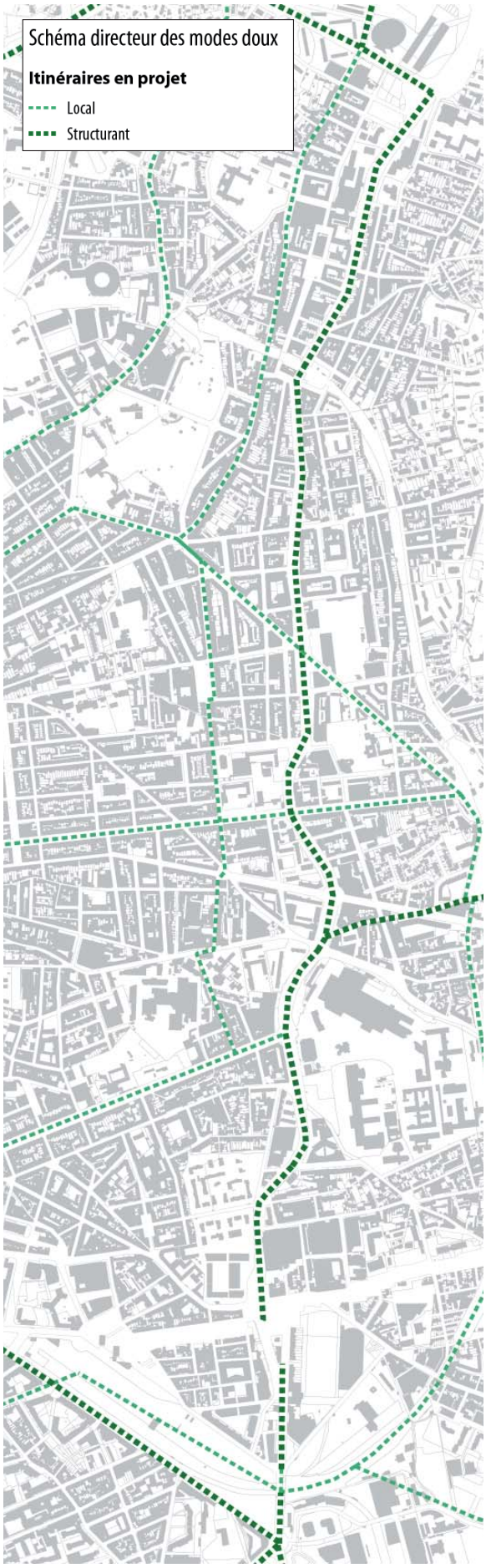
L'objectif principal pour le stationnement et de rationaliser l'offre et de l'adapter aux secteurs traversés. L'équilibre entre l'offre de stationnement en ouvrage et l'offre de stationnement en surface devra être recherché.
Le PDU prévoit l'extension du stationnement payant en rive ouest du Jarret de Saint-Just au nord à la place Ferrié au sud, et même au-delà de l'avenue Foch au sud de la faculté de médecine, périmètre délimité à l'est par les voies ferrées du Prado.

Les dispositions proposées par le PDU sont les suivantes :
- du lundi au samedi de 8 h 30 à 19 h ;
- durée maximale du stationnement : 4 h ;
- gratuit la première ½ heure ;
- tarification et abonnements résidentiels.

Le stationnement sur voirie, qu'il soit payant ou non, devra impérativement être délimité clairement, et les zones de stationnement interdit devront être inaccessibles, notamment les terre-pleins centraux s'ils sont conservés. Enfin, la réorganisation du stationnement le long du Jarret devra impérativement être accompagnée de tournées de contrôle régulières, pour dissuader au maximum les contrevenants.
D'une manière générale, le stationnement longitudinal devra être privilégié, plutôt que le stationnement en épi, fort consommateur de "largeur" d'espace public.
Pour appréhender la problématique du stationnement au plus juste et proposer les mesures adéquates, il est indispensable de mener une enquête complète comme celle réalisée en 2002 pour comparer l'offre de stationnement et son usage, de jour comme de nuit, à l'échelle de l'axe du Jarret et de l'ensemble des quartiers traversés.



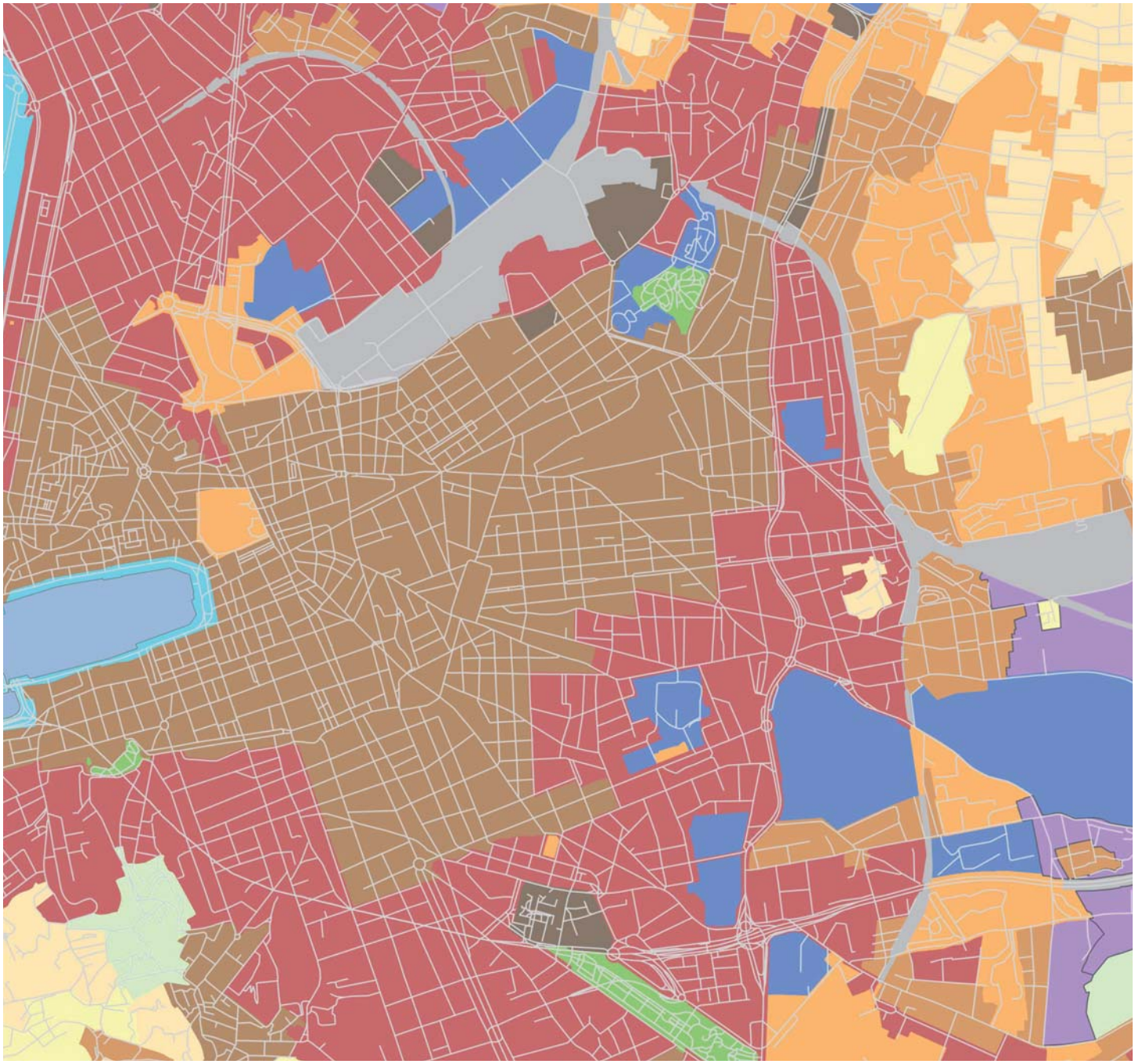
Les deux zones de stationnement payant prévue au PDU



UNE NOUVELLE FONCTION POUR LE JARRET : UN ITINÉRAIRE CYCLABLE STRUCTURANT

Un itinéraire structurant (continu, double sens) est inscrit au Schéma directeur des modes doux sur tout l'axe du Jarret. L'axe devra donc se doter dans son intégralité de pistes cyclables dans chaque sens. L'articulation des séquences de l'axe devra tenir compte du maintien indispensable de la continuité de ces axes. Une attention particulière sera apportée aux franchissements de carrefours et à la connexion de l'itinéraire nouveau au réseau cyclable existant et projeté.

PLU de Marseille ■ Zonage simplifié



Zonage PLU / POS (MPM)

- Tissu de centre-ville
- Secteur de grande hauteur
- Tissu patrimonial
- Tissu de noyau villageois et de centralité
- Tissu collectif dense
- Tissu de petit collectif et d'individuel
- Tissu pavillonnaire
- zone d' urbanisation à long terme
- Zone d'activités économiques
- Zone portuaire et de plaisance
- Emprise militaire et infrastructures
- Zone de grands équipements
- Zone agricole
- Zone de campagne
- Zone et secteur naturels
- Parcs et jardins

Plan Local d'Urbanisme

Un espace de transition entre centre-ville et première périphérie

LES RIVES URBAINES DU JARRET AU REGARD DES GRANDES THÉMATIQUES CONDUCTRICES DU PLU

Au nord, les rives urbaines sont en très grande partie inscrites en zone UA-centre et tissu de type central (16 à 28 m) avec une ventilation selon le but à atteindre.
Le zonage UAp qui traduit une vision patrimoniale nouvelle est utilisé pour l'ensemble des tissus centraux compris en deçà de la première ceinture de boulevards. Au-delà, le zonage UA caractérise la volonté de gestion du tissu central dit ¨banal¨. Le zonage UAp permet de protéger des formes urbaines structurantes et des caractéristiques architecturales tout en permettant des évolutions dans le respect de ces caractéristiques. L'article 11 relatif à l'aspect extérieur est développé. Un sous-secteur UAeh1-évolution qui correspond à la partie sud de la ZAC Saint-Just est un secteur de projets urbains de grande hauteur (55 mètres).

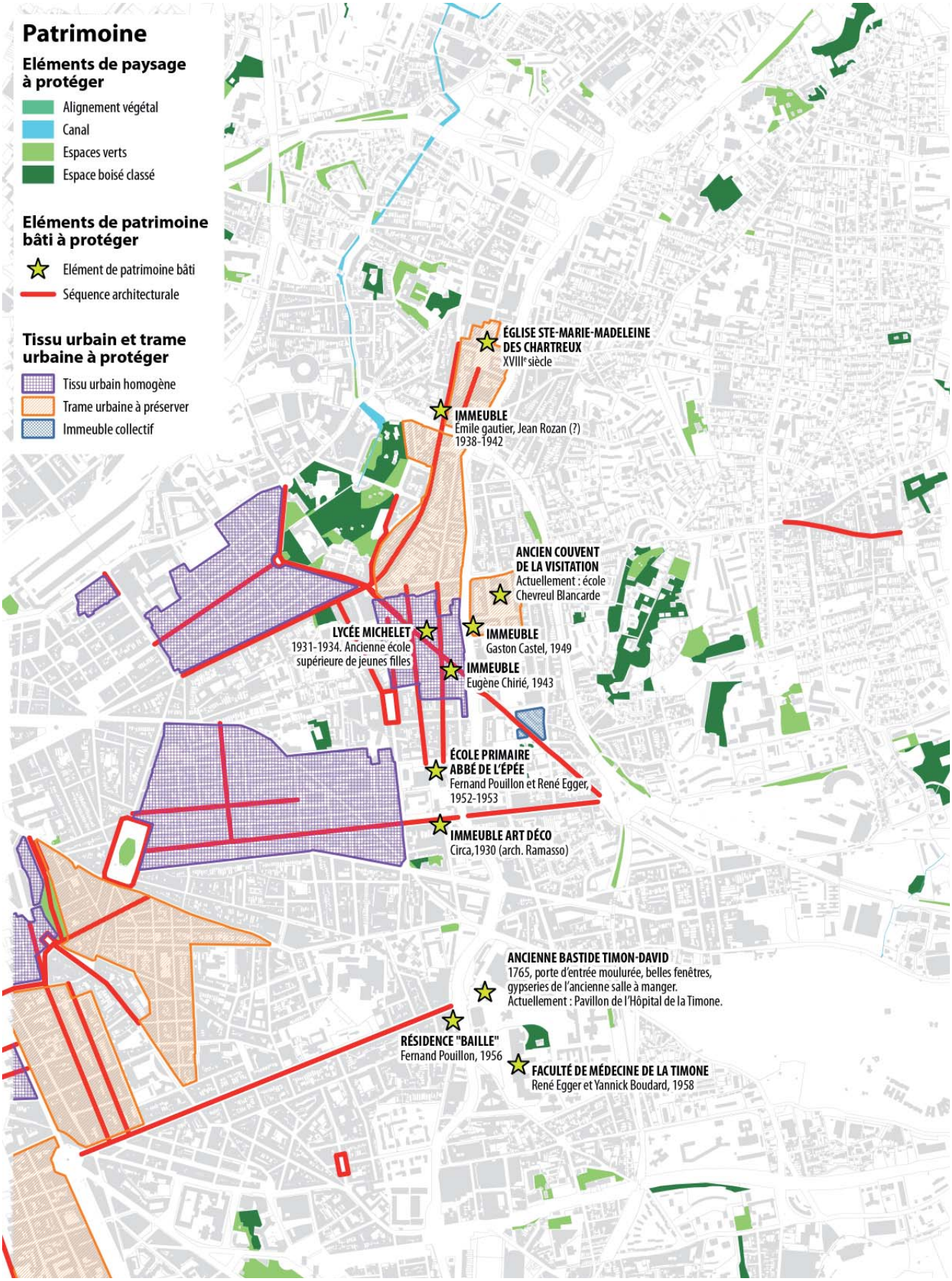
Au sud, plusieurs secteurs sont dédiés à la densification et à l'intensification urbaine, zonés UAe1-évolution (rive est : Blancarde, Saint-Pierre, abords du CHU de la Timone ; rives ouest et est : place Ferrié-boulevard Schlœsing) et des secteurs zonés UAr-renouvellement (Menpenti, rives de la place de Pologne, abords du CHU de la Timone) pour y encourager le changement de forme urbaine (incitation au renouvellement avec une densification forte et sous des formes différentes).

Quelques secteurs appartiennent à la catégorie des formes agglomérées de type noyaux villageois, centralités secondaires et faubourgs et sont zonés UBt-transition (Montolivet), ce qui signifie qu'une évolution avec des formes plus souples y est encouragée. On recense aussi plusieurs secteurs zonés UT3-tissu discontinu de types collectifs denses et/ou à densifier, trois au nord, à Saint-Just et Montolivet ; un, au sud, à Dromel.
La section du boulevard Rabatau qui prolonge la rocade comprend une zone UEt-activités économiques (¨Village de l'Automobile¨) qui annonce la Vallée de l'Huveaune.

Les zones UGE (28 mètres) correspondent aux trois grands équipements métropolitains qui jalonnent la rocade : le pôle de Saint-Just qui réunit l'Hôtel du Département et la salle de spectacles du Dôme ; le plateau sportif Vallier ; le CHU de la Timone.

Les zones UG de Menpenti et de Dromel correspondent aux zones urbaines militaires (le site de l'ancienne caserne Beauvau a été réaffecté au logement à la fin des années 2000). La requalification de la friche de la gare du Prado en parc urbain - le Parc du 26e centenaire classé en zone dédiée et adaptée aux zones vertes (UV2) - doit contribuer à un retisser un tissu urbain hérité du passé industriel et éclaté lors de la réalisation de l'autoroute A 50.

PLU de Marseille ■ Patrimoine



La rocade est bordée par la ZAC de La Capelette qui a pour ambition de créer un quartier résidentiel cohérent, équipé et animé par une offre tertiaire intermédiaire, conserve ses propres déclinaisons de zones Uzca. Les trois plans de masse U-PM-1c, U-PM-2c et U-PM-3c correspondent à la zone de projet Palais Omnisports Marseille Grand-Est / Bleu Capelette.

DE NOUVELLES RÈGLES LIÉES À LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN LOCAL

Quatre secteurs sont désormais assortis de servitudes patrimoniales au titre de l'article L.123-1 7° du Code de l'urbanisme. Sont protégées les formes architecturales et la composition urbaine du ¨lotissement des Nouveaux Quartiers˝ ou de la Madeleine (tissu homogène), et la structuration et la mémoire du parcellaire du faubourg des Chartreux et du ¨lotissement de la Visitation˝ (trames régulières).

Ces ensembles urbains font l'objet de prescriptions générales ainsi que de prescriptions ou recommandations particulières. Les dispositions particulières de ces quatre périmètres se superposent au règlement des zones qu'ils recouvrent.

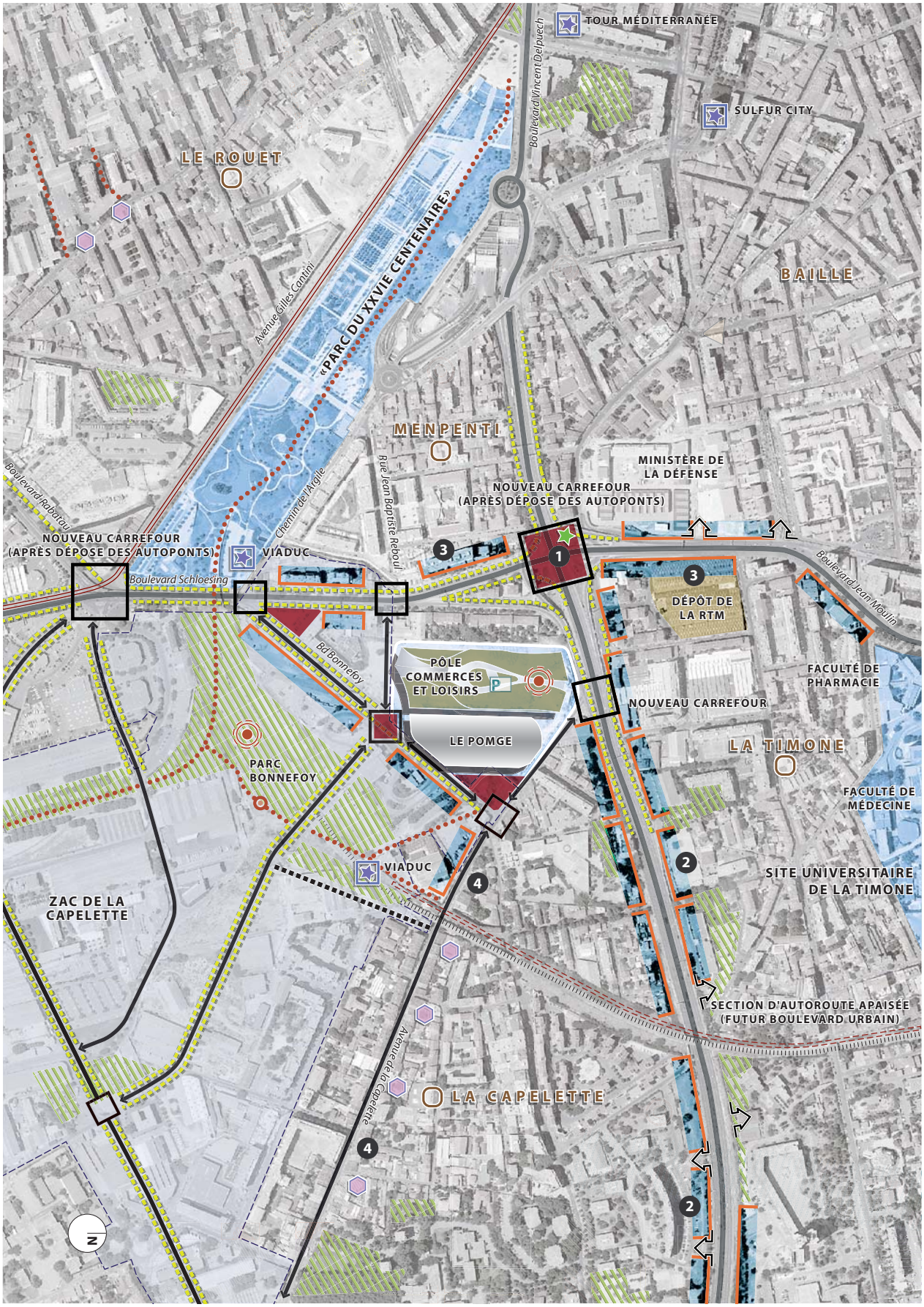
UNE ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT POUR LA PLACE DE POLOGNE

Relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, les Orientations d'aménagement énoncent des principes et des propositions d'action et complètent le règlement du PLU en proposant un parti général d'aménagement, en cohérence avec celui-ci. L'achèvement du contournement du centre-ville par la L2 va permettre une requalification de la ceinture des boulevards – Jarret, Rabatau et Schlœsing – en boulevards urbains. Le passage d'une logique de transit à une logique de distribution des flux se traduira par la baisse du flux automobile, une dépose des passerelles, la démolition des rampes d'accès à l'autoroute A50, la création de nouveaux carrefours et profils de voirie.

Dans ce contexte favorable, les principaux objectifs énoncés par l'OA pour requalifier la place de Pologne en grande entrée de ville sont les suivants :

- créer une continuité de fonctions et une ¨vitrine technopolitaine˝ en liaison avec l'arrivée de l'autoroute A50 ;
- créer un espace de circulation apaisée en liaison avec le nouveau mode de gestion de l'axe Jarret / Rabatau (décélération, régulation) ;
- améliorer la qualité des espaces publics (recomposition du stationnement, mobilier urbain, sécurisation des parcours et des traversées) ;
- restructurer les façades urbaines et diminuer les effets de coupure.

PLU de Marseille ■ Orientation d'aménagement "Place de Pologne"



ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- 1 site 1 (cf texte)
- noyau villageois
- équipement existant
- élément important de composition urbaine (bâti, non bâti, paysage, etc...)
- voie ferrée
- cours d'eau
- TC performant existant / à créer (court terme)
- option de tracé TC futur
- boulevard urbain multimodal
- zone d'aménagement concerté

AFFECTATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

- mixité fonctionnelle à dominante habitat
- mixité fonctionnelle à dominante économique
  - a Activité
  - b Bureau
  - c Commerce
- activité commerciale de proximité à conforter ou dynamiser

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

- mise en valeur d'élément de composition urbaine (bâti, non bâti, paysage, etc...)
- axe de composition urbaine
- équipement à créer ou requalifier
- composition de façade urbaine à structurer / à créer
- principe d'alignement avec possible discontinuité
- principe d'alignement avec possible retrait paysager et possible discontinuité
- principe de perméabilité visuelle
- principe de vue à préserver

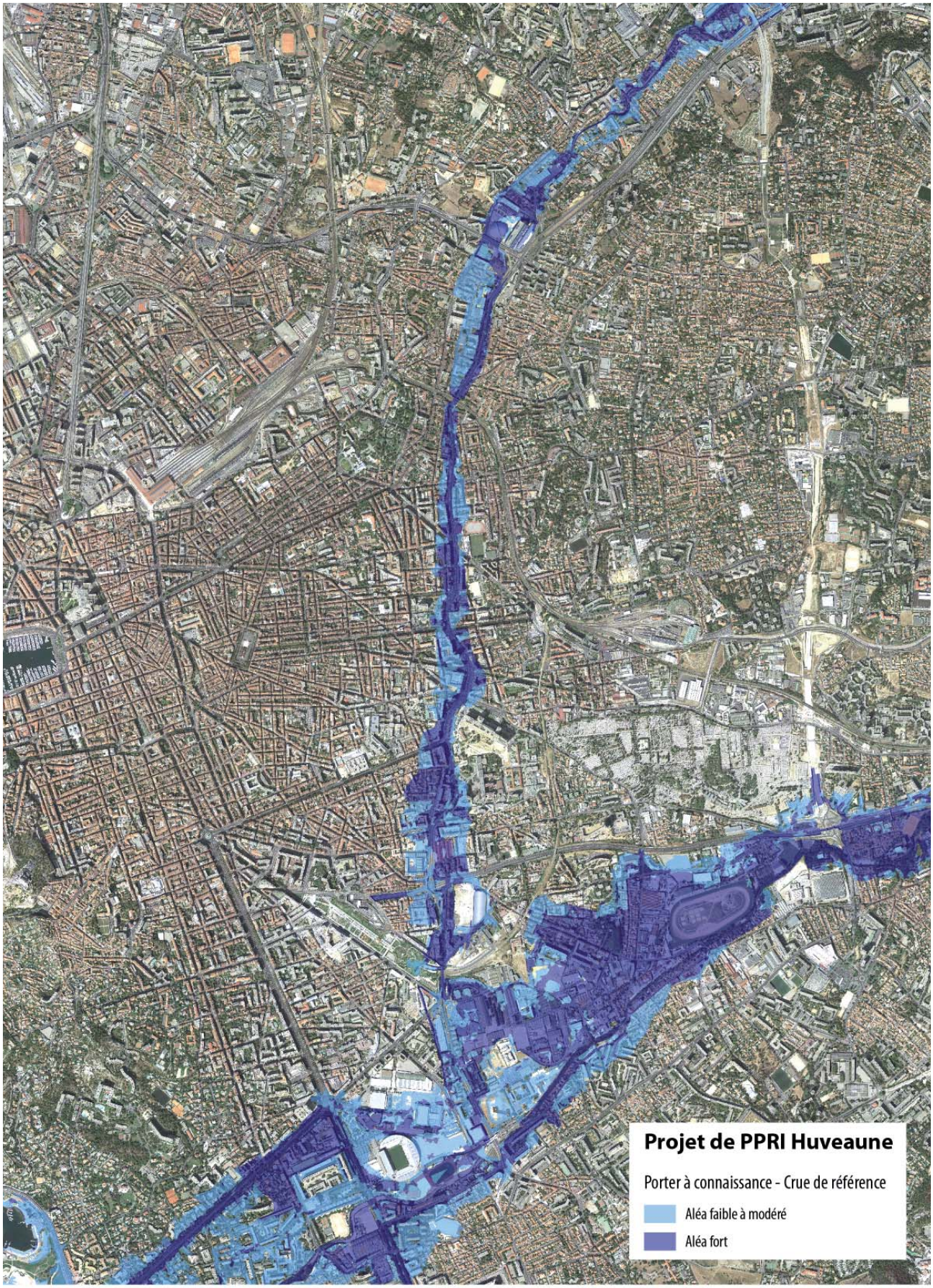
TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS OU COLLECTIFS

- flux, carrefour à organiser
- principe de liaison structurante à créer
- principe de liaison à créer
- principe de raccordement à créer
- principe de raccordement à créer / tracé à préciser
- principe d'accès
- zone de circulation apaisée (priorité piéton, traitement des voies...)
- principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/conforter
- principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/conforter / tracé à préciser
- espace public à créer / requalifier (place)
- mail paysager à créer ou conforter
- P principe de localisation d'aires de stationnement

STRUCTURATION PAR LES ESPACES PAYSAGERS OU NATURELS

- alignement d'arbres à compléter ou à créer
- espace de paysage à conserver ou améliorer
- espace de loisir à créer, conserver ou améliorer
- aménagement paysager existant ou à créer (places, jardins, squares...)
- P principe de localisation d'aires paysagères de stationnement

Projet de PPRI Huveaune ■ Porter à connaissance



Le risque inondation

LE PROJET DE PPRI SUR MARSEILLE

Le bassin du fleuve côtier de l'Huveaune et ses affluents, dont le Jarret, fait l'objet d'un projet de Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) par débordement, dont l'approbation est prévue courant 2016. Il s'agit d'un élément de politique de sécurité civile : la gestion d'un risque majeur se doit de développer trois aspects : alerte, protection et prévention. Le PPRi est un dispositif de protection et de prévention, qui vise la maîtrise de l'urbanisation et l'évolution des constructions existantes dans des zones reconnues inondables.

Une première étape a permis de modéliser puis de cartographier les mouvements de l'eau à l'occasion d'épisodes pluvieux exceptionnels : les cartes d'aléa. Les cartes d'aléa représentent ainsi trois niveaux d'intensité pluviométrique, correspondant à :

- une crue trentennale ;
- une crue centennale : aléa de référence pour l'élaboration du PPRi Huveaune ;
- Une crue exceptionnelle ou millénale (aléa résiduel).

Dans un second temps, l'État a porté à connaissance les principes de prévention à prendre en compte sur les territoires marseillais impactés par l'aléa de référence (crue centennale). Le porté à connaissance est opposable aux demandes d'autorisations d'urbanisme et définit les principes suivants :

- Le développement de l'urbanisation doit être recherchée en dehors de la zone inondable,
- Les équipements utiles à la gestion de crise, les camping, les aires d'accueil des gens du voyage, les établissements dits sensibles (crèches, maisons de retraite…) et les remblais/déblais sont interdits.

Le porté à connaissance est un document provisoire, ses dispositions prenant fin à l'approbation du PPRi Huveaune.

Le Jarret au niveau du Bd Rabatau

RISQUE ET URBANISME SUR LE JARRET

Dans le cadre de l'élaboration du PPRi Huveaune, le territoire se décompose en trois secteurs d'enjeux, définis ainsi :

- centre urbain : mixité des usages, densité et continuité du bâti, historicité ;
- autre zone urbanisée : zone urbanisée ne répondant à l'ensemble des critères du centre urbain ;
- zone peu ou pas urbanisée : peu ou pas bâties souvent à vocation naturelle ou agricole. Ces espaces peuvent, à la marge, contenir du bâti.

Le risque inondation, tel que le prévoit un projet de PPRi, résulte du croisement d'un aléa (modélisation de l'écoulement des eaux) et d'une carte d'enjeux (contexte urbain au sens du PPRI). Les principes nationaux sont les suivants :

	ZONE PEU OU PAS URBANISÉE (ZPPU)	ZONES URBANISÉES	
		Autre zone urbanisée (AZU)	Centre urbain (CU)
Aléa faible à modéré	**globalement INCONSTRUCTIBLE**	**globalement CONSTRUCTIBLE**	**globalement CONSTRUCTIBLE**
Aléa fort	**globalement INCONSTRUCTIBLE**	**globalement INCONSTRUCTIBLE**	**globalement CONSTRUCTIBLE**

Ce principe est fondamental : un secteur classé en ¨centre urbain¨ restera toujours constructible quel que soit l'aléa, avec des dispositions de non aggravation du risque.

Pour le cas d'un projet d'aménagement le long du Jarret, nous pouvons supposer que la grande majorité des espaces étudiés rentre dans le champ d'un centre urbain tel que le prévoit un PPRI. Néanmoins, il s'agit d'un déterminant pour les constructions ; or le projet de renouvellement urbain du boulevard du Jarret est avant tout un renouvellement paysager de la voirie et des espaces publics.

Trois aspects seront à prendre en compte :

- les aménagements du domaine public : quel que soit le niveau d'aléa, les aménagements sont autorisés (arrêt de bus, plantations d'arbres, stationnement...). Le projet devra toutefois répondre aux problématiques hydrauliques (transparence hydraulique) et de gestion de la crise (entassements de voitures, débris formant barrage, accès services de secours). Les questions des remblais/déblais, de clôture sont à regarder de près ;

- les types d'occupations possibles : l'implantation de nouveaux établissements dits sensibles ne sont pas, par principe, autorisés. Cette catégorie recouvre aussi bien les crèches, les maisons de retraite mais aussi les services utiles pendant la crise (caserne du Bataillon des Marins Pompiers, service d'urgences de l'hôpital, service de gestion de crise du pôle Eaux de MPM – DEA…). Cette précaution est d'autant plus importante que la crue de référence est celle de l'aléa exceptionnel. Par exemple, si un projet de renouvellement urbain d'un îlot induit la réalisation d'une crèche, cette dernière devra se situer hors aléa résiduel. Cela pourrait impliquer une capacité à retrouver du foncier au-delà du secteur d'études actuel. Attention : les équipements existants ne sont pas concernés, seuls des aménagements pour améliorer la situation par rapport au risque seront à prévoir ;
- la forme des constructions neuves et des constructions actuelle : les réponses apportées diffèrent selon que le bâtiment existe ou non. Les réponses appropriées sont le coeur du règlement du PPRi. Fondamentalement, les objectifs sont de ne pas augmenter la population au risque et de laisser s'écouler l'eau au mieux. Généralement, il s'agit de mettre les pièces

de bâtiment "hors d'eaux". Par exemple, un bâtiment comprenant un étage pourrait être autorisé, alors qu'un édifice en rez-de-chaussé serait interdit. Les parcs de stationnement en sous-sol sont très souvent interdits. Enfin, les clôtures préconisées sont ajourées.

UNE DIMENSION ENVIRONNEMENTALE À NE PAS NÉGLIGER

La loi du 3 janvier 1992, dite loi sur l'Eau, promet une gestion globale de la question de l'eau. Cette dimension sera prise en compte à l'occasion de l'écriture du Plan.
Au regard des objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau et du projet de Contrat de Baie, sur Marseille, la question de l'évaluation des pollutions possibles sera à souligner (stations service ou autres installations classées pour la protection de l'environnement, réseau d'assainissement) et la limitation du risque de pollution à envisager.
Deux scénarios peuvent être avancés :

- les impacts du projet par rapport au risque de pollution en cas de débordement du Jarret (cadre : enquête publique Loi sur l'eau) ;
- la mise ¨hors d'eaux˝ des structures ou réseaux pouvant générer un risque pollution. La difficulté pourrait être grande pour le cas de bassins routiers sous voies nécessaires au ¨piégeage" des eaux de ruissellement chargées d'hydrocarbure.

En l'état actuel de la connaissance, il est difficile d'avancer des pistes de solutions.

CN-927-GC
CL-618-DT
Leffe

Les trois échelles de projets

La réflexion sur le Jarret contient des enjeux de projet urbain à différentes échelles. Afin d'y répondre, il est nécessaire d'identifier les échelles appropriées qui permettront, dans un premier temps, de procéder à un diagnostic et à une analyse des dysfonctionnements et des enjeux, dans un second temps, de définir les axes de projet et les préconisations à mettre en œuvre.

Trois grandes échelles permettent une approche du global au local :
- **les séquences (le linéaire) ;**
- **les secteurs de projet ;**
- **le ponctuel.**

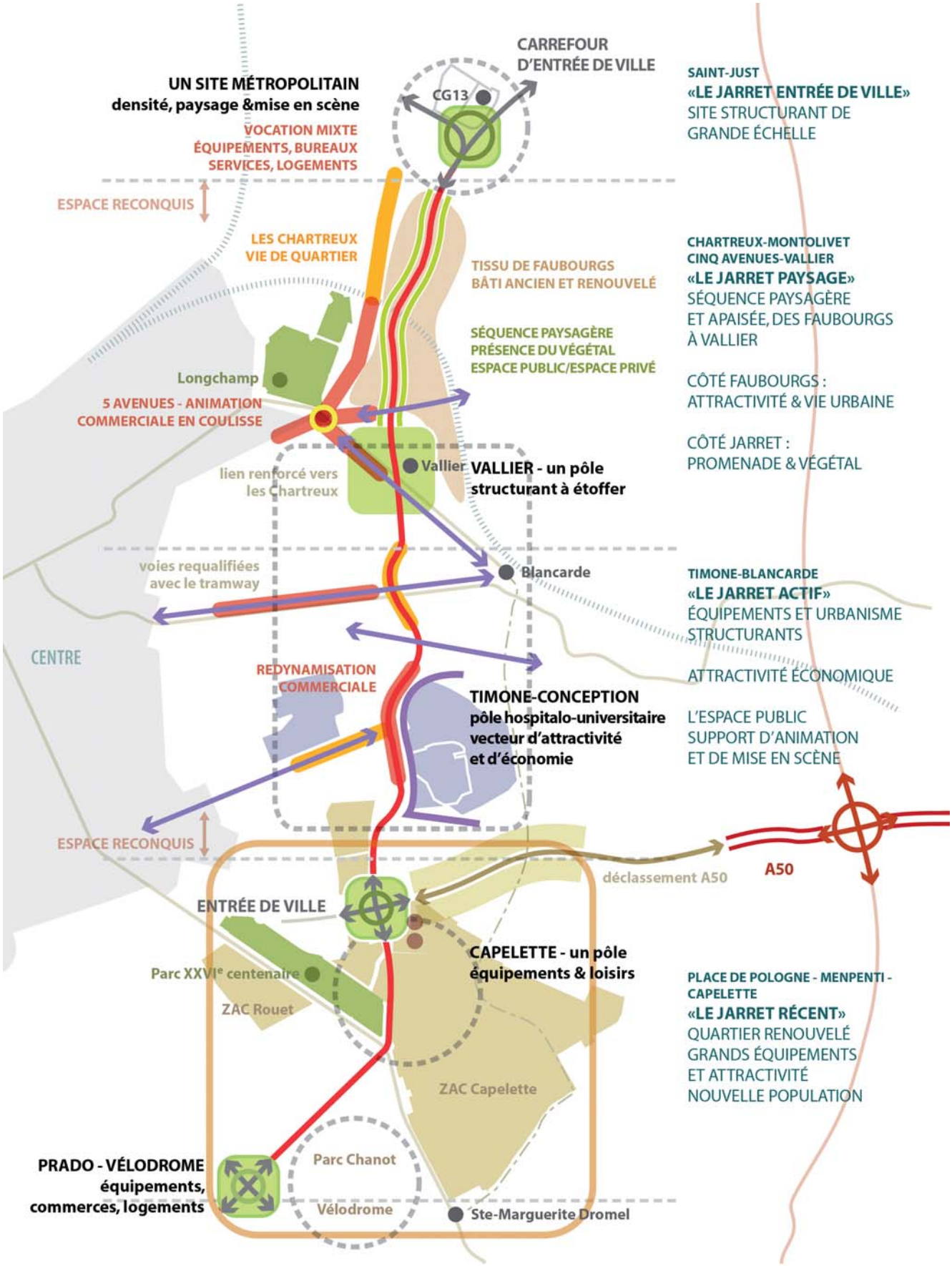
LES SÉQUENCES

Le diagnostic a fait apparaitre 5 séquences aux caractéristiques différentes et aux vocations souvent contrariées par le passage d'une infrastructure lourde. Le schéma d'évolution des séquences a pour objectif de faire apparaitre plus distinctement les grandes tendances paysagères qui vont se succéder sur le Jarret, des vocations urbaines plus affirmées, des territoires plus lisibles.

Séquence 1 : ¨le Jarret entrée de ville˝

De l'échangeur de Saint-Just au bâtiment de la Poste :
- une entrée de ville signalée par un changement d'échelle fort ;
- un site structurant autour d'équipements métropolitains (Conseil Général 13, le Dôme) et conforté par la construction de bâtiments de hauts gabarits pour du logement (projet Jean Nouvel, ¨La Calanque de St-Just˝) ;
- une vocation mixte de logements, équipements, bureaux, services… ;
- des enjeux forts en matière de densité mais aussi de paysage, et de mise en scène de l'espace public ;
- réduction de la séquence autour du carrefour d'entrée de ville ; le reste de la voie, apaisée, dépouillée de sa configuration routière, bascule dans la séquence suivante apaisée.

Évolution des séquences ■



Séquence 2 : ¨le Jarret paysage˝

Du bâtiment de la Poste au boulevard de la Blancarde :

- une séquence apaisée de ¨boulevard˝, en rapport avec le contexte imprimé par les noyaux villageois en coulisses du Jarret ;
- une forte dimension paysagère à développer, une omniprésence du végétal conjuguant :
  - celle déjà existante dans l'espace privé à l'intérieur des jardins et des cours anglaises ;
  - et celle à mettre en place afin d'assurer une ambiance douce et de promenade ;
- le maintien des équilibres urbains / des vocations lisibles à renforcer :
  - l'attractivité et la vie urbaine côté faubourgs ;
  - la promenade et le végétal côté Jarret ;
  - en point d'orgue l'équipement Vallier. Cet équipement doit pouvoir s'étoffer programmatiquement ; les aménagements du Jarret doivent souligner son importance par un effet de seuil et un paysagement qui achèvera de compléter la séquence douce du Jarret.

Vallier constitue l'articulation des deux séquences et initie le ¨Jarret actif˝.

Séquence 3 : ¨le Jarret actif˝

Du boulevard de la Blancarde à l'avenue de la Timone :

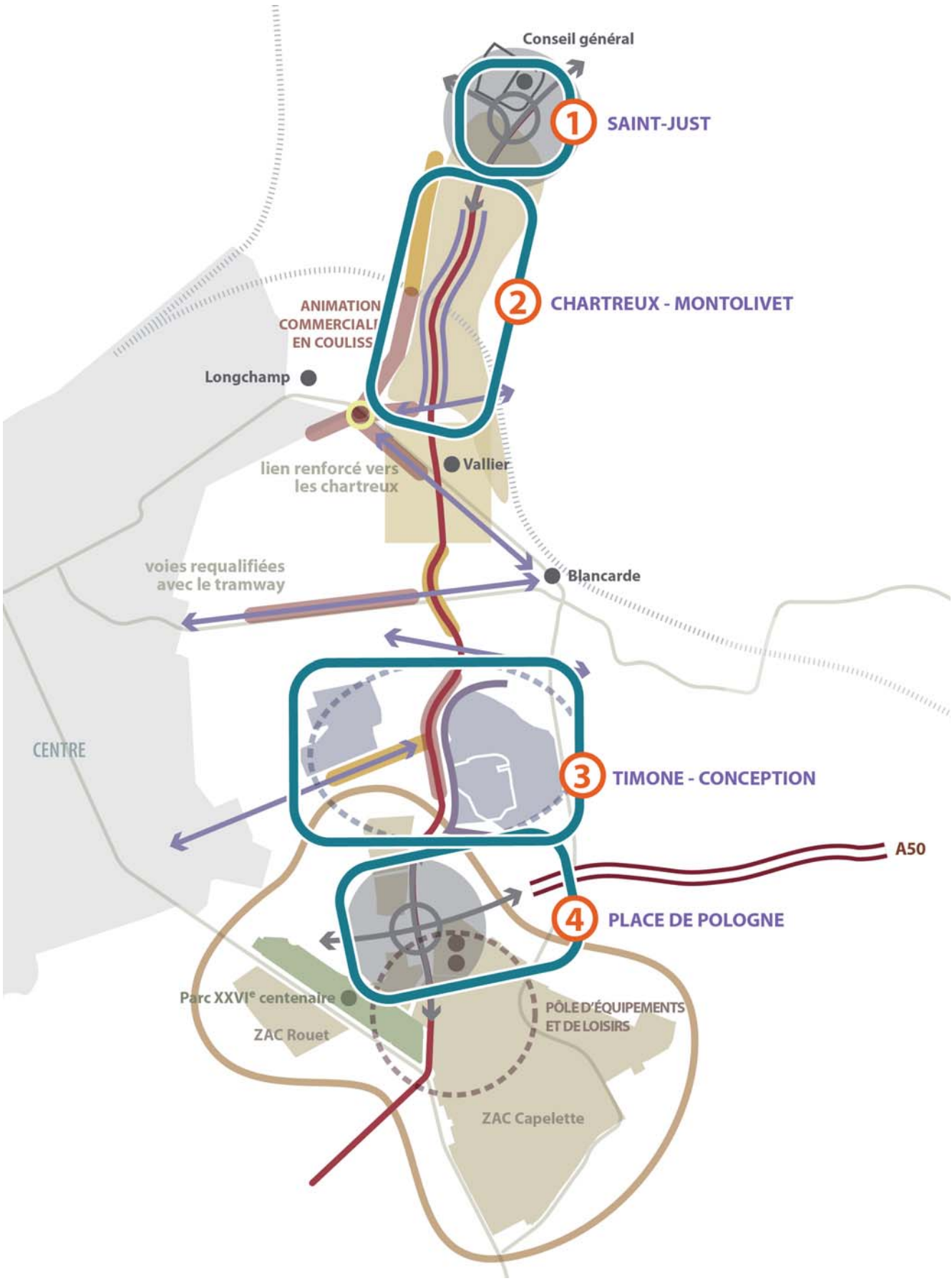
- une séquence très urbaine, au tissu dense et fortement constitué, qui constitue la porte d'entrée au centre ville ;
- une présence marquante des grands équipements hospitalo-universitaire et d'ensemble de logements de grand gabarit ;
- un enjeu important de recomposition de l'espace public notamment sur ses sites clés (Baille, Sidi-Brahim) :
  - qualification de l'espace public, optimisation des espaces piétons et reconstitutions des places (suppression des usages semi-privatifs principalement liés à la voiture) ;
  - paysagement et verdissement des espaces ouverts, scénographie de l'espace urbain ;
  - clarification des usages et des vocations ;
  - passer d'un espace public de fonction à un espace public d'usage et d'agrément ;
- faciliter le développement économique du secteur, fort du potentiel des équipements et des résidents ;
- la séquence est augmentée jusqu'au carrefour Place de Pologne, prolongeant au maximum la configuration de boulevard planté.

Séquence 4 : ¨le Jarret recent˝

De l'avenue de la Timone à la place Ferrié :

- une séquence sous forme de quartier renouvelé avec la ZAC Capelette, les rives du futur déclassement de l'autoroute A50 en boulevard urbain multimodal, jusqu'au projet Prado-Vélodrome ;
- un quartier de mixité (grands équipements et logements) ;
- un Jarret requalifié (incluant Rabatau) et une place de Pologne reconfigurée qui couturent ensemble ces zones renouvelées.

Les secteurs de projet ■



LES SECTEURS DE PROJET

Le Jarret est bordé par deux rives urbaines fortement constituées. Néanmoins, il convient d'identifier les grands secteurs d'évolution possible à moyen ou long terme.

Ces mutations peuvent être liées à :

- une tendance d'évolution imprimée par le nouveau PLU au travers de son règlement et de son zonage ;
- à l'identification de zones de renouvellement souhaitable ou de zones sous-densifiées ;
- au nouveau contexte que l'on veut mettre en œuvre avec un Jarret apaisé avec l'aménité d'un véritable boulevard urbain.

Les sites choisis répondent à des logiques globales de projet urbain sur des périmètres d'étude à l'échelle de quartier et croisent plusieurs thématiques ; ils sont à différencier des questionnements plus localisés qui seront traités dans l'échelle du ¨ponctuel¨.

Ce sont, par ailleurs, des sites d'étude à part entière pour lesquels des études plus détaillées seront forcément nécessaires.

Les propositions se feront sous la forme ¨d'orientation d'aménagement¨ et définiront les grands axes de réflexion que les futures études auront à développer.

Saint-Just

Caractéristiques du secteur

- Le secteur est marqué par la présence de deux grands équipements de niveau métropolitain, le Conseil Général et la salle de spectacles du Dôme, inscrits dans un contexte urbain difficile de grand échangeur d'entrée de ville.
- La logique d'échangeur autoroutier rend le Jarret inadapté au piéton : circulation intense, vitesses très élevées, nuisances sonores importantes, espace public négligé ou non aménagé, limite hermétique entre les deux rives. Le premier passage clouté, rue Pierre Roche, clôt tardivement cette physionomie autoroutière.
- Les pratiques piétonnes sont tournées vers les coulisses du Jarret, le long des voies qui mènent aux noyaux villageois : Les Chartreux, côté Ouest, Montolivet, côté Est.
- La trame ne parvient jamais à se greffer à l'axe Jarret. Cette absence conditionne les formes urbaines déjà bâties mais aussi celles en projet : bâti de grands gabarits, tours et barres, de types grands ensemble sur plan libre.
- Le commerce de proximité s'y développe, alors que le long du Jarret subsiste seulement le commerce lié à l'automobile.

Les grands enjeux

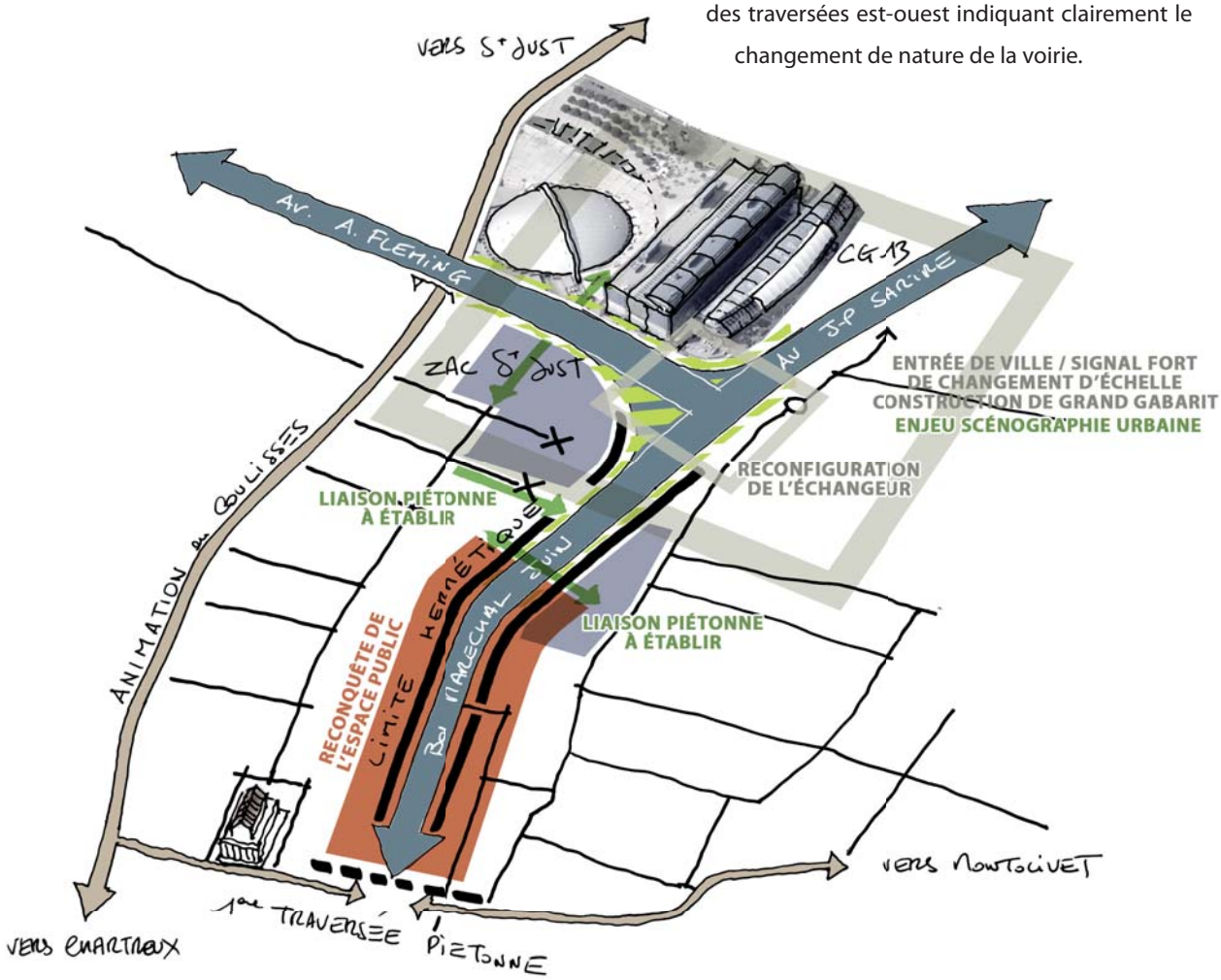
Les confins du faubourg des Chartreux et du noyau villageois de Saint-Just composent un territoire de transition peu commun. Promis à plus de grandeur, mais lacéré par les infrastructures, il reste inachevé, cloisonné et très peu lisible. Son rôle se réduit à celui d'échangeur autoroutier. La requalification du nœud d'infrastructures dans le cadre du projet du Jarret doit contribuer à achever et magnifier ce seuil malmené. Un ordonnancement précis et un traitement rigoureux permettront de créer un espace d'introduction au centre-ville beaucoup plus amène et en rapport à la fois avec ses fonctions urbaines et sa vocation métropolitaine. Les projets immobiliers en cours qui vont prochainement relancer le programme de la ZAC Saint-Just contribueront eux aussi à signifier avec force l'apparition longtemps ajournée de la Porte Saint-Just.

Perception urbaine : un signal fort d'entrée de ville

- poursuivre les enjeux liés à la composition d'un site structurant autour du Conseil Général avec les futurs projets immobiliers (notamment ceux qui doivent achever la ZAC Saint-Just),
- signaler l'entrée de ville par un changement d'échelle urbaine (hauteurs des bâtiments, composition, plantation d'arbres de très hautes tiges...).

Relation à la voirie et enjeu d'espace public : une transition plus en amont vers une voie apaisée.

- reconfigurer le noeud d'infrastructures avec l'avenue Fleming et Sartre pour en faire un espace de transition plus amène ;
- modérer la vitesse des véhicules dés la sortie de l'échangeur ;
- traiter en "boulevard" plus tôt en renforçant la présence du végétal (aménagement des espaces, alignements d'arbres systématiques…) ;
- Mettre en relation les grands équipements ; établir des traversées est-ouest indiquant clairement le changement de nature de la voirie.



Enjeu de renouvellement urbain :

a / révéler la puissance du site (composition urbaine)

• Achever la composition d'un site urbain aujourd'hui en déséquilibre (la salle du Dôme et le Conseil général attendent leurs pendants).

• Signaler un changement d'échelle en rapport avec les dimensions du site et de l'environnement (grande hauteur, éclairage renforcé, plantation d'arbres de haute futaie) ; favoriser la grande hauteur près de l'échangeur.

• Créer un repère urbain, un signal fort (scénographie urbaine). Donner de l'ampleur dans un paysage charnière, marquer le grand paysage avec une gradation dans la taille des sujets, le choix d'arbres à grand développement et port majestueux (par exemple, des pins parasol). .

b / concilier des formes urbaines différentes et juxtaposées

• rechercher un équilibre dans la partie traitée sud, traitée en boulevard, entre :

- d'une part la forme urbaine des coulisses (noyau faubourien) caractérisée par le module «trois fenêtres», un parcellaire resserré, des hauteurs modestes et l'alignement,

- et d'autre part des constructions récentes affranchies de l'organisation traditionnelle du bâti (grands gabarits, libre occupation de la parcelle).

Tirer parti du végétal pour «relier» en douceur les formes architecturales et urbaines juxtaposées.

• Rechercher une mixité fonctionnelle et une diversité urbaine avec des bâtiments mixtes superposant activités, commerces, plateaux de bureaux, en rez-de-chaussée et R+1, et logements, aux étages (jardins intérieurs).

• en conserver aussi les spécificités commerciales inhérentes (commerces de proximité vers les sites villageois, moyenne distribution sur l'axe Jarret).

Principe d'une alternance et d'un équilibre entre bâtiments et espaces verts (¨bosquets¨) afin d'éviter de créer des effets de ¨corridor¨.

¨Les calanques˝

Programme de logements imaginé par l'Atelier Jean Nouvel.

Un projet de 25 000 à 30 000 m² de surface hors œuvre nette, évidé et comprenant un espace vert à l'intérieur et des façades plantées afin de reconstituer un paysage méditerranéen proche de celui des calanques. Ce programme en R+16, édifié sur un terrain de 8 700 m² environ comprendra plus de 500 logements en accession à la propriété, en locatif social ou libre et pour étudiants. Sa façade, face au Conseil général, pourra atteindre 45 mètres de hauteur, constituant ainsi un écran par rapport au boulevard. Des places de parking, ainsi qu'un parking VIP et poids lourds réservé à l'usage du Dôme, sont prévues en sous sol. Enfin, un cheminement piétonnier permettra d'accéder au métro en passant sous la voie.

L'ensemble, baptisé ¨Les Calanques˝, mise sur la densité puisqu'il se présente comme un îlot de plusieurs bâtiments en arc de cercle culminant à 49 mètres de hauteur, juste en dessous des 50 mètres, seuil imposant les normes de sécurité draconiennes des IGH. Il agrégera logements en accession à la propriété, logements locatifs (du T2 au T4), logements sociaux (100 cédés à deux organismes HLM dont HMP) et appartements pour étudiants (200). Les logements en accession et les logements locatifs libres seront cédés en bloc en Vefa à des investisseurs. Histoire de conférer une touche de naturel à l'environnement très urbain du site, les immeubles, protégés des nuisances de la rocade par un grand mur bleu, en écho à la couleur de l'hôtel du département, seront dotés d'une façade végétalisée.

Nantes, Euronantes Gare, Ilôt 2D `La Nouvelle Vague´

Programme mixte qui propose des logements, des activités, des bureaux - organisés sur de larges plateaux divisibles -, une crèche et un jardin intérieur, avec une architecture ambitieuse sobre et fonctionnelle. Sa forme et son positionnement peuvent servir de référence pour imaginer un `immeuble-proue´ destiné à `amorcer´ l'axe du Jarret.

Programme : 68 logements en accession libre et 16 logements en accession abordable, du T1 au T5. Maîtrise d'ouvrage : ADIM Ouest. Maîtrise d'œuvre : Cabinet Barré-Lambot. Livraison : 2014.

Nantes, Ile de Nantes, Origami

Immeuble mixte dont tous les logements disposent d'un espace extérieur sous forme de balcon en quinconce ou de jardins d'hiver de 15 m². L'ambition ici est de créer des maisons de ville en hauteur en prolongeant l'appartement par d'importants espaces extérieurs utilisables été comme hiver et bénéficiant d'un point de vue.

Programme : 67 logements du T2 au T4 en duplex (R+3 à R+13), 1 000 m² de bureaux et surfaces commerciales en rez-de-chaussée et R+1. Surface : 7500 m² SHON. Maîtrise d'ouvrage : REALITES. Maîtrise d'œuvre : Hondelatte et Laporte (75). Livraison prévue en 2015.

Nantes, ¨Le Sémaphore¨

Principe d'occupation de l'espace, de volumétrie et de gabarit, avec un immeuble à trois faces qui se retourne et intègre un bâtiment ¨fanal¨.

Programme : bâtiment de 3 000 m² sur 10 étages (1 500m² occupé par un pôle médico-social, RdC à R+2 ; 100 m² d'activité en rez-de-chaussée ; 14 logements en accession social à la propriété, du T3 (environ 65 m²) au 7 T4 (environ 84 m²). Maîtrise d'ouvrage : Nantes Habitat. Maîtrise d'œuvre : Agence Christian Devillers Architectes. Livraison : 2014.

Lille, ZAC de la Porte de Valenciennes

Projet de refondation du quartier, fondé sur la qualité des espaces publics et privés, le renouvellement des usages, et la mixité des programmes (logement, bureaux, commerces) dans un contexte urbain assez similaire à celui du secteur Saint-Just : un territoire progressivement investi par des infrastructures de transport (périphérique, autoroute, autoponts…) jouant un rôle d'entrée de ville.

Programme : restructuration de boulevards, prolongation d'une rue, requalification d'espaces publics, création de bureaux, de logements, de commerces et d'équipements. Périmètre : 16 ha. Surface : 150 000 m² SHON. Maître d'ouvrage : SAEM EURALILLE, LMCU Communauté Urbaine de Lille. Maîtrise d'œuvre : Michel Guthmann Architecture & Urbanisme, Dusapin & Leclercq architectes urbanistes, Agence TER paysagiste, et B&R Ingénierie Nord BET.

Les Chartreux - Montolivet

Caractéristiques du secteur

- Il peut être considéré comme un tronçon transitoire entre deux temps forts de l'axe : le plateau sportif Vallier pour ses aménagements, ses perspectives et ses ouvertures, et le secteur Saint-Just qui est la porte vers l'autoroute. Cette fonction d'entre-deux lui confère un relatif anonymat en matière d'identité et de signal.
- De fait, la vie urbaine tourne le dos au Jarret et fait face, historiquement, à ses coulisses : noyaux villageois des Chartreux du côté ouest, Montolivet du côté est. C'est là que l'animation commerciale se concentre grâce aux parcours piétons.
- Le Jarret est étroit et contraint, pincé sur deux fois deux voies au niveau de la voie ferrée. Moins stigmatisées que sur le secteur Saint-Just, les rives restent peu propices au piéton et présentent les mêmes lacunes en matière de qualité des espaces publics. Une faible trame se greffe sur l'axe.
- Le tissu «3 fenêtres»/habitat ouvrier est vieillissant et de qualité inégale (plus bourgeois au cœur du «village» de l'avenue des Chartreux, plus modeste en deuxième rideau). Les façades arrières de ce tissu constituant la façade principale sur Jarret, le rapport à la voie implique des reculs, des jardins de fonds arrières, des rattrapages de niveau en cours anglaises.

Les grands enjeux

Perception urbaine : la séquence paysagère

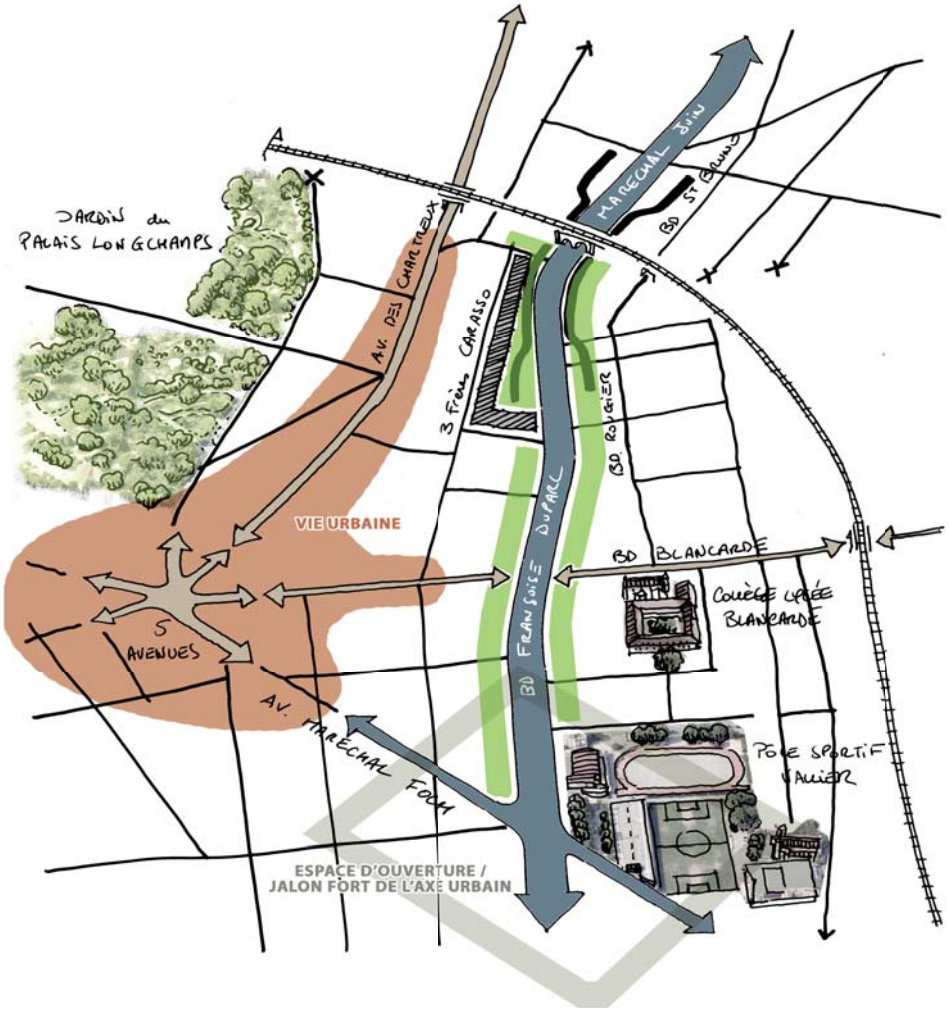
- amorcer une requalification générale du secteur en matière d'espace public comme de renouvellement urbain sans pour autant chercher à renverser les fonctionnalités et les équilibres urbains en place. Cette modernisation doit compléter et catalyser l'attractivité et l'animation du village Chartreux et non s'y substituer.
- privilégier un traitement paysager volontariste sur la longueur, depuis le talus de la voie ferrée jusqu'à l'ouverture sur le grand paysage du plateau sportif Vallier. Une végétation conjuguant celle présente dans les jardins privés à celle à mettre en place sur l'axe.

Relation à la voirie et enjeu d'espace public : apaiser et révéler une séquence routière de faubourg

- retrouver une configuration plus urbaine (aménagement des espaces, présence du végétal…) ;
- Développer une atmosphère «intimiste» et plus fortement marquée par le végétal par la variété des essences, les effets d'ombre plus marqués… (Il peut, par exemple, s'agir de renouer avec l'atmosphère des rives du ruisseau du Jarret, autrefois assidûment fréquentées en fin de semaine par les habitants de la périphérie du centre-ville, en réactivant la «mémoire de l'eau»).

Enjeu de renouvellement urbain : entre modernisation des tissus et maintien des équilibres urbains

- les secteurs de renouvellement sont fonction des qualités patrimoniales et/ou de conservation du bâti et du maintien des équilibres en terme d'attractivité économique et de continuités commerciales.
- Tirer parti du "vert" pour relier en douceur les formes architecturales et urbaines juxtaposées. Concevoir une épaisseur végétale pour «se jouer des aspérités» / «irrégularités», harmoniser les rives quand les cours et les arrières sont conservés (écran de verdure, «camouflage» en double épaisseur (jardin + voirie / privé + public), végétalisation des grilles, grillages, clôtures et murs bahuts...).



Timone - Conception

Caractéristiques du secteur :

- Le secteur est marqué par :
  - une structuration urbaine forte avec deux boulevards urbains multimodaux qui coupent le Jarret et trois grands carrefours qui constituent la porte du Jarret vers le centre de Marseille ;
  - un changement d'échelle de perception avec les grands équipements hospitalo-universitaires de La Timone et de La Conception qui s'étendent sur un grand domaine.
- Le Jarret y est ample et fonctionnel. Bien que plus vaste, sa surface additionne les accaparations semi-privatives de l'espace public (accès et contre-allées, aires de stationnement...), et juxtapose de trop nombreuses fonctions (métro, gare RTM, parcs de stationnement...) cumulées dans le temps sans organisation globale. Les parcours piétons sont fragmentés, dans un espace de qualité médiocre et bruyant ; la rupture entre les deux rives reste prégnante.

- Le potentiel constitué par la forte présence des étudiants et des agents hospitaliers n'a qu'un très faible rayonnement sur la vie urbaine ou l'attractivité commerciale du site. Ce faible rayonnement est probablement liée à une offre sous-développée dans un contexte qualitatif déficient, peu amène.

- Le tissu est typique du développement urbain des années 1970. Tours, barres et occupation libre de la parcelle s'ajoutent aux grandes emprises des équipements hospitaliers. Le boulevard Baille réintroduit l'alignement sur rue.

Les grands enjeux

Perception urbaine : un site d'échelle métropolitaine

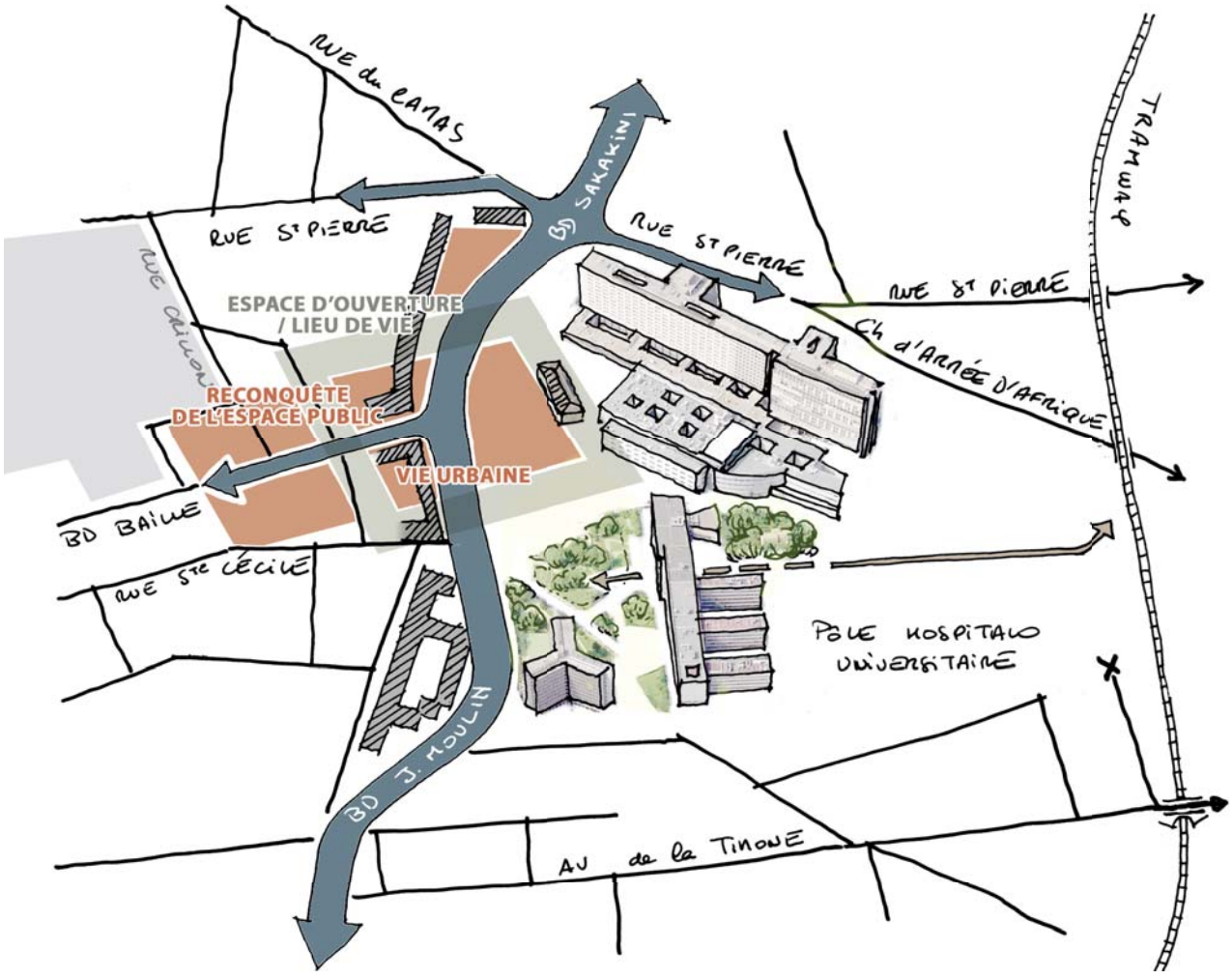
- renforcer - grâce à l'effort de recomposition hospitalière engagée par l'APHM autour de la thématisation des sites - l'identité d'un quartier de pointe en matière de santé.Cette identité doit profiter de l'ouverture sur la ville et du décloisonnement des espaces voulus par l'APHM et s'appuyer aussi sur la création d'un jalon marquant du Jarret par le biais d'un vaste espace public ultra-qualitatif.

Relation à la voirie et enjeu d'espace public : un espace ouvert, un lieu de vie dans un cadre apaisé et paysager

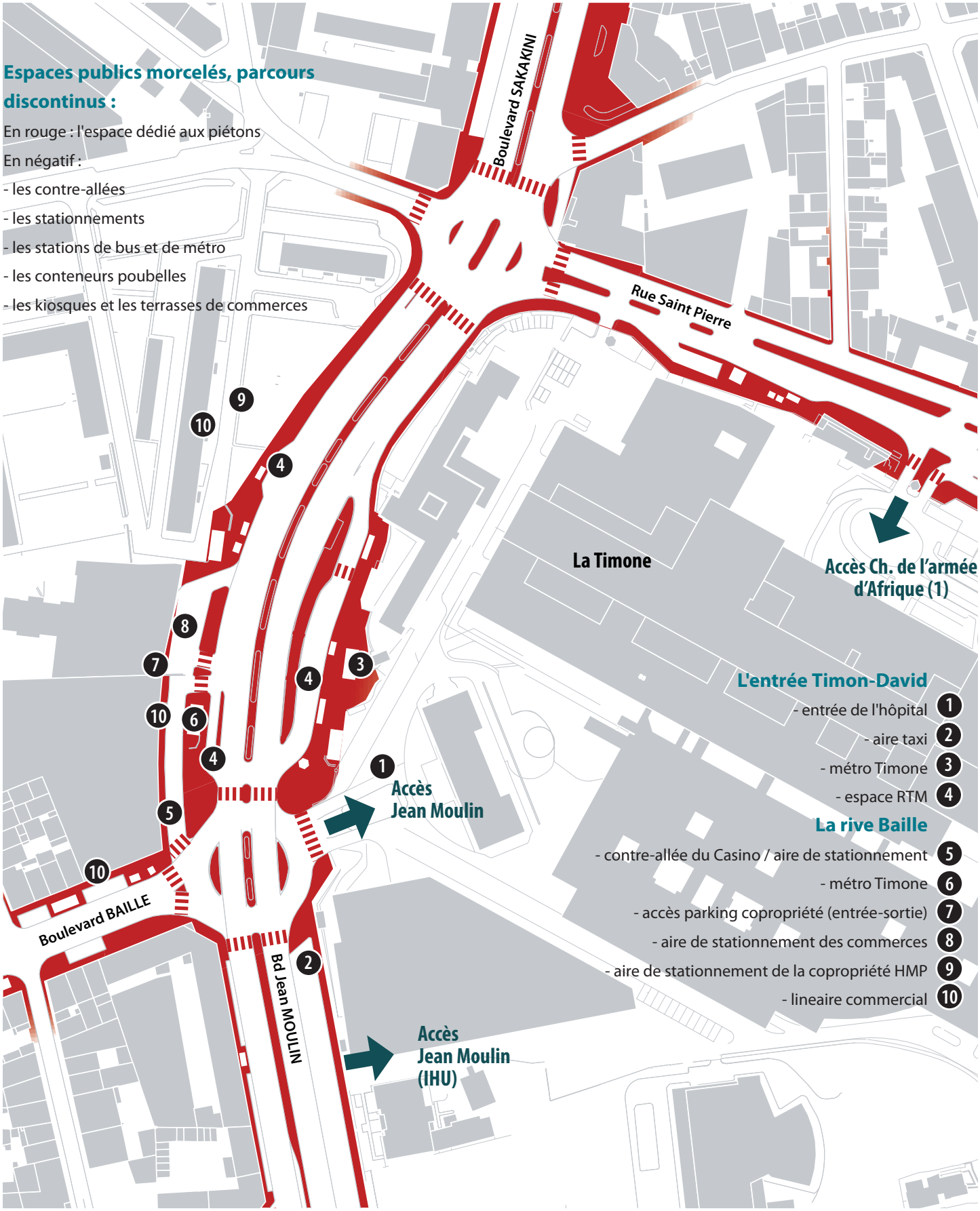
- réduire l'impact de la voirie, supprimer ou déplacer les fonctionnalités non indispensables au site ;
- travailler sur le gain d'espace pour un projet d'espace public signal, ultra-qualitatif avec une dimension paysagère et scénographique importante, mettant en valeur la perspective du boulevard Baille et l'entrée du pôle hospitalier par sa bastide ;
- établir une relation avec la ligne de tramway sur la voie des déchets.

Enjeu de renouvellement urbain : une dynamique commerciale à retrouver

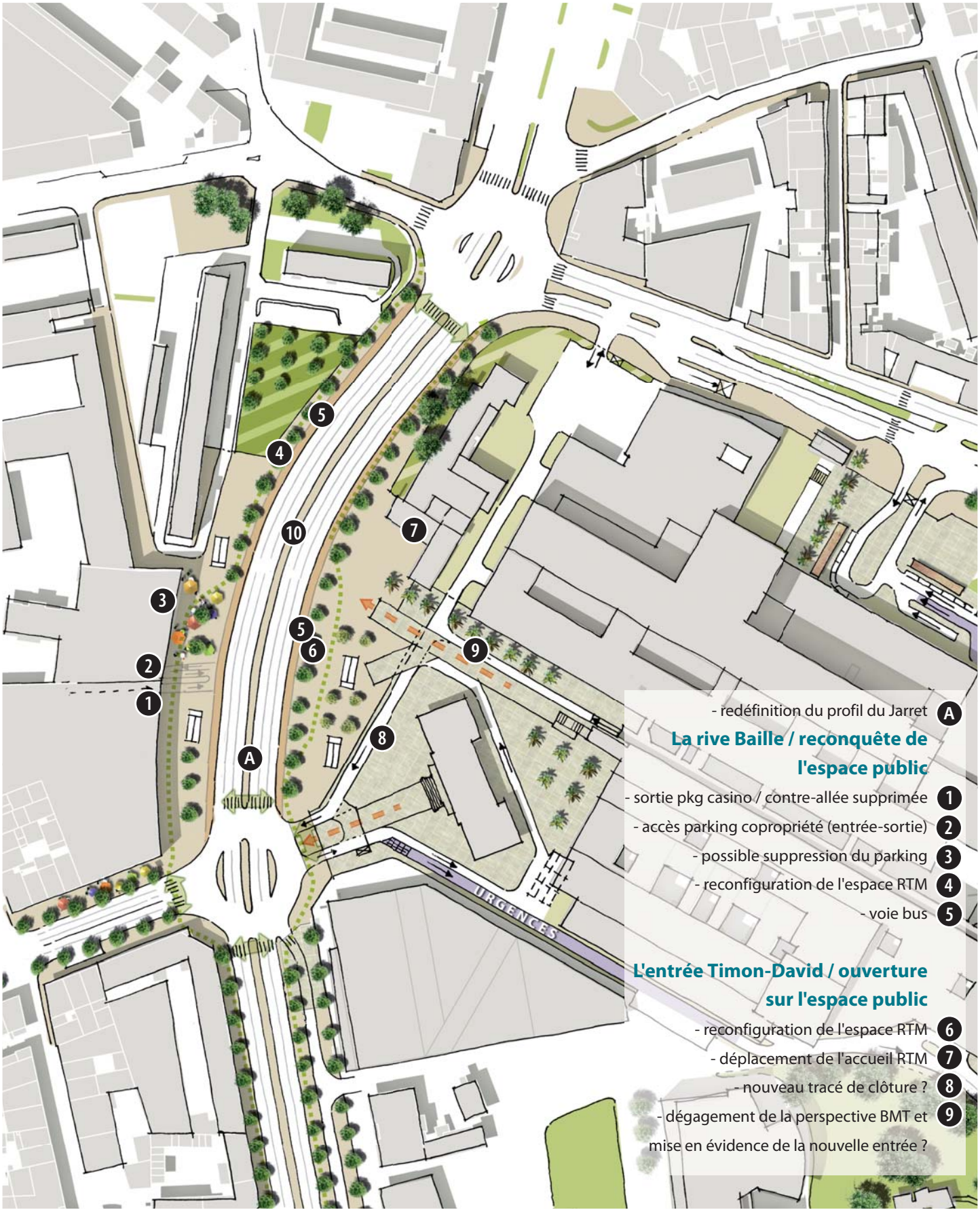
- les formes urbaines récentes donnent peu de prise à une mutation réaliste du tissu. Néanmoins, et du fait du potentiel inexploité des étudiants et des agents APHM, l'enjeu de «lieu de vie» passe par la redynamisation commerciale sur le boulevard Baille et sur la place d'articulation. Un objectif atteint en qualité d'espace public favoriserait une renouvellement de l'offre commerciale et catalyserait son implantation.



Secteur de projet Timone-Conception ■ Espaces publics, état des lieux



Secteur de projet Timone-Conception ■ Proposition



- redéfinition du profil du Jarret A

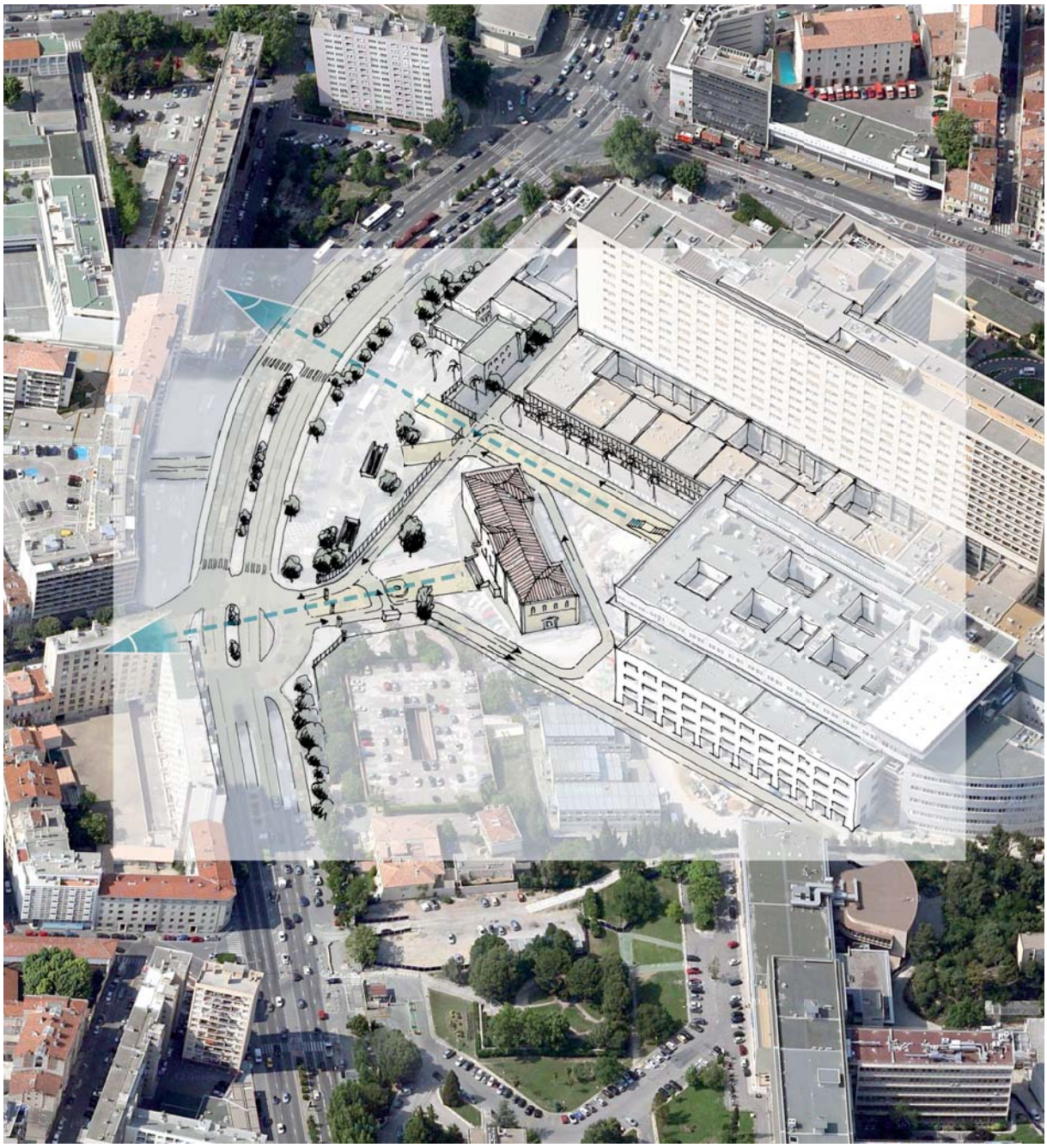
La rive Baille / reconquête de l'espace public

- sortie pkg casino / contre-allée supprimée 1
- accès parking copropriété (entrée-sortie) 2
- possible suppression du parking 3
- reconfiguration de l'espace RTM 4
- voie bus 5

L'entrée Timon-David / ouverture sur l'espace public

- reconfiguration de l'espace RTM 6
- déplacement de l'accueil RTM 7
- nouveau tracé de clôture ? 8
- dégagement de la perspective BMT et mise en évidence de la nouvelle entrée ? 9

Secteur de projet Timone-Conception ■ Accès Timon David



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.

- Mise en scène de l'entrée principale et de la bastide (travail sur la réorganisation 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 (la suppression des volumes bâtis qui referment l'espace et brisent les perspectives a été évoquée avec l'APHM dans une étude faite par l'agam en 2013).

- Travail de concert entre les collectivités et l'APHM sur l'homogénéité du traitement des espaces publics et des espaces privés

- Travail de concert entre les collectivités et l'APHM sur la limite foncière afin de tendre vers la linéarité d'une clôture ajourée afin d'éviter des tracés sinueux qui font masque (même étude agam 2013).

Une nouvelle limite de clôture

Ouverture et transparence

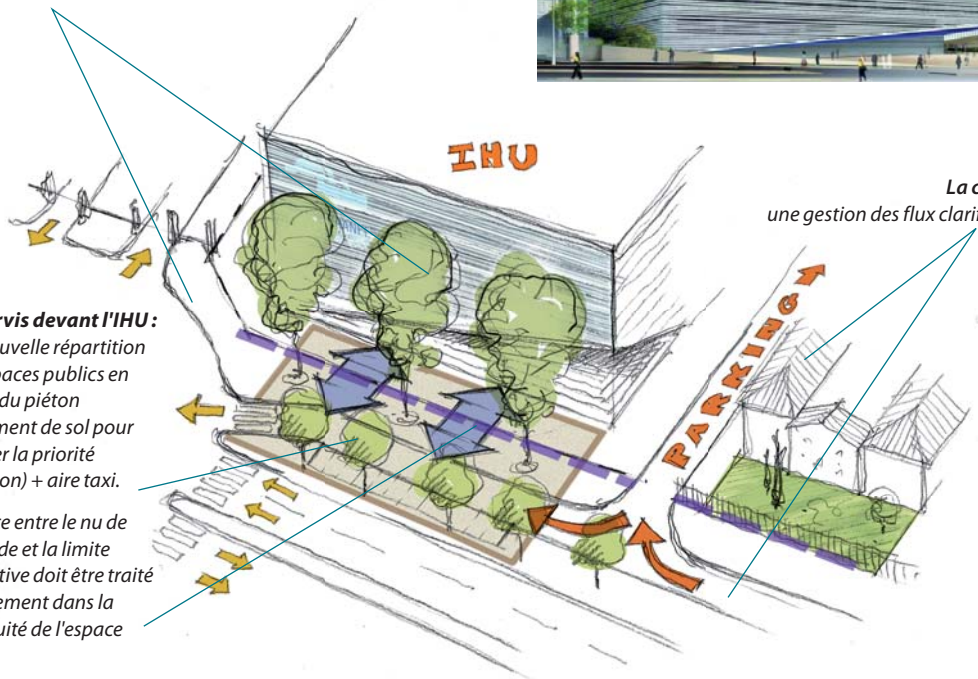
Les intentions décrites en page précédente sont traduites ici par une nouvelle limite de clôture :
- une clôture la plus rectiligne possible afin d'éviter les effets de masque,
- une clôture dont le dessin, les matériaux utilisés et la couleur convergeront vers le maximum de transparence,
- une répartition espace public - APHM la plus simple possible pour une lisibilité optimisée,

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 la façade et la limite séparative doit être traité visuellement dans la continuité de l'espace public.

Place de Pologne

Caractéristiques du secteur :

- Le secteur est marqué par une logique d'infrastructure forte avec l'imposante présence de l'échangeur entre l'A50 et le Jarret. Complètement dédié à la circulation, le site est en totale rupture d'échelle avec son milieu urbain et rend le piéton persona non grata. Dépourvu d'aménagement d'espace public, il ajoute à l'effet de rupture une apparence destructurée et minérale dans un contexte assourdissant.
- Les trames viaires se brisent en même temps que les continuités piétonnes sur l'ouvrage d'infrastructure.
- Le tissu alentours est majoritairement vieillissant et disparate. Toutefois le secteur dans son ensemble est le sujet de nombreux projets prévus par les documents d'urbanisme ou en voie opérationnelle.

  Un contexte d'évolution apparaît :
  - avec la réalisation de la ZAC Rouet et du parc du 26e centenaire ;
  - la ZAC Capelette poursuit ces objectifs de renouvellement - le déclassement de l'autoroute devrait permettre la couture nécessaire et attendue d'un secteur fragmenté.

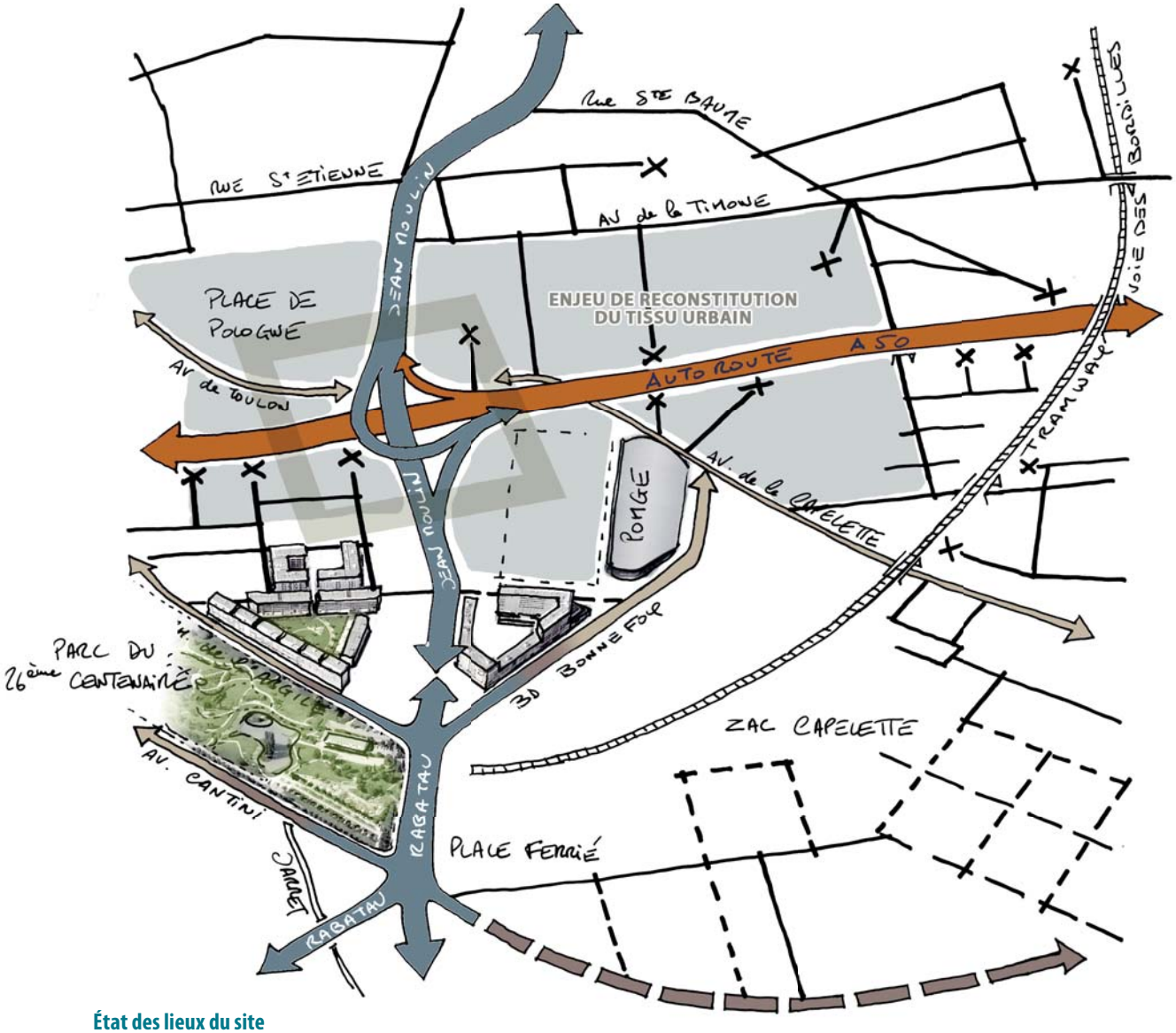
Les grands enjeux

Perception urbaine : une nouvelle identité à conquérir :

- créer une nouvelle perception du secteur avec le renouveau d'un morceau de ville permis par le déclassement de l'autoroute et à travers la poursuite de 2 objectifs :
  - le redimensionnement et l'apaisement de la voirie liée à l'échangeur,
  - la reconstitution d'un tissu urbain tissant une trame de convergence des deux rives et proposant de nouveaux îlots alignés sur rue, faisant façade sur l'autoroute déclassée...

Relation à la voirie et enjeu d'espace public : un changement d'échelle de la voirie à opérer, des liaisons à reconquérir...

- retrouver une configuration plus urbaine de la voirie (aménagement des espaces, présence du végétal…)
- retrouver une configuration plus urbaine de l'échangeur (réduction de l'ouvrage, aménagement des espaces gagnés, présence du végétal…)
- opérer la mutation liée au déclassement de l'A50
- tisser des liens piétons lisibles et urbains entre les rives (est-ouest / nord-sud)
- retrouver une continuité de trame
- établir la relation avec la ligne de tramway sur la voie des déchets.



État des lieux du site

Un site marquée par la logique d'infrastructure, une trame viaire sectionnée par les grands axes, un fort potentiel de renouvellement du tissu avec la présence d'entrepôts.

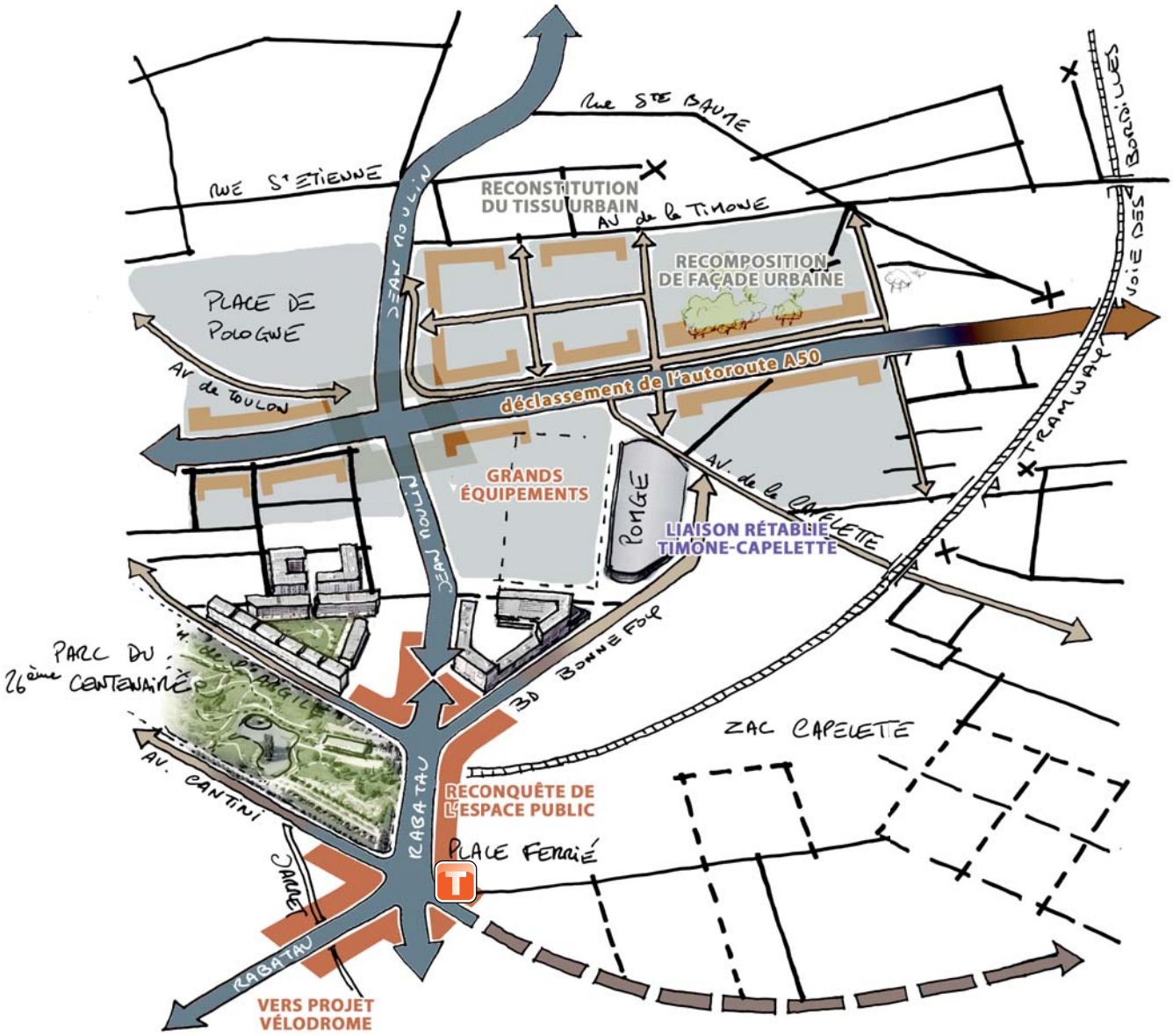
Enjeu de renouvellement urbain : une continuité urbaine à recouvrer entre Timone et capelette :

Le site dispose de plusieurs leviers pour entreprendre sa mutation :

- reconfiguration du profil du Jarret
- déclassement de l'autoroute A50 et reconfiguration de l'échangeur lié à l'autoroute (SCOT)
- un potentiel de mutation foncière avec la présence d'entrepôts sur de grandes parcelles (notamment les entrepôts RTM).

Les objectifs de ce renouvellement :

- la fabrication de la pièce urbaine manquante entre Timone et Capelette ;
- des liaisons claires entre cette pièce et son environnement urbain (couture est-ouest, nord-sud) ;
- le positionnement urbain péricentral du secteur plaide en faveur d'un projet tramé en îlots dans l'esprit de Capelette et Rouet afin de créer une maille rationalisant les implantations du bâti, avec une densité conforme à un tissu constitué et créant des conditions idoines de circulation et d'accessibilité aux logements ;
- la défintion des pistes menant à une programmation élargie, prenant en compte les besoins induits en équipements, commerces, logements, activités économiques...

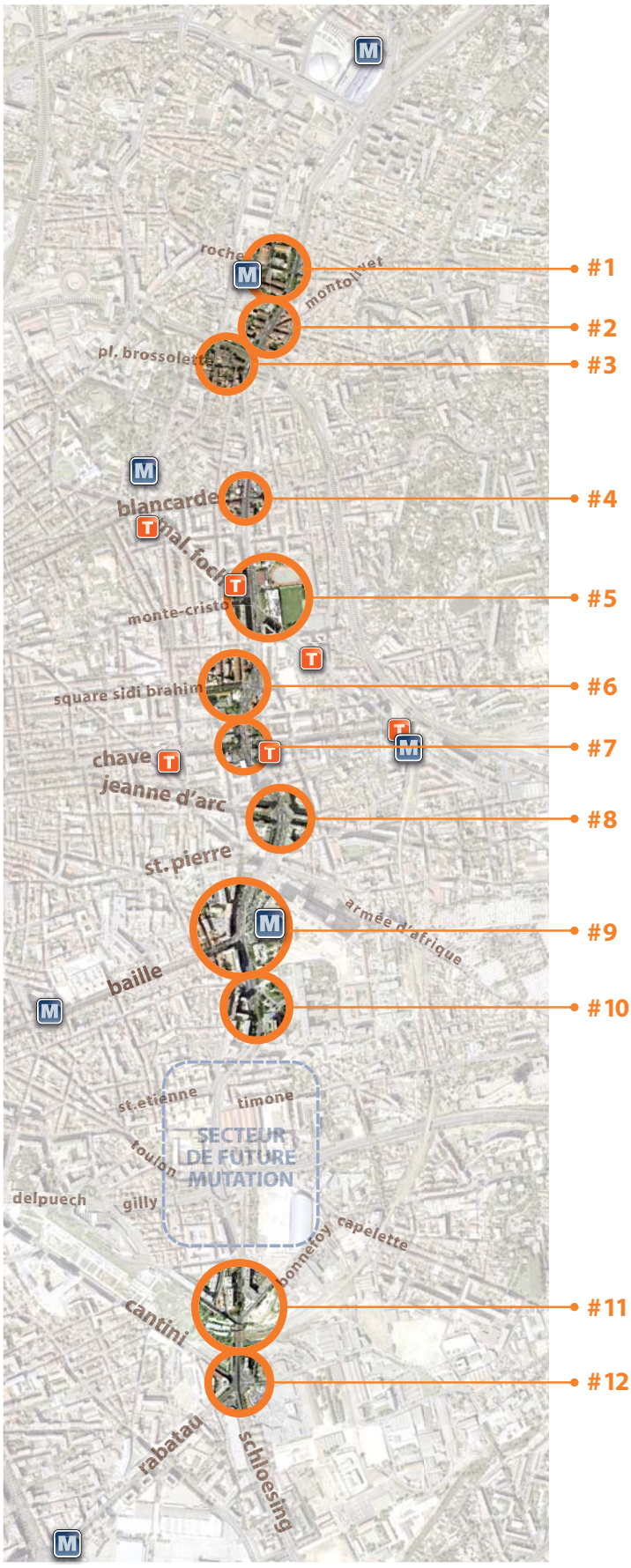


LE PONCTUEL

Le Jarret est jalonné de micro-lieux de vie qui n'éclosent pas du fait d'un contexte peu propice. Ce sont des zones liées aux espaces ouverts, aux noyaux villageois, aux potentiels paysagers, aux commerces de proximité...
Il s'agit donc d'identifier ces zones de micro-centralité potentielles ou existantes qui peuvent tirer bénéfice d'un aménagement qualitatif et approprié, lié à la réduction du Jarret. Ces aménagements conforteront leur rôle d'animation, ou leur permettront de se développer pleinement.

Si la "séquence" rythme plutôt l'espace à l'échelle de l'automobiliste, cette échelle de travail est fondamentale pour ponctuer le Jarret, lui donner un rythme à l'échelle du piéton. Plus qu'un rythme, elle vient apporter – dans un linéaire requalifié en boulevard urbain et identitaire – les particularités et la singularité qui créent le lieu.

Les propositions prendront la forme d'esquisses d'évolution dont les objectifs seront de conforter leur attractivité, de ponctuer le nouveau boulevard urbain d'espaces ouverts et qualitatifs, et de reconquérir les lieux de vie. Les enjeux sont de retrouver toute la gamme et la diversité des aménagements urbains d'espaces publics (jardins de proximité, squares, placettes, espaces d'ouvertures, petits projets d'aménagements...), de toucher toutes les générations et prioritairement le piéton, et enfin de créer les conditions qualitatives nécessaires pour l'implantation spontanée et la dynamisation induite d'une vie de proximité à travers services et commerces...



[PONCTUEL # 1] Maréchal Juin / Rue Pierre Roche

Caractéristiques du secteur

- Par son 1er feu et son 1er passage piéton entre les deux rives, la rue Pierre Roche marque la fin de la séquence de type "autoroutier" de l'échangeur St-Just.
- Elle est le lien piéton vers Maréchal Juin depuis la station métro Chartreux.

Enjeux

- Apaiser l'entrée de ville en passant d'une typologie d'infrastructure autoroutière à celle de bd urbain.
- Renforcer le lien vers l'av. des Chartreux qui constitue l'épaisseur du Jarret sur sa rive ouest et le coeur de l'animation et de la vie urbaine du quartier.

[PONCTUEL # 2] Maréchal Juin / av. de Montolivet

Caractéristiques du secteur :

- Au sud de la séquence dédiée à l'auto et bordée de barres et de tours, les formes d'habitat villageois déjà présentes à l'est apparaissent concomitamment sur les deux rives et sous une forme vieillissante.
- Un commerce de proximité de qualité inégale s'étend le long de l'av. Montolivet et des voies adjacentes.

Enjeux

- Dans un contexte apaisé de boulevard urbain, souligner la présence du "village", de sa centralité commerciale et rendre lisible son ouverture vers l'est.
- Par la qualité des espaces publics, favoriser le renouvellement qualitatif des commerces et de l'habitat.

[PONCTUEL # 3] Maréchal Juin / Place Brossolette

Caractéristiques du secteur :

- La pl. Brossolette est un lien fort vers l'av. des Chartreux qui concentre la vie de quartier en coulisse du Jarret.
- Bordée de commerces profitant de la dynamique économique des Chartreux, ses aménagements publics sont insuffisants et de médiocre qualité.

Enjeux

- Dans le prolongement des aménagements du boulevard urbain, souligner ce lien vers le village des Chartreux en faisant un vrai projet de place publique.
- Par la qualité des aménagements de la place, favoriser le renouvellement qualitatif des commerces, et renforcer la continuité commerciale établie avec le village.

[PONCTUEL # 4] Françoise Duparc / rue de la Blancarde

Caractéristiques du secteur

- Depuis le nord, il s'agit de la première intersection du Jarret avec un axe de desserte interquartier ; il le lie aux 5 Avenues à l'ouest et à Saint-Barnabé à l'ouest.
- Trois fenêtres en alignement à l'est ; à l'ouest, les bâtiments d'angle sont chanfreinés et dilatent l'espace dans la composition d'une fausse place (stationnement, drive).

Enjeux

- Évaluer la pertinence de cette dilatation afin de faire émerger un réel espace public ou d'autoriser le renouvellement du bâti en alignement sur l'intersection ; interroger la pertinence d'un drive sur un boulevard urbain requalifié.

[PONCTUEL # 5] Françoise Duparc / Maréchal Foch, Vallier

Caractéristiques du secteur :

- Le passage du tramway sur Mal. Foch apporte avec la présence des équipements Vallier, structuration de l'espace et qualité d'espace public.
- La présence du végétal en rupture de l'alignement bâti constitue un repère. Le paysage collinaire apparaît au piéton dans cette séquence ouverte sur l'est.

Enjeux

- Évaluer les pistes de recomposition possible de l'îlot Vallier avec rénovation de la piscine.
- Conserver cette ouverture ponctuant le linéaire jarret et donnant vue sur les collines ; renforcer le caractère singulier et récréatif de l'espace notamment par le végétal.

[PONCTUEL # 6] Sakakini / Square Sidi Brahim

Caractéristiques du secteur :

- Le square Sidi Brahim est planté d'un mail et raccorde le Jarret à la Plaine, place Jean Jaurès.
- Le méandre imprimé par le Jarret impose une géométrie non résolue dans sa jonction avec le square : le mail et l'aire bouliste pâtissent d'une conclusion en terre-plein et aire de stationnement ajoutant à la minéralité.

Enjeux

- Recomposer la façade ouest dédiée aux équipements et lieux de vie avec une dimension paysagère.
- Redessiner la jonction et retrouver pour ces espaces des fonctions plus adaptées et une ambiance plus conforme à l'image apaisée du boulevard urbain.

[PONCTUEL # 7] Sakakini / bd Chave

Caractéristiques du secteur

- Les aménagements du tramway bd Chave apportent qualité aux espaces publics ; contrairement à Vallier où l'intersection s'accompagne d'une dilatation, son apport qualitatif est limitée à sa trouée.
- Au sud d'une phase plus structurée par les hauteurs bâties (Av. Foch), l'épannelage est bas, dans un rapport adapté avec le mail du bd Chave.

Enjeux

- Interroger la pertinence d'un drive sur un boulevard urbain apaisé. Envisager cet espace dans un rôle de dilatation et d'espace public ou de recomposition en alignement.

[PONCTUEL # 8] Sakakini / bd Jeanne d'Arc

Caractéristiques du secteur :

- Cette intersection dispose d'une structuration forte, avec un alignement concave sur le giratoire et des hauteurs importantes (jusqu'en R+10) ; caractéristique répétée avec un second dégagement concave ch. de Saint-Jean du Désert avec une station essence dans le dégagement.
- Le changement d'échelle se ressent fortement au sol par la dilatation des espaces, la présence de contre-allées, de stationnement en épis, de 4 voies descendantes.

Enjeux :

- Reconquérir les surépaisseurs allouées à la voiture ;
- définir des vocations adaptées à la requalification en boulevard urbain.

[PONCTUEL # 9] Jean Moulin / bd Baille

Caractéristiques du secteur

- Le bd Baille, commerçant et planté, crée une mise en scène urbaine avec sa perspective sur la bastide Timon.
- Ces espaces cumulent de trop nombreuses fonctions (aire taxi, parkings, contre-allées, métro, gare RTM...) et ajoute aux nuisances sonores et pollutions une lecture confuse pour l'usager, une fracture est-ouest amplifiée.

Enjeux

- Reconquérir l'espace au dépens des usages semi-privatifs, afin de rapprocher les deux rives et créer une grand'place devant le pôle hôpital-faculté".
- Par la qualité des aménagements, favoriser les conditions de renouvellement de l'offre commerciale.

[PONCTUEL # 10] Jean Moulin / faculté de Médecine

Caractéristiques du secteur:

- Dans la continuité de l'entrée de l'hôpital Timone, la façade sur Jean Moulin cumule l'entrée du futur IHU, de la maison Mac Donald et de la faculté de médecine.
- C'est un vaste espace goudronné, mal délimité, accueillant aire de taxi et grand parking pour la faculté.

Enjeux

- Reconquérir l'espace à l'usage du piéton. Rationaliser l'espace et délimiter les fonctions.
- Apporter une qualité paysagère en rapport avec un boulevard urbain requalifié et dans la continuité du second plan arboré des extérieurs de la faculté.

[PONCTUEL # 11] Rabatau / bd Bonnefoy

Caractéristiques du secteur

- Dans un contexte d'évolution liée à la ZAC Capelette, la patte d'oie Rabatau-Bonnefoy-Argile est aujourd'hui une agrégation d'espaces résiduels non aménagés et de reculs sur alignement convertis en stationnement.
- La présence végétale rivalise mal avec la minéralité du site, l'effet "terrain vague" de la place triangulaire ou la suraccumulation de la signalétique routière et publicitaire.

Enjeux

- Envisager une recomposition paysagère de la place triangulaire, signaler l'accès vers le POMGE.
- Reconquérir l'espace à l'usage du piéton. Créer les conditions d'une offre commerciale renouvelée.

[PONCTUEL # 12] Rabatau / av. Cantini / Place Ferrié

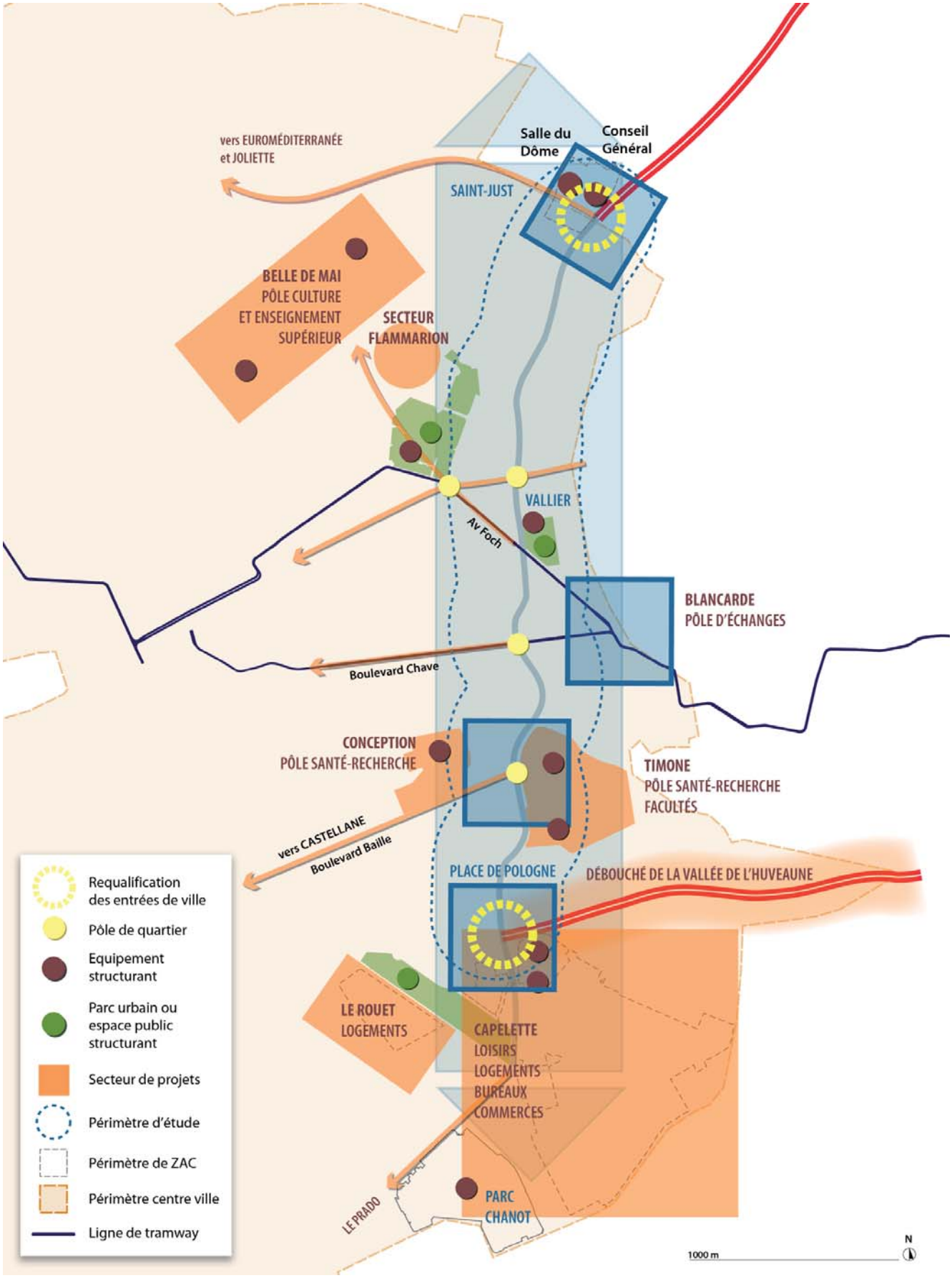
Caractéristiques du secteur

- La place Ferrié est dans un contexte évolutif et doit recevoir une cinquième branche à son giratoire en provenance de la ZAC Capelette.
- Le parc du 26ème centenaire crée un second plan de qualité occulté par la superposition clivante de flux routiers au sol et en passerelle, et dominé par le bruit.

Enjeux

- Réorganiser, clarifier les flux, limiter les effets de limite.
- Recomposer l'espace urbain autour du futur boulevard urbain apaisé, établir des principes de composition bâtie/non bâtie adaptés pour la 5ème voie, dans un équilibre paysager à retrouver entre les deux rives.

Les axes de projet ■



Les axes de projets

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE PORTERA LE PROJET URBAIN

Une réflexion d'ensemble autour du Jarret donnera l'occasion d'envisager une requalification cohérente et intégrale de l'axe et de dessiner un véritable boulevard urbain, identifiable et fonctionnel.

Une requalification du Jarret vers une meilleure répartition des usages nécessite autant une intervention physique (largeur et traitement de trottoirs, rythme et gestion des traversées) qu'une redéfinition du rôle du Jarret (espaces publics, espaces de promenade, linéaire commercial...).

Les rives urbaines ne muteront qu'à la marge ou par le biais d'outils opérationnels. C'est donc le réaménagement de la voirie qui apportera du projet. Il s'appuiera sur une chaîne d'opérations articulées les unes aux autres, tant en matière de composition urbaine qu'en matière d'espaces publics et d'espaces verts.

Outre l'intervention sur l'évolution des séquences, les secteurs de projets et le ¨ponctuel¨, de grandes thématiques générales s'appliquent au linéaire dans son ensemble.

Ces axes de projets mettent au coeur des réflexions les principes de composition urbaine, de composition de l'espace public, l'unité des traitements, le mobilier urbain, la scénographie, la mise en lumière...

LE JARRET AU SERVICE DE TOUTES LES MOBILITÉS

Le constat de la trop grande place accordée à la voiture sur le Jarret, aussi bien pour la circulation que pour le stationnement, est sans appel. Les conséquences sont multiples : occupation de l'espace public au détriment des modes doux, circulation des bus pénalisée, nuisances sonores, pollution, etc. L'objectif majeur du législateur, repris dans le Plan de déplacements urbains, est de réduire la circulation automobile au profit des transports en commun et des modes doux.
Le Jarret doit devenir un Boulevard urbain multimodal au sens des SCoT, PLU de Marseille et PDU de MPM. L'aménagement d'un BUM doit optimiser les conditions de circulation de tous les modes de déplacements : véhicules particuliers, transports en commun, cycles, piétons.
Or la mise en service prochaine de la rocade autoroutière L2 est sensée réduire sensiblement la circulation sur l'ensemble du Jarret. C'est donc une opportunité unique pour justifier d'une réduction de la capacité donc de l'emprise des voies de circulation, qui pourra être mise au profit des autres modes de déplacements et de l'amélioration de l'espace public. La mise en ser-

vice de la L2 est également l'opportunité de réglementer la circulation des poids lourds sur le Jarret : demain, un grand itinéraire de contournement structurant permettra aux poids lourds de contourner le centre-ville. Il sera alors temps de réglementer la circulation des poids lourds sur les grands boulevards du centre-ville, et en particulier sur le Jarret.

En ce sens, le réaménagement de la voirie constitue la base du projet de requalification, et la réduction de la place de la voiture la principale marge de manœuvre pour aller vers plus de qualité de vie. Les travaux devront être engagés dans la foulée de la mise en service de la L2.

Le Jarret devra néanmoins conserver son caractère circulatoire, et notamment sa fonction fondamentale de distribution du centre-ville et des quartiers Est, tout en permettant également la desserte locale. Le futur aménagement de l'axe, accompagné par une étude approfondie des outils de régulation de trafic à mettre en œuvre, devra permettre de maîtriser les vitesses et de fluidifier la circulation.

LA RESTITUTION DU TROTTOIR AU PIÉTON

- Choix d'un traitement de sol qui contribue à diminuer la place de la voiture dans les secteurs sensibles. (Les sols des carrefours pourraient par exemple reprendre le registre du projet tramway en termes de matériau ou de nuancier) ;
- renforcement du nombre de traversées actuelles ;
- sécurisation des parcours et des traversées par le biais de dispositifs d'alerte et de dispositifs de modération de vitesse (avancées de trottoirs, plateaux traversants surélevés aux carrefours...) ;
- évaluation d'un positionnement optimal du mobilier urbain (depuis les containers poubelles et les stationnements de vélos jusqu'aux panneaux de signalisation ou aux supports de publicité) dans le but de gêner le moins possible la circulation sur des espaces enfin véritablement consacrés aux piétons.

LA RÉUNIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC

- Diminution des effets de coupure

  Par son trafic automobile intense, le Jarret commande aux espaces environnants, les unit et les sépare en même temps. Il est par conséquent nécessaire de réunifier ses rives en renforçant les espaces publics aux intersections et en facilitant les échanges entre les quartiers. Le marquage au sol peut à la fois symboliser la réunion et l'ouverture (exemple : requalification récente du boulevard périphérique extérieur de Milan). Une définition claire de l'espace urbain permettra de réinterpréter une zone aujourd'hui uniquement destinée aux voitures.

- Réalisation d'un axe végétalisé

  La réduction capacitaire du Jarret sur tout ou partie de certains tronçons entraînera la redistribution des surfaces au sol et une modification des gabarits. Des plantations d'arbres pourront alors être réalisées sur une partie de l'espace libéré. Un verdissement global articulé avec le plan vert qui accompagne la réalisation du tramway donnera une épaisseur végétale unificatrice. Il créera des rives urbaines plus homogènes. Il permettra d'abaisser le regard et il apportera un confort visuel aux automobilistes et aux passants tout en atténuant les effets de corridor urbain.

- Implantation d'un mobilier unitaire

  La mise en œuvre d'une politique ambitieuse en matière de mobilier urbain fait aussi partie de la stratégie de revalorisation et de renforcement de l'image du Jarret. La définition d'une ligne de mobilier unique ou d'une gamme restreinte sur tout le parcours, l'application de règles d'implantation homogène et de meilleure intégration permettront de mener une véritable politique d'embellissement du boulevard. Une charte d'aménagement destinée à réduire le nombre et la taille de certains panneaux publicitaires devrait être élaborée avec tous les acteurs publics et privés concernés y compris avec la CCI.

- Mise en scène lumineuse pérenne
  Un plan lumière global permettra de sécuriser les circulations et de modifier la perception de l'axe qui est perçu par les usagers comme une voie autoroutière. A l'échelle d'éclairage routier, doit désormais cohabiter l'échelle de l'éclairage urbain "places et piétonnier" et celle d'ambiance et de scénographie.

LA REQUALIFICATION DES ENTRÉES DE VILLE

Il est nécessaire de révéler l'identité des deux ¨entrées urbaines¨ qui se trouvent aux extrémités du Jarret.
Elles ne sont pas aujourd'hui perçues comme de véritables ¨entrées de ville¨ présentant des caractères stratégiques. L'enrichissement de leurs fonctions peut contribuer à leur attribuer un rôle de ¨seuil métropolitain¨.
Le contexte opérationnel de la ZAC St-Just, de la ZAC Capelette et du déclassement de l'autoroute A 50 doit permettre d'intégrer la requalification des deux nœuds d'infrastructure pour en faire un espace de transition plus amène.

LA CONSTITUTION DE PÔLES DE QUARTIER

- Articulé à la modernisation des hôpitaux de la Timone, un grand parvis piétonnier contribuerait, outre les enjeux de lisibilité, à faire apparaître un lieu de vie et de sociabilité à l'interface des quartiers Baille et Timone. C'est un pré-requis pour qu'une vie étudiante puisse se développer autour des Facultés et obtenir un rayonnement visible du pôle hospitalo-universitaire..

- La ZAC Capelette a déjà entrepris sa mutation. La requalification du Jarret doit prendre en compte la constitution de ce nouveau quartier et non seulement tendre vers l'apaisement du futur boulevard urbain mais aussi réduire cet aspect d'infrastructure lourde.

- Le secteur Chartreux repose plus sur le maintien et le renforcement de l'animation urbaine en coulisses du Jarret ; son rôle étant dans ce dispositif de proposer un cadre paysager, apaisé à l'échelle du village, et de tisser de nouveaux liens d'une rive à l'autre. L'émergence d'une identité de quartier passe ici à travers une intervention de proximité, fine, mais néanmoins structurante pour le site.

UNE IMAGE À RECONQUÉRIR

Une perception négative du Jarret

Le boulevard du Jarret joue un rôle majeur dans le système des voies de Marseille. C'est un axe stratégique dans la structuration des flux automobiles du centre-ville, au débouché de grands axes de circulation autoroutiers et au seuil du centre ancien.

Du fait de sa longueur et de l'irrégularité de son parcours dans la ville, les automobilistes et les passants n'en ont souvent qu'une vision fragmentaire. Les ruptures et les seuils qui jalonnent son linéaire contribuent aussi à rendre sa lecture mal aisée.

Conçu et vu essentiellement comme un support de flux et très bruyant (c'est une «autoroute urbaine»), il n'est pas suffisamment perçu comme un axe pouvant offrir des commodités urbaines comme des équipements, des services ou des commerces.

Le Jarret est donc vécu :

- par l'automobiliste, comme un axe de grand flux quasi autoroutier ;
- par le piéton, comme un facteur important de nuisances (sonores, pollution...).

D'un point de vue urbanistique, il joue un rôle de limite très fort entre ses deux rives, faisant obstruction aux liens de transversalité et aux traversées piétonnes. Les logiques de fonctionnement urbain, de développement économique ou les pratiques piétonnes sont fortement conditionnées par cette opposition entre rive ouest et rive est.

Une mutation à achever

Le Jarret doit achever sa mutation interrompue dans les années 1980 et évoluer enfin :

- vers un boulevard urbain, dans sa forme ;
- vers une desserte plus locale, dans sa fonction.

Sans perdre de vue les grandes fonctionnalités des équipements d'échelle urbaine, l'affectation de l'axe Jarret doit migrer significativement vers un usage de services au bénéfice des quartiers traversés.

Le ¨projet Jarret¨ doit permettre la reconquête d'une échelle de proximité.

- Une réorganisation de la voirie réduisant l'effet de limite infranchissable entre rive ouest et rive est ;
- la recherche d'une identité sur l'ensemble du parcours ;
- la qualité retrouvée des espaces publics ;
- l'émergence facilitée des lieux de vie et d'attractivité comme jalons nécessaires d'un espace distendu, apparaissent comme les leviers indispensables d'une mutation urbaine significative mais réaliste.

La qualité des espaces, la création d'une nouvelle ambiance urbaine, comme le changement d'image créeront le socle d'une redynamisation et du renouvellement de l'offre commerciale et économique sur le Jarret.

PARTIE IV

Le Jarret demain

Orientations d'aménagement

Feuille de route

Éléments de programme

Le projet de requalification du Jarret est l'occasion d'élaborer un concept d'aménagement global qui permettra de répondre aux objectifs de partage de la voirie et de l'espace public, tout en conférant à l'axe l'unité fonctionnelle et visuelle qui lui manque aujourd'hui. Les grands éléments de programme ci-dessous s'appliqueront à l'ensemble de l'axe.

DES TROTTOIRS LARGES, LIBÉRÉS DE TOUT OBSTACLE

Les piétons doivent se réconcilier avec le Jarret. Ce dernier doit donc leur offrir des trottoirs dignes de ce nom, larges, sûrs et confortables. La largeur de ces trottoirs ne devra pas être inférieure à 3 mètres, sauf aux sections les plus contraintes où elle pourra être abaissée à 2 m. Aucun obstacle ne devra gêner ou interrompre les cheminements piétons.

Un soin particulier sera apporté aux traversées où toutes les conditions devront être réunies pour assurer la totale sécurité des piétons. Les traversées de l'axe, notamment, devront offrir des refuges d'au moins 2 m de large dans le prolongement de l'îlot central.

Des éléments de confort comme l'ombre des plantations et les bancs publics seront prévus le long de l'axe, en particulier dans les espaces publics remarquables.

DEUX PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES, LATÉRALES ET CONTINUES

Dans un souci de symétrie de l'aménagement, nous proposons l'aménagement de deux pistes latérales unidirectionnelles continues :

- rive Ouest : sens Nord > Sud ;
- rive Est : sens Sud > Nord.

Le PAVE, le SDAT, et le CEREMA

Tous les aménagements réalisés dans le cadre de la requalification du Jarret devront respecter les règles énoncées dans le Plan de mise en accessibilité de la voirie et le Schéma directeur de mise en accessibilité des transports de MPM. Plus généralement, l'ensemble des aménagements réalisés devront être conformes aux préconisations du CEREMA.

Ces pistes cyclables devront bénéficier d'un traitement spécifique au sol, ainsi que de limites physiques (bordures, différences de niveau) pour éviter toute confusion et tout conflit dans l'usage de l'espace public.
Les itinéraires cyclables transversaux existants et prévus par le Schéma directeur des modes doux de MPM devront être pris en compte pour assurer des connexions de qualité.

En accompagnement de l'itinéraire cyclable, nous proposons :

- une signalétique spécifique pour les vélos ;
- des emplacements de stationnement pour les vélos, notamment à proximité des équipements et des espaces publics ;
- l'étude de l'intérêt d'une implantation de stations de vélo en libre-service ¨Le Vélo¨ supplémentaires le long de l'axe.

UN PLAN VERT POUR LE JARRET

Aujourd'hui, on dénombre environ 4 500 mètres de linéaire planté au total des deux rives du Jarret, soit environ les deux tiers du potentiel de l'axe. L'objectif de la requalification est de compléter l'existant afin d'obtenir un Jarret végétalisé à 100 %, sur les deux rives et le terre-plein central (TPC), en assurant la sécurité de tous les usagers du Jarret. La requalification consistera à :

- conserver les plantations existantes ou replanter en fonction de la qualité des végétaux et de leur positionnement actuels, aussi bien sur les rives que sur le TPC ;
- planter les sections ¨vides¨.

Plus généralement, un projet paysager global devra faire partie intégrante du projet de requalification. Il contribuera de façon déterminante à la logique de reconquête et de redistribution équilibrée de l'espace public. C'est une composante capitale du projet.

2X2 VOIES DE CIRCULATION

Au regard de la baisse de trafic attendue à la mise en service de la L2, puis du Boulevard Urbain Sud, et au regard de l'indispensable apaisement du Jarret, qui sera la pierre angulaire de sa reconquête urbaine, un passage de 2x3 à 2x2 voies est indispensable. Des voies spécifiques (tourne à gauche, tourne à droite) seront néanmoins nécessaires aux carrefours où les flux tournants sont et resteront conséquents.
Une étude de flux globale à l'échelle de l'ensemble de l'axe devra être réalisée pour dimensionner au mieux les carrefours qui le jalonnent, avec les charges de trafic

La question du terre-plein central (TPC)

Le terre-plein central aménagé sur le Jarret est un ornement : il ne sert pas à protéger la couverture du ruisseau. Les derniers relevés topographiques réalisés démontrent en effet que ce dernier se positionne tantôt sous les voies de circulation Nord > Sud, tantôt sous les voies Sud > Nord, tantôt sous le TPC.
À l'exception de la section entre la voie ferrée et le boulevard Altéras, où les deux sens de circulation ne sont pas au même niveau, rien n'impose donc de conserver le TPC. L'emprise qu'il occupe pourrait être utilisée pour gagner de la place, notamment le long des façades.

Le futur concepteur aura le loisir de conserver ou non le TPC pour son projet. Il est cependant utile à plus d'un titre :
- il contre la perception visuelle minérale de la chaussée, en évitant la réalisation d'une surface d'enrobé de 4 ou 6 voies d'un seul tenant ;
- il permet d'aménager des refuges pour les piétons aux traversées ;
- sa végétalisation (à reprendre par endroits) fait de lui un objet incontournable du projet global de végétalisation du Jarret et de son identité propre ;
- il semble indispensable dans les sections en courbe pour des raisons de sécurité.

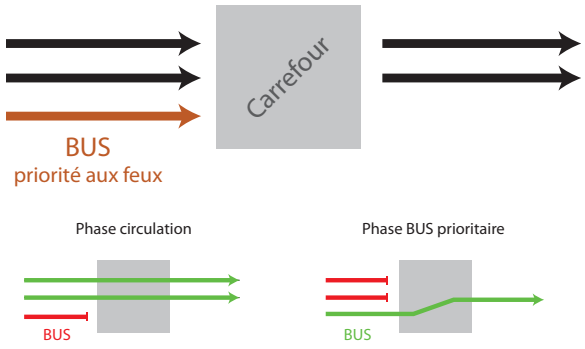
Nota : *l'utilisation du TPC pour aménager une piste cyclable bidirectionnelle, ou encore un site propre intégral pour les bus, a été évoqué lors des réflexions qui ont nourri l'étude. Ces options ne se sont pas avérées satisfaisantes des points de vue de la sécurité et du fonctionnement, et n'ont pas été approfondies.*

attendues après la mise en service de la L2 puis du Boulevard Urbain Sud.
Une attention particulière devra être donnée à la programmation et la coordination des feux tricolores, avec un double objectif de fluidité et de maîtrise de la vitesse, surtout la nuit. La mise en place d'une ˋonde verteˊ, calée sur une vitesse modérée, pourrait être étudiée.

OPTIMISER L'ORGANISATION ET LE NIVEAU DE SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Une étude transport sera intégrée au concours de maîtrise d'œuvre. Elle proposera un schéma de transport en commun à long terme dans le secteur du Jarret. Elle devra un apporter un éclairage sur l'opportunité de la mise en place d'une offre de transports en commun structurante sur tout ou partie du Jarret, en cohérence avec les orientations des documents de planification.
Dans le cas où une telle offre TC s'avérerait pertinente, toutes les solutions de mise en œuvre devront être étudiées, notamment le recours à des modes de transports innovants, dans la mesure où leur implantation respecte les objectifs de requalification et de recomposition des espaces publics du Jarret.

L'étude transport portera également sur l'organisation de l'offre bus. Les couloirs bus existants devront être conservés. L'opportunité d'aménager des couloirs supplémentaires devra être étudiée par le concepteur de l'aménagement, en définissant le besoin, la faisabilité, et l'amélioration du service qui en découle. Les aménagements réalisés devront être compatibles avec le schéma de transports en commun à long terme et notamment la ou les lignes qui circuleront sur le Jarret (doublement de l'offre sur la partie haute du Jarret ?). Des systèmes de priorisation aux feux tricolores devront être prévus en bout de couloir, sur le principe de l'effet ˋbulle d'airˊ.
L'aménagement d'un espace public remarquable et attractif au niveau de l'hôpital de la Timone constitue le point d'orgue de la requalification du Jarret. Pour optimiser cet espace, il ne s'agit pas de ne plus le desservir par les bus, mais de réorganiser les lignes de bus dans l'objectif de réduire l'emprise aujourd'hui occupée par les terminus.
La logique de gare routière avec terminus de lignes de bus en rabattement sur le métro était pertinente à l'époque la station Timone était le terminus de la ligne 1 du métro. Depuis 2010, le métro a été prolongé à la Fourragère, l'ancien tramway 68 a été modernisé et prolongé de Saint-Pierre aux Caillols. Il est donc nécessaire de réinterroger l'organisation du réseau de bus.



Gestion de la priorité des bus aux carrefours ■

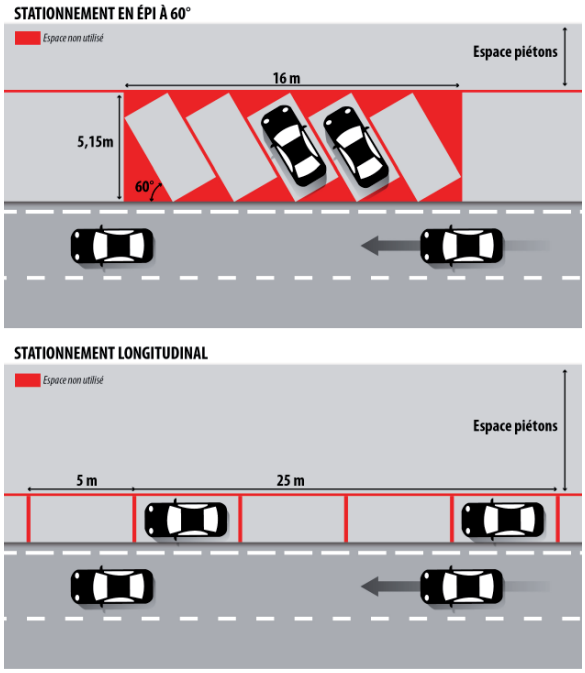
DES ACCÈS AUX RIVES MAINTENUS ET OPTIMISÉS

Les rives du Jarret sont jalonnées de nombreux accès : parkings de riverains, commerces, livraisons, services, équipements... Tous ces accès devront être maintenus, et réaménagés dans une logique d'unité du Nord au Sud, pour assurer la cohérence de l'identité du Jarret et optimiser la lisibilité de ces accès par l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, livraisons...
Les secteurs où les activités sont soutenues seront desservis par des contre-allées, qui permettront l'aménagement de places de stationnement, de livraison, de plantations, etc. Les entrées et les sorties de ces contre-allées devront également être aménagées de manière cohérente et lisible, sans perturber le fonctionnement des carrefours.

STATIONNEMENT PAYANT ET LONGITUDINAL, AIRES DE LIVRAISON

Une étude d'occupation et de rotation devra être menée pour définir précisément l'offre à maintenir sur voirie, en fonction de la demande et de la typologie des usagers, de l'équilibre avec l'offre des voies transversales, et celle des parkings publics et privés alentours. Rappelons que le parking Vallier est aujourd'hui à moitié vide. De la même manière, les besoins en aires de livraison devront être clairement identifiés au préalable, en concertation avec tous les commerçants.

Nous préconisons que toutes les places de stationnement qui seront aménagées sur le Jarret soit incluses dans la zone payante, comme indiqué dans le PDU.



	ÉPI 60°	LONGITUDINAL
Surface d'une place	**10,6 m²**	**10 m²**
Surface nécessaire à l'aménagement de 5 places	**82,4 m²** dont 29,5 m² de surface perdue	**50 m²**
Capacité (pour 100 m)	**30 places**	**20 places**

Stationnement en épi et longitudinal ■ *Occupation de l'espace public*

Nous proposons que le stationnement en épi soit banni du Jarret, remplacé systématiquement – si le besoin est avéré – par du stationnement longitudinal.

Le Jarret restera un axe structurant du réseau viaire marseillais, le trafic devra s'écouler de la manière la plus fluide possible. Or, il s'avère que la présence de stationnement en section courante peut nuire sensiblement à la capacité d'écoulement et à la fluidité globale du Jarret. Le stationnement longitudinal sera donc aménagé de préférence dans des contre-allées. Des exceptions pourront être étudiées au cas par cas. A noter que le stationnement pourra être aménagé en alternance avec les plantations.

Les différentes poches de stationnement privatives qui rythment le Jarret devront toutes être clôturées pour une meilleure distinction des espaces publics et privés.

Les nombreux véhicules garés illicitement sur les terre-pleins ou les trottoirs et qui pénalisent la circulation et les modes doux, devront faire l'objet d'un contrôle régulier.

HARMONISATION DES AGRÉMENTS DU JARRET POUR AFFIRMER SON IDENTITÉ

Le changement de perception du Jarret passera par la redistribution et l'affirmation des espaces publics qui le ponctuent. Cette logique de "reconquête globale" de l'espace public nécessitera l'harmonisation des agréments qui le composeront :

- un projet paysager global englobant les deux rives et le terre-plein central, qui créera une épaisseur végétale unificatrice et qualitative ;
- la mise en place d'un "parcours lumière" global pour modifier la perception de l'axe et pour sécuriser les flux ;
- des matériaux soigneusement choisis pour leur durabilité, leur esthétique et leur confort d'usage, et répartis dans une logique de redistribution équilibrée de l'espace public ;
- une ligne unique ou une gamme restreinte de mobilier urbain sur tout le parcours.

Traitement des sections étroites du Jarret

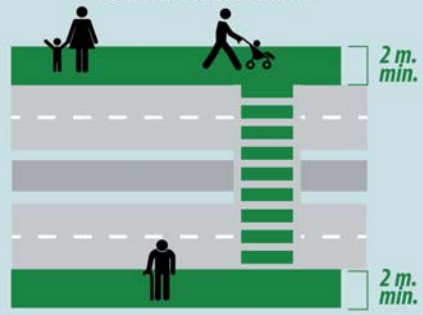
Trottoirs larges, pistes cyclables, plantations, couloirs bus, stationnement, voies de circulation, contre-allées, etc. La réalisation d'un boulevard urbain multimodal nécessite une largeur de façade à façade confortable. D'une manière générale, le futur aménagement devra privilégier un partage clair de la voirie pour chaque mode de déplacements, afin d'éviter les conflits. Mais en trois endroits, la largeur du Jarret n'est pas suffisante pour insérer convenablement toutes les fonctionnalités précédemment énoncées. Si une solution consiste à mutualiser certaines fonctions pour économiser de la largeur dans les secteurs problématiques – itinéraires cyclables dans couloir bus, stationnement longitudinal sous les plantations, etc. – des choix devront être faits pour privilégier tel ou tel fonctionnalité par rapport à d'autres.

Nous proposons que les caractéristiques à assurer du Nord au Sud du Jarret soit :
- 2x2 voies de circulation ;
- trottoirs larges ;
- pistes cyclables unidirectionnelles latérales ;
- alignements d'arbres sur les deux rives ;
- terre-plein central végétalisé.

Couloirs bus et stationnement seront alors à intégrer au cas par cas en fonction de leur utilité et des largeurs disponibles.

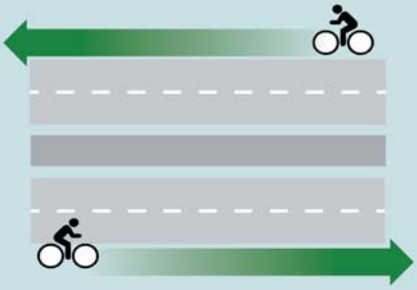
Synthèse des principes d'aménagement

TROTTOIRS LARGES
libérés de tout obstacle

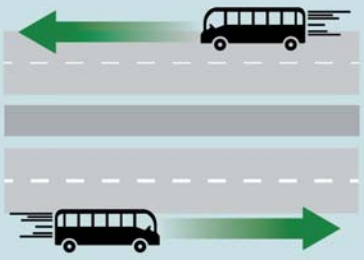


CIRCULATION
2x2 voies, avec ou sans terre plein central

ITINÉRAIRES CYCLABLES
unidirectionnels continus sur les deux rives

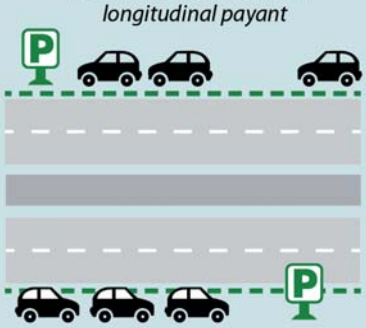


TRANPSORTS EN COMMUN
Optimiser l'organisation et le niveau de service

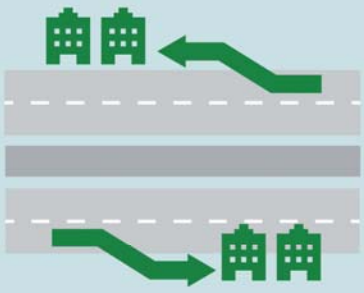


VÉGÉTALISATION
un "Plan Vert" pour le Jarret

STATIONNEMENT
longitudinal payant



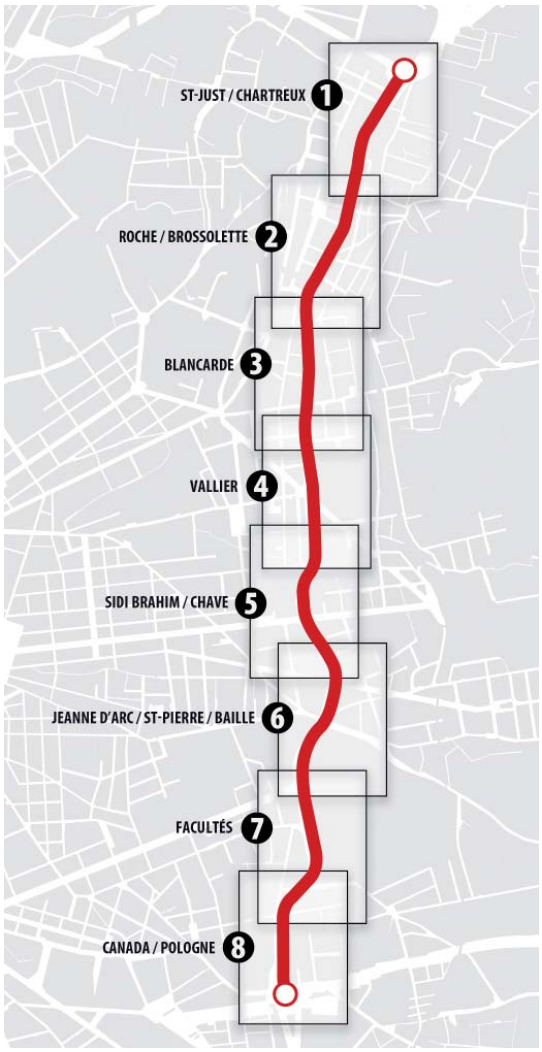
ACCESSIBILITÉ
maintenir et optimiser les accès aux rives



HARMONISATION
des agréments

Mise en situation

Intentions pour un plan global d'aménagement



1 SECTION 1
St-Just / Chartreux
Boulevard Maréchal Juin

2 SECTION 2
Roche / Brossolette
Boulevard Françoise Duparc

3 SECTION 3
Blancarde
Boulevard Françoise Duparc

4 SECTION 4
Vallier
Boulevard Françoise Duparc / Boulevard Sakakini

5 SECTION 5
Sidi Brahim / Chave
Boulevard Sakakini

6 SECTION 6
Jeanne d'Arc / St-Pierre / Baille
Boulevard Sakakini / Hôpital de La Timone

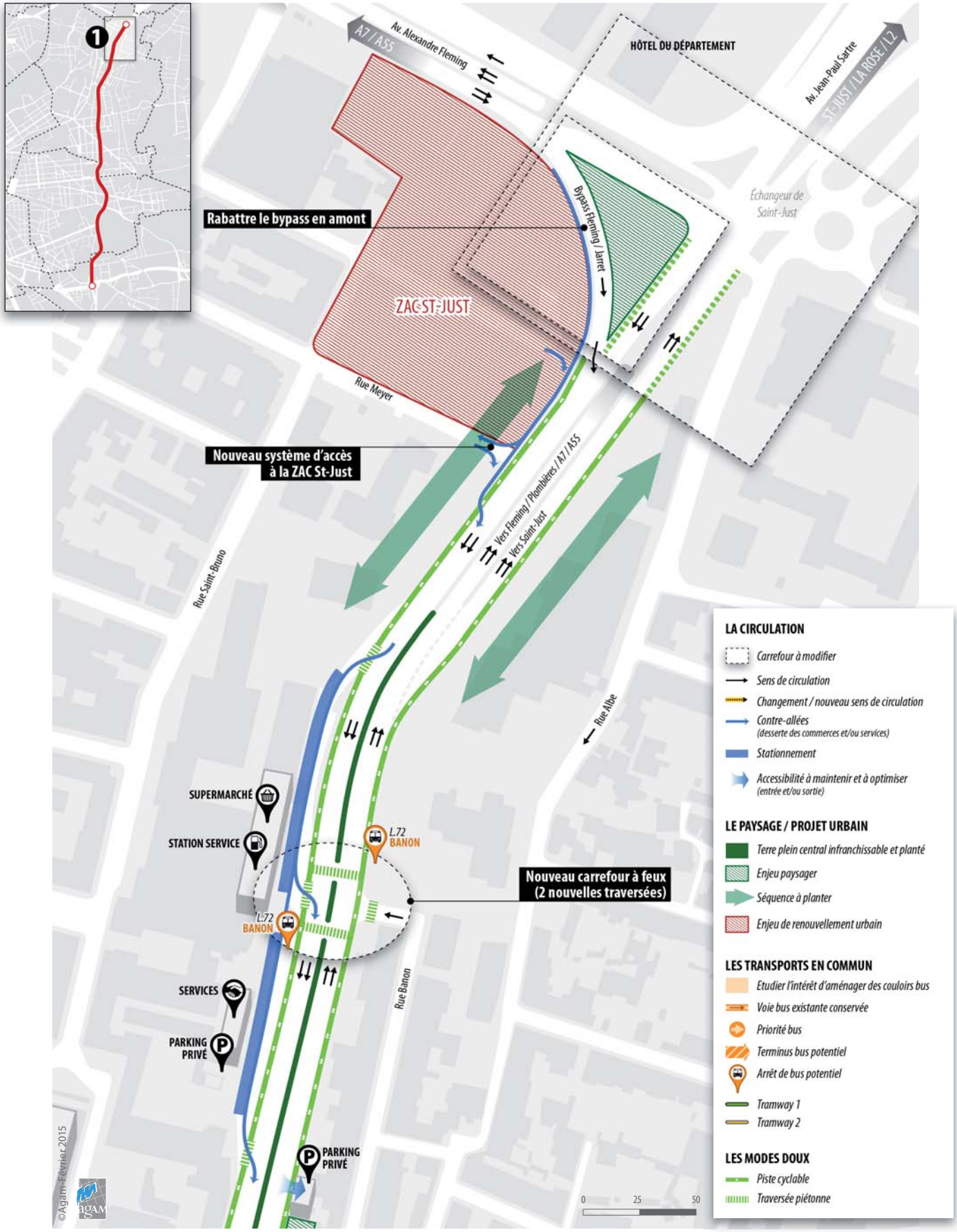
7 SECTION 7
Facultés
Boulevard Jean Moulin

8 SECTION 8
Canada / Pologne
Boulevard Jean Moulin

■ Avertissement...

Les éléments suivants schématisent la vision de l'agAM pour le Jarret de demain. Ils visent à guider le futur concepteur, mais ne constituent en aucun cas un programme d'aménagement à appliquer à la lettre.

Section 1 ■ Saint-Just / Chartreux



SECTION 1 : ST-JUST / CHARTREUX
Boulevard Maréchal Juin

Réorganisation de la connexion entre le Jarret, Saint-Just et l'avenue Fleming

La reconfiguration complète du carrefour de Saint-Just est un enjeu à long terme, en lien avec les études menées par le Département sur l'avenue Jean-Paul Sartre, ou encore avec le devenir de l'avenue Fleming. La problématique du lien avec la salle du Dôme et l'Hôtel du Département est fondamentale. Une étude de flux devra être réalisée sur cette entrée de ville.

Le bypass Fleming > Jarret qui ceinture la ZAC Saint-Just (projet Jean Nouvel) doit être réorganisé. Aujourd'hui, il devient la troisième voie du Jarret dans le sens Nord-Sud. Dans l'optique d'un axe à 2x2 voies, nous proposons de rabattre le bypass en amont en ¨cédez le passage¨ sur les deux voies qui ¨descendent¨ de Saint-Just. Sa largeur, qui atteint aujourd'hui 8 mètres, devra être réduite. Cette proposition est cohérente avec le système d'accès prévu pour la ZAC Saint-Just.

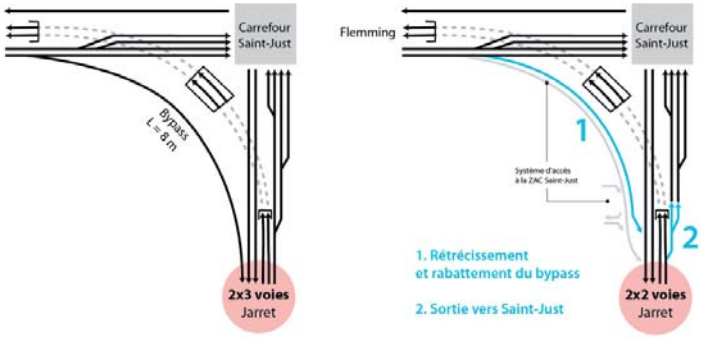
Dans le sens Sud > Nord, la configuration de la sortie du Jarret devra également être revue. Aujourd'hui, les deux voies de gauches filent vers la trémie et Fleming, la troisième voie ¨monte¨ vers Saint-Just. En réduisant à deux voies de circulation, deux solutions sont envisageables :

- voie de gauche vers trémie Fleming, voie de droite vers Saint-Just ;
- aménagement d'une sortie vers Saint-Just.

De nouvelles plantations seront mises en place sur les deux rives pour compléter les plantations existantes et assurer la continuité de la trame verte jusqu'au carrefour de Saint-Just.

Une contre-allée sur la rive Ouest pour desservir commerces et services

L'emprise disponible permet de réaliser une grande contre-allée sur la rive Ouest du Jarret. Elle permettra de desservir les activités existantes (supermarché, station-service, commerces, services) ainsi qu'un parking privé. Des places de stationnement y seront aménagées pour rétablir l'offre du parking existant. Un trottoir confortable devra être aménagé le long des façades. Le grand terre-plein qui séparera la contre-allée des voies de circulation accueillera des plantations, les cycles et les piétons.

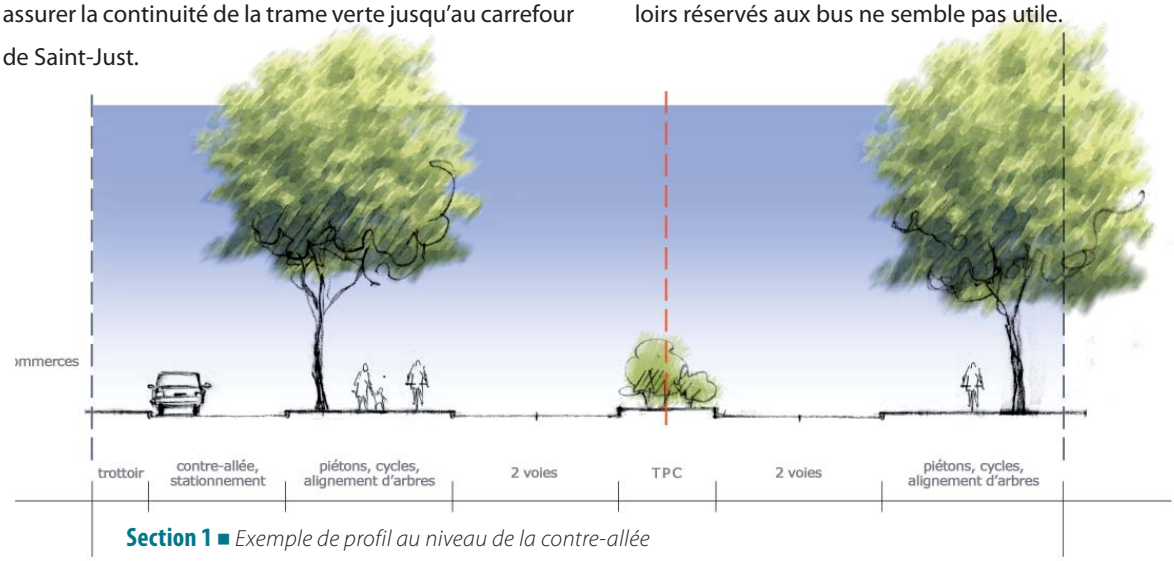


Saint-Just ■ *Situation actuelle et proposition*

Création d'un nouveau carrefour

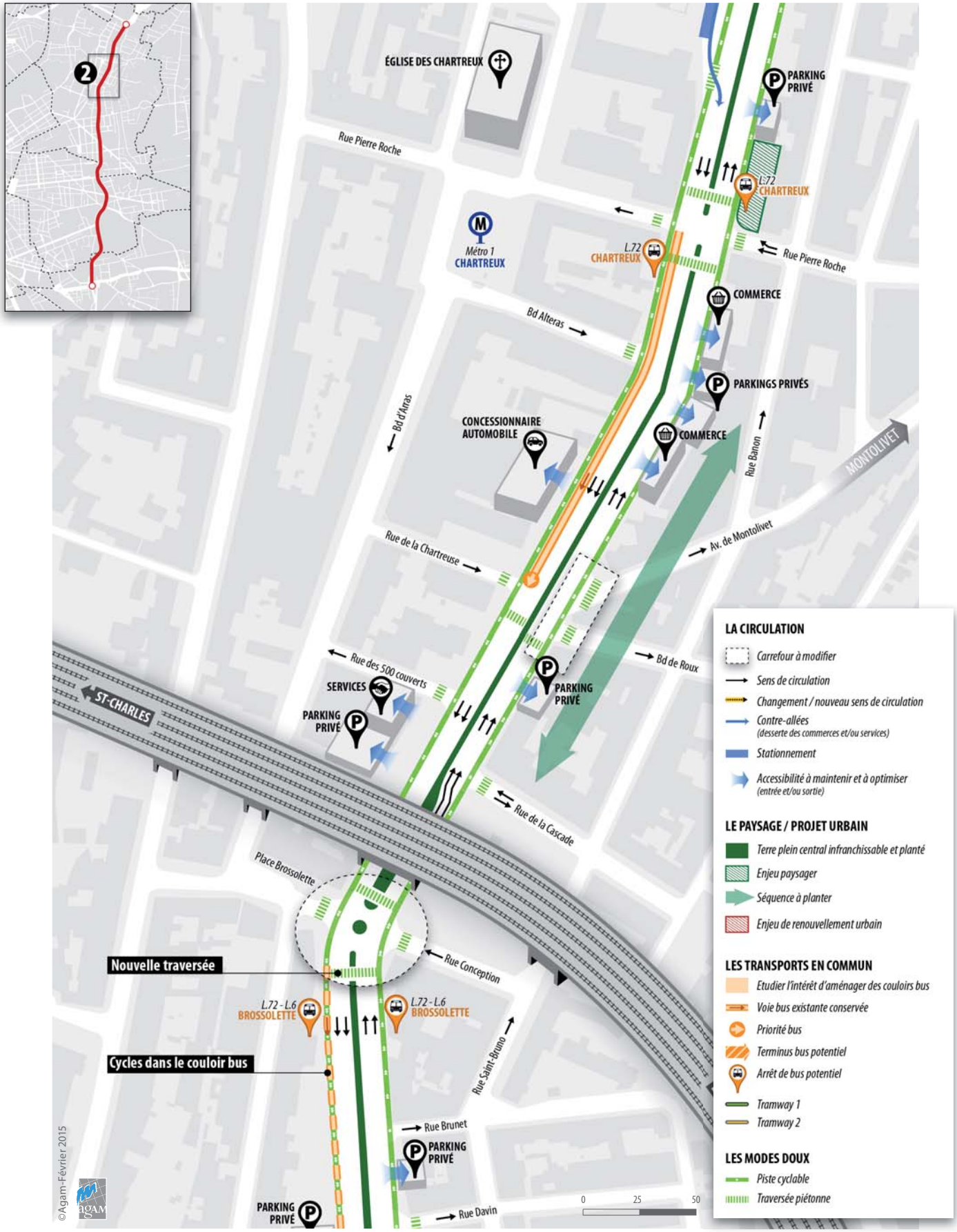
Ce carrefour permettra de réduire la section ¨autoroutière¨ du Jarret en déplaçant de 200 mètres plus au Nord la première intersection (au niveau de la rue Pierre Roche aujourd'hui). Ce carrefour permettra de gérer la sortie de la rue Banon et, éventuellement, une sortie intermédiaire pour la contre-allée. Le cisaillement du Jarret ne sera pas permis, tandis que deux nouvelles traversées du Jarret pourront être aménagées.

A noter que sur cette section, l'aménagement de couloirs réservés aux bus ne semble pas utile.



Section 1 ■ *Exemple de profil au niveau de la contre-allée*

Section 2 ■ Roche / Brossolette



SECTION 2 : ROCHE / BROSSOLETTE
Boulevard Françoise Duparc

Conservation du couloir bus Nord > Sud

Le couloir bus actuel de 600 mètres entre la rue Pierre Roche et la rue de la Chartreuse, où circulent les lignes 6 et 72, sera conservé et réaménagé de manière plus qualitative. En bout de couloir, une priorité aux feux sera mise en place. Elle permettra, par un ¨effet bulle d'air˝, d'améliorer la vitesse d'exploitation des bus avant le passage sous la voie ferrée. Le couloir bus reprend au Sud du passage sous la voie ferrée, de la place Brossolette jusqu'au boulevard de la Blancarde.

La largeur limitée du Jarret sur cette section amène les points suivants :

- au Sud de la place Brossolette, l'itinéraire cyclable Nord > Sud sera inséré dans le couloir bus dont la largeur sera portée à 4,5m, jusqu'à la rue du Jarret (cf. section 4) ;
- il n'est pas envisageable d'aménager des couloirs bus supplémentaires, sauf à supprimer le terre-plein central.

Un point dur : le franchissement de la voie ferrée

Le franchissement du Jarret par la voie ferrée Saint-Charles – Blancarde est un point dur de l'axe. L'ouvrage actuel est composé de deux voûtes sous lesquelles passe chacun des deux sens de circulation : à ce niveau, le Jarret fonctionne déjà à 2x2 voies.

La largeur disponible sous les voûtes de l'ouvrage ferroviaire permet néanmoins un aménagement minimal, à savoir sous chaque voûte : 2 voies de circulation, un trottoir de largeur limitée mais réglementaire, une piste cyclable.

Les contraintes techniques et financières que représenterait l'élargissement des voûtes ou le percement d'un nouveau tunnel nous ont conduits à écarter ces options, aussi intéressantes soient-elles. Par ailleurs, il est inenvisageable de réduire les voies de circulation à 2x1 voie pour un axe du niveau du Jarret.

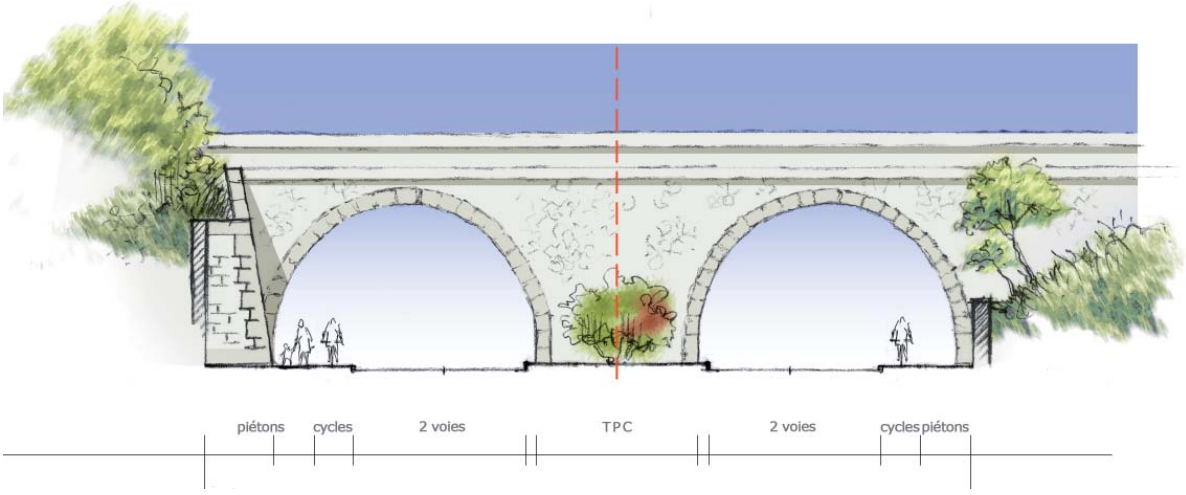
Dans le sens Nord > Sud, après la place Brossolette, la piste cyclable s'insère dans le couloir bus porté à 4,5m de large jusqu'à la rue du Jarret (cf. section 3).

Amélioration de l'espace public

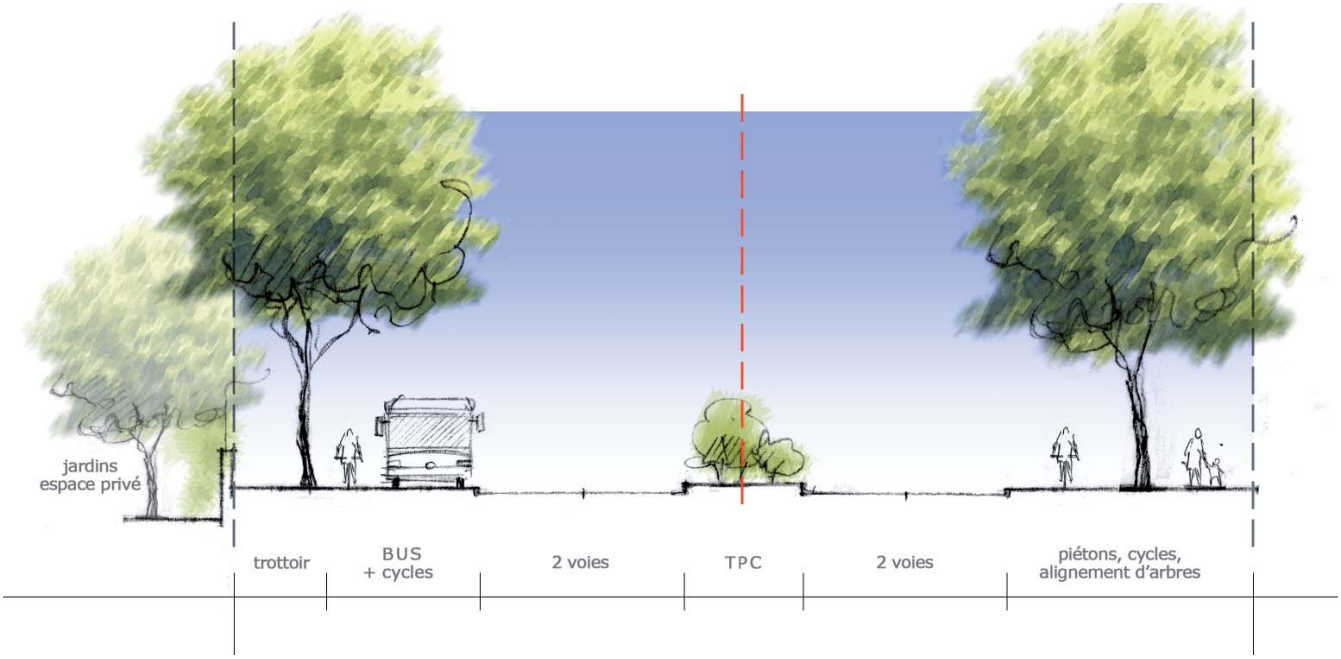
Un alignement reste à planter sur la rive Est, entre la rue Roche et la rue de la Cascade. A l'angle Nord-Est entre le carrefour de la rue Pierre Roche, un espace très peu qualitatif où cohabitent difficilement piétons, arrêt de bus et stationnement anarchique représente un enjeu paysager fort. Les débouchés de l'avenue de Montolivet et du boulevard de Roux, très peu lisibles et qualitatifs, devront être revus. Une traversée piétonne supplémentaire sera aménagée au Sud de la place Brossolette.

Maintien des accès aux commerces et aux parkings privés

Plusieurs commerces, services et parkings privés jalonnent la section. Leurs accès devront être maintenus et aménagés dans une logique de cohérence et de lisibilité pour tous les usagers : automobilistes, cyclistes, piétons.



Section 2 ■ *Exemple de profil au niveau de l'ouvrage ferroviaire.*

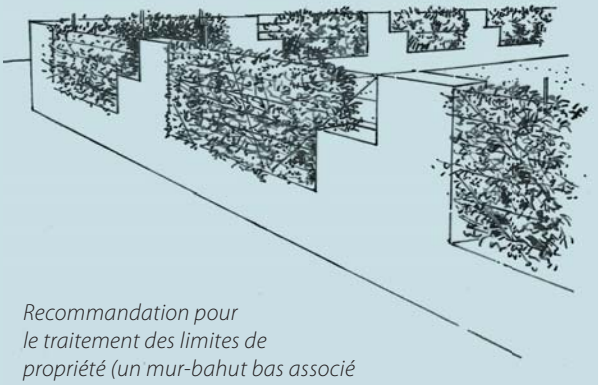


Section 2 ■ *Exemple de profil au sud de la Place Brossolette*

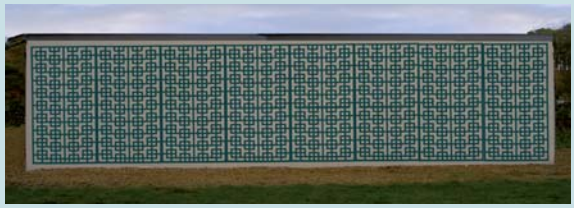
Ponctuel N°1 - Maréchal Juin - Rue Pierre Roche

Paysage

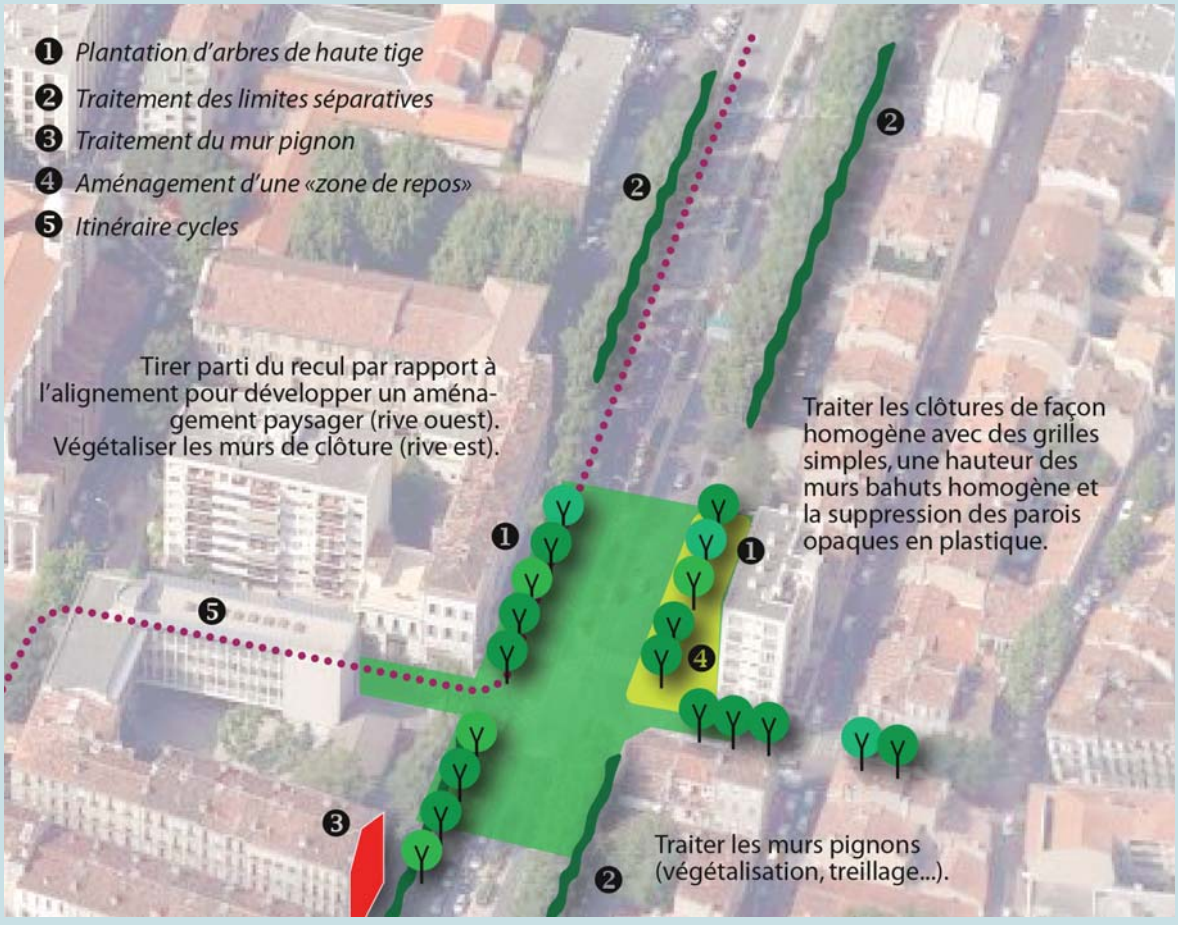
- Créer une épaisseur végétale à partir de plusieurs dispositifs (alignements réguliers d'arbres, petites haies, couvre-sol).
- Traiter les clôtures de façon homogène (hauteur, matériaux, grilles, végétalisation).



Recommandation pour le traitement des limites de propriété (un mur-bahut bas associé à un grillage végétalisé).



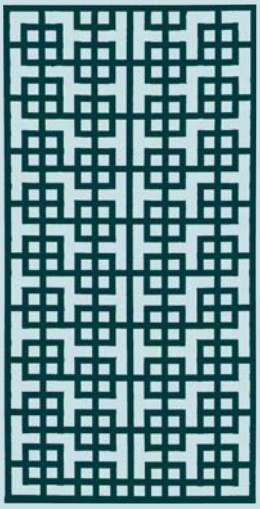
Mur-treillage, Anthony.



Ponctuel N°2 - Maréchal Juin - Montolivet

Rappel

En tissu central, le règlement du PLU fait obligation de créer des clôtures avec des grilles articulées avec des murs bahuts d'une hauteur minimale ou des murs de clôture ajourés inférieurs à deux mètres de haut. Il interdit les murs opaques.



Structure végétalisée sur un mur pignon

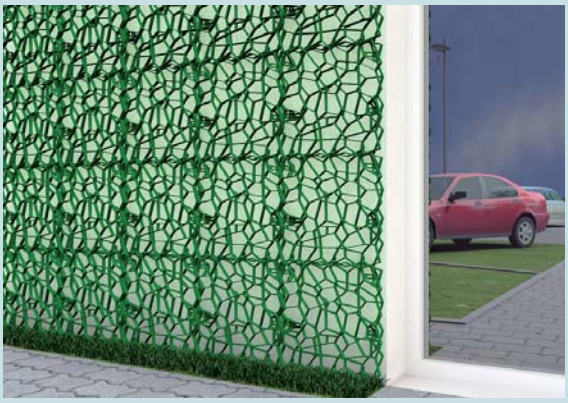
Ponctuel N°3 - Maréchal Juin - Place Pierre Brossolette

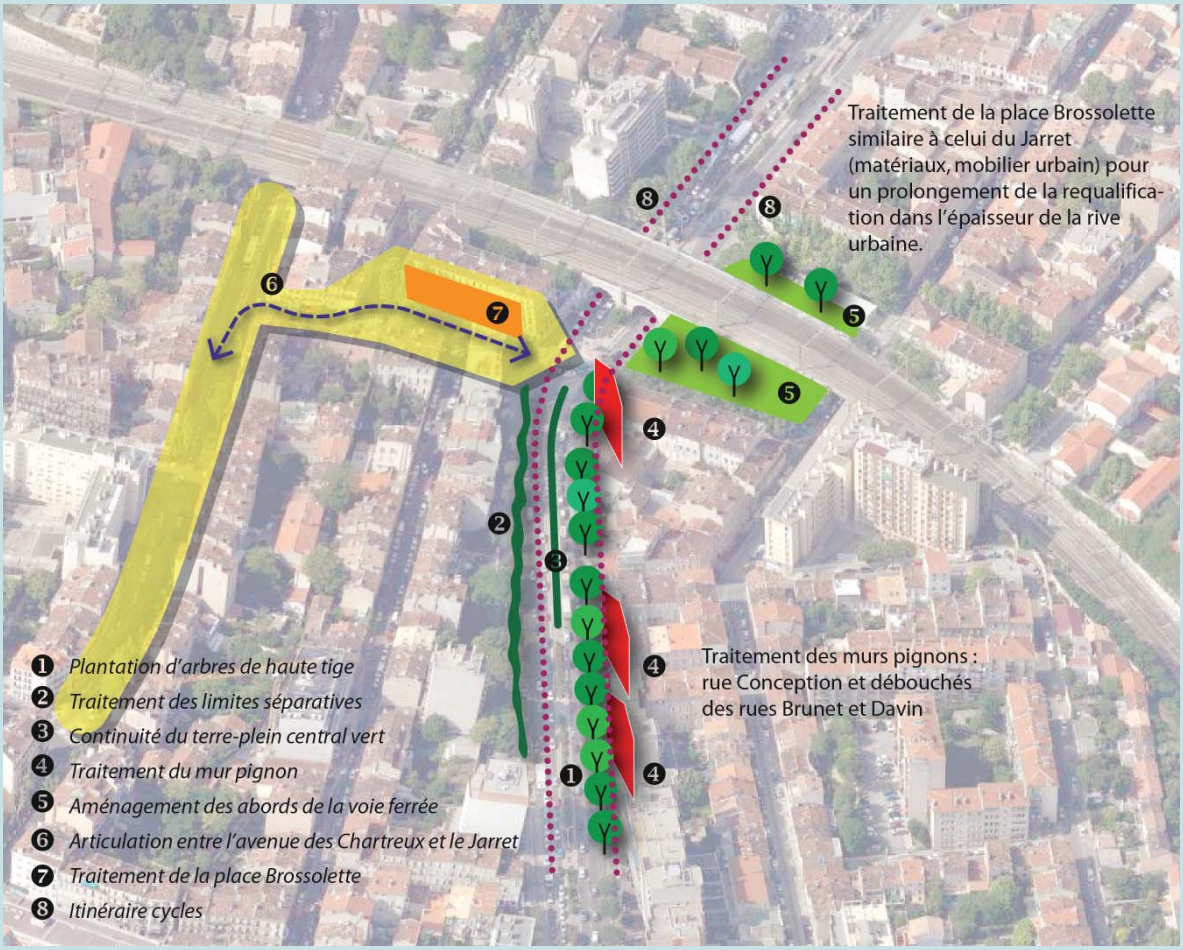
Paysage

En tissu central, le règlement du PLU fait obligation de créer des clôtures avec des grilles articulées avec des murs bahuts d'une hauteur minimale ou des murs de clôture ajourés inférieurs à deux mètres de haut. Il interdit les murs opaques.

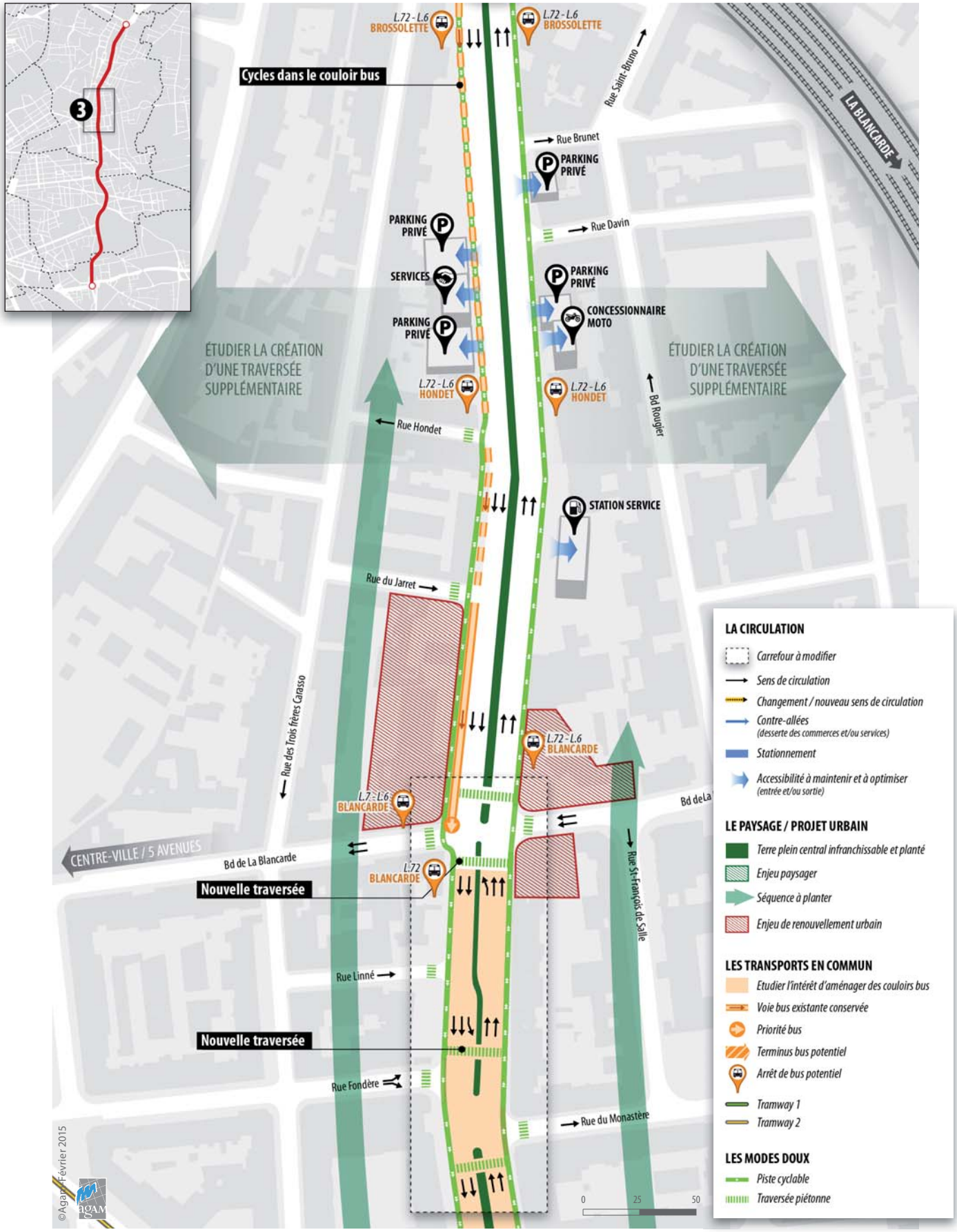
Scénographie urbaine

Aménager un lieu de vie attractif.





Section 3 ■ Blancarde



©Agam Février 2015

SECTION 3 : BLANCARDE
Boulevard Françoise Duparc

Des alignements d'arbres à créer

Cette section du Jarret n'est aujourd'hui plantée que sur la rive Ouest, seulement au Nord du boulevard de la Blancarde. Aucune plantation plus au Sud jusqu'à l'avenue Foch. Un des enjeux principaux est de créer des nouveaux alignements d'arbres sur les deux rives.

Renouvellement urbain au carrefour du boulevard de la Blancarde

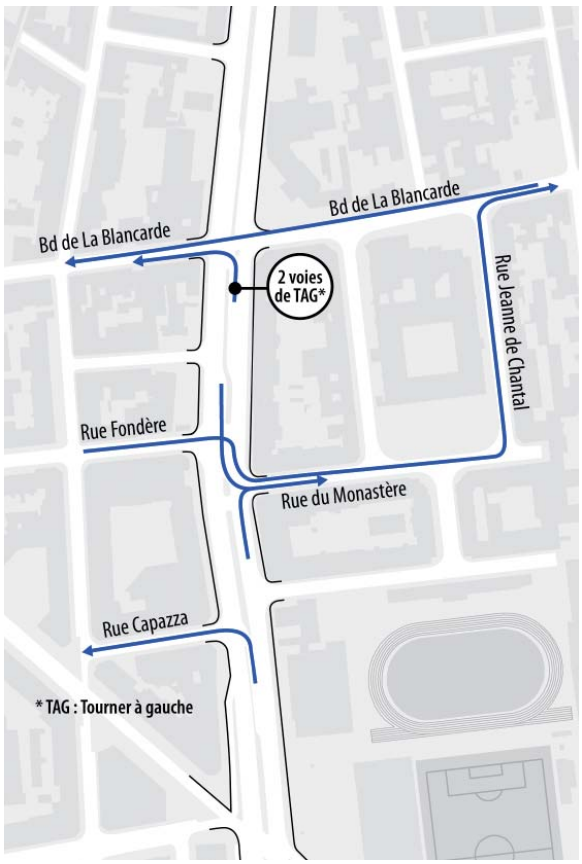
Un enjeu de renouvellement urbain a été identifié sur trois des quatre angles du carrefour du boulevard de la Blancarde : rive Est, sur des locaux commerciaux vétustes et peu qualitatifs. A l'angle Nord-Ouest, sur toute la bande allant de la rue du Jarret au boulevard de la Blancarde. Le devenir de la parcelle de la station-service désaffectée reste notamment à définir : espace public, terrain de jeux, parkings ?

Double carrefour Blancarde / Fondère / Monastère : réduction d'emprise obligatoire

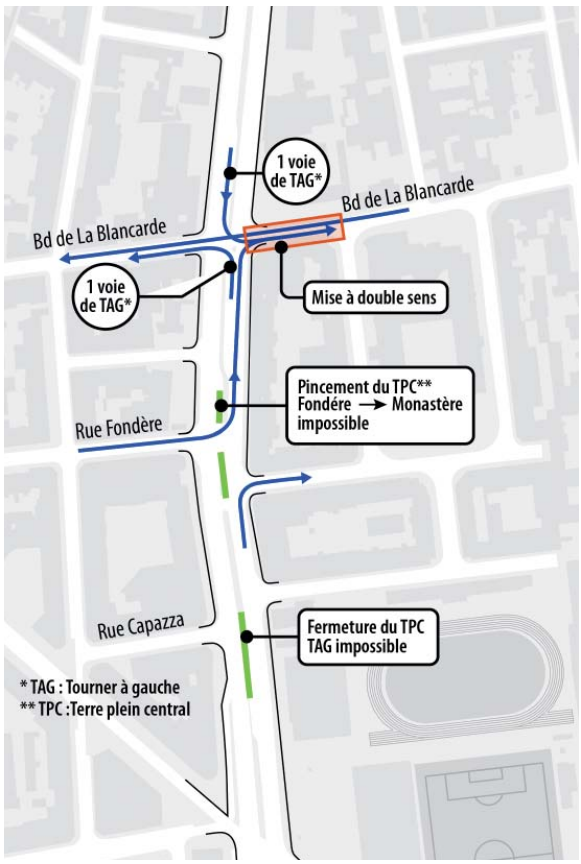
Les flux entre les deux rives qui traversent le Jarret sont actuellement dissociés sur deux carrefours :

- les flux Est > Ouest empruntent le boulevard de la Blancarde à sens unique. Sur le Jarret, deux voies de tourne à gauche (TAG) sont aménagées vers le boulevard de la Blancarde
- les flux Ouest > Est empruntent la rue Fondère, puis la rue du Monastère, la rue Jeanne de Chantal et enfin le boulevard de la Blancarde redevenu à double sens. Le mouvement de baïonnette entre les rues Fondère et Monastère qui ne débouchent pas à la même hauteur sur le Jarret, impose un aménagement de la voirie très vaste, d'autant plus qu'il doit permettre à des bus de passer. Une voie de TAG permet également de rejoindre la rue du Monastère depuis le Jarret.

Une première option consiste à conserver le fonctionnement actuel du double carrefour et à l'améliorer, à la fois par l'élargissement des rives suite au passage à 2x2



Carrefour Blancarde / Fondère / Monastère ■ *État actuel*



Carrefour Blancarde / Fondère / Monastère ■ *Proposition*

voies, mais aussi en ramenant la largeur du TAG vers Cinq Avenues à une seule voie.

Nous proposons néanmoins d'étudier une seconde option, plus satisfaisante dans une logique d'aménagement plus urbaine :

- en (re)passant à double sens la portion du boulevard de la Blancarde entre la rue Jeanne de Chantal et le Jarret, en veillant à supprimer les fonctions qui pourraient engendrer des dysfonctionnements circulatoires (stationnement, livraisons, etc.). Ce changement de plan de circulation s'accompagne de la création d'une voie de TAG depuis le Nord du Jarret vers le boulevard de la Blancarde. Le TAG depuis le Sud du Jarret est ramené à une voie. La longueur de ces deux voies de TAG reste à étudier en fonction des charges de trafic attendues à terme.
- en ¨pinçant¨ le TPC à hauteur de la rue Fondère, empêchant ainsi le mouvement de baïonnette Fondère > Monastère.

Cette ¨pacification¨ du carrefour permettra également de créer deux traversées piétonnes supplémentaires : une au Sud du boulevard de la Blancarde, une au Nord de la rue Fondère.

La possibilité d'aménager une traversée piétonne supplémentaire entre la place Brossolette et le boulevard de la Blancarde devra être étudiée.

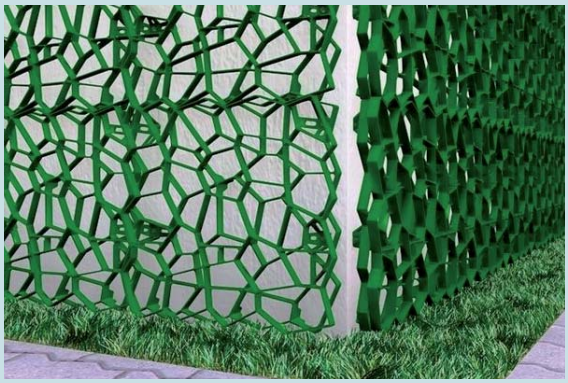
Des couloirs bus ?

Le Jarret s'élargit au Sud du boulevard de la Blancarde. En passant à 2x2 voies et en aménageant des pistes cyclables et des trottoirs larges, la largeur disponible offrira encore l'opportunité d'aménager des couloirs bus. Le concepteur étudiera l'intérêt de tels aménagements.

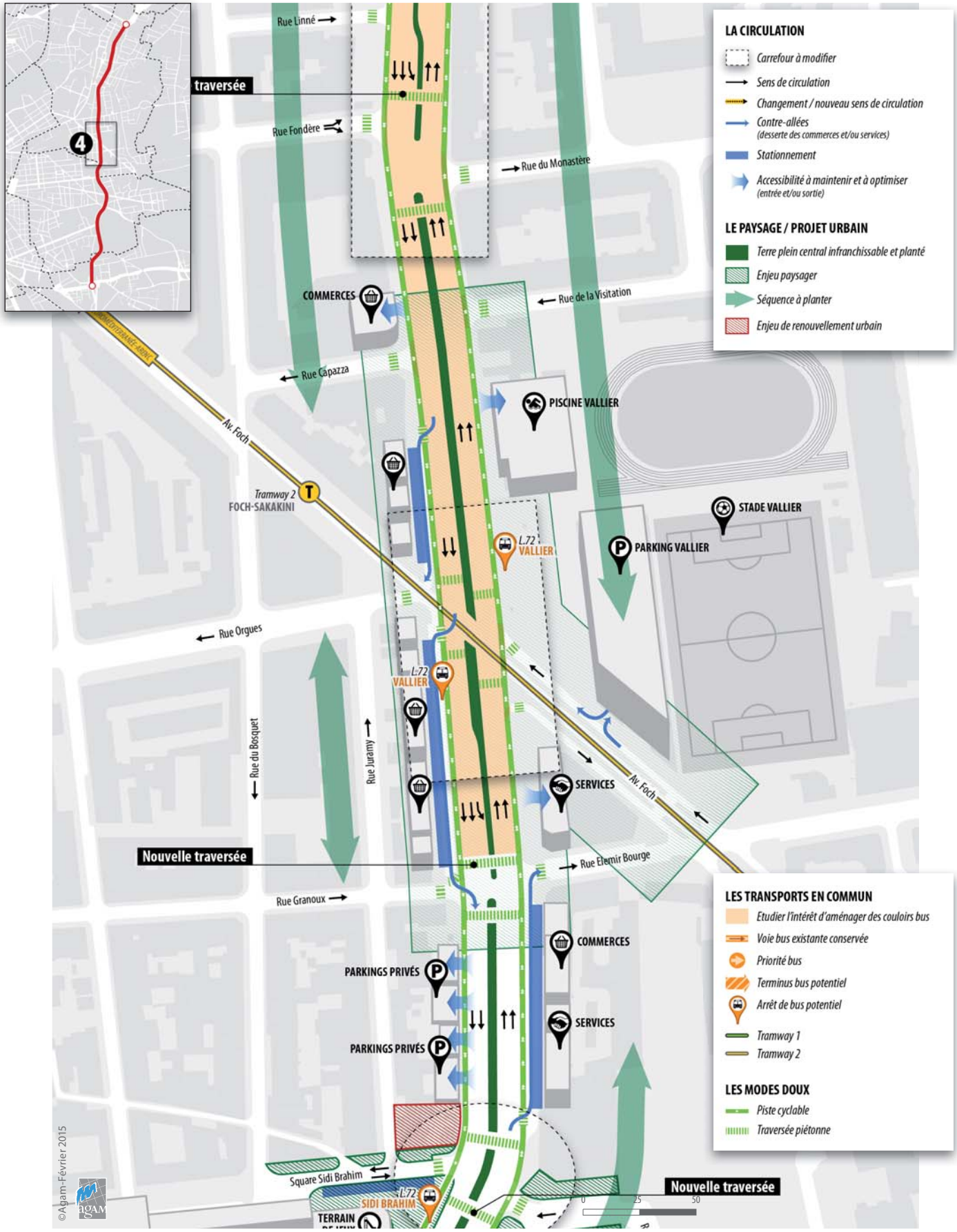
Ponctuel N°4 - Françoise Duparc - Rue de La Blancarde

Paysage
Donner de l'épaisseur aux rives urbaines (verdissement, apaisement). Traitement des clôtures (continuités).

Confort des parcours
Aménager des espaces de repos (abris, ombrières...).



Section 4 ■ Vallier



©Agam-Février 2015

SECTION 4 : VALLIER
Bd Françoise Duparc / Bd Sakakini

Renforcement de l'identité et de la qualité de l'espace public

Toute la section Vallier revêt un enjeu paysager, qu'il faudra sublimer pour marquer fortement l'empreinte du lieu, en mettant en place une sorte de ¨plan vert¨ :

- nouvelles plantations sur les deux rives et le TPC ;
- articulation de l'espace public avec la percée de l'avenue Foch (ouverture vers les collines) ;
- lien avec les équipements du plateau Vallier ;
- ¨percée¨ du centre-ville.

D'un point de vue fonctionnel, nous proposons de réduire le TAG vers la rue Élémir Bourges à une seule voie (seulement 80 véhicules à HPM, 140 à HPS en 2014), la suppression du TAG vers la rue Capazza (seulement 20 véhicules à HPM, 80 à HPS en 2014) et la création d'une nouvelle traversée piétonne au Nord de la rue Élémir Bourges et de la rue Granoux.

Le concepteur devra définir s'il faut conserver ou reprendre les aménagements récents réalisés avec le tramway. Une attention particulière devra être portée à la connexion du futur itinéraire cyclable du Jarret avec l'itinéraire existant de l'avenue Foch.

Maintien des contre-allées pour desservir les activités et organiser le stationnement payant

Les trois contre-allées existantes, deux sur la rive Ouest de part et d'autre du tramway, une sur la rive Est au Sud de la rue Élémir Bourges, seront conservées. Elles permettent de desservir les nombreux commerces et services du secteur, et d'aménager des aires de stationnement et de livraison.

À noter, la forte concentration d'accès à des parkings privés au Sud de la rue Granoux sur la rive Ouest. Ces accès devront être maintenus et aménagés dans une logique de cohérence et de lisibilité pour tous les usagers : automobilistes, cyclistes, piétons.

Étudier l'intérêt d'aménager des couloirs bus

La section Vallier du Jarret est large. Il est donc théoriquement possible d'y aménager des couloirs bus. Le concepteur étudiera l'intérêt de tels aménagements, compte tenu de l'offre actuelle et future, en portant une attention particulière à la gestion de la traversée de la ligne T2 du tramway.

Réorganisation de l'offre en stationnement

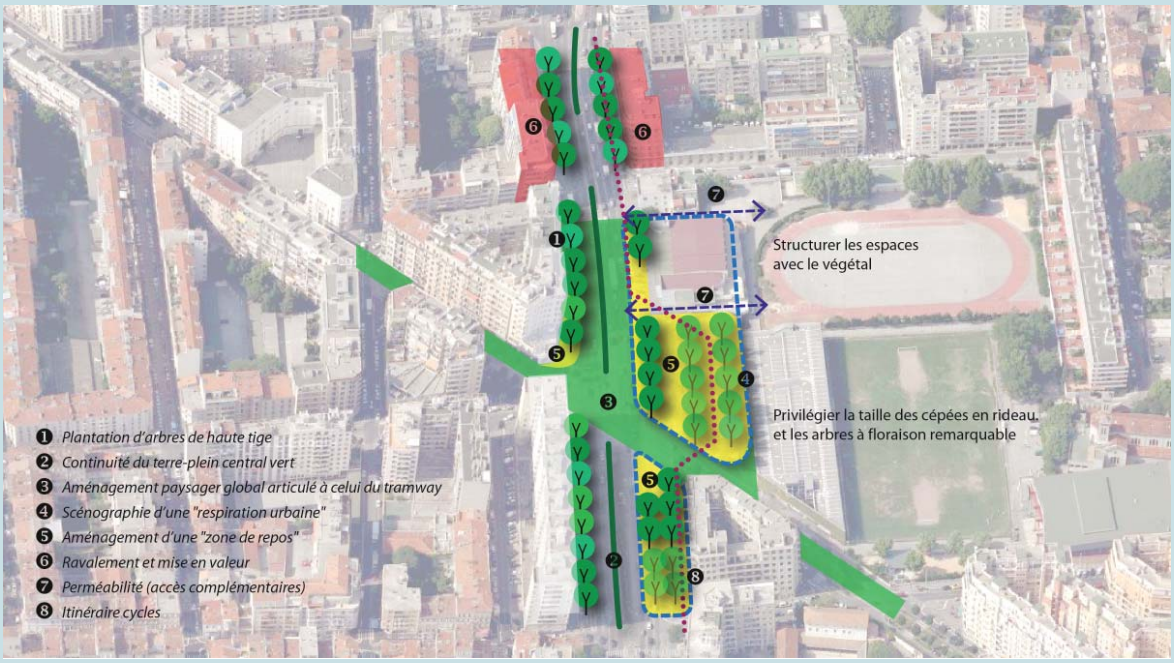
L'offre en stationnement du secteur reposera sur les principes suivants :

- suppression du stationnement en épi ;
- maintien de l'offre dans les contre-allées ;
- limitation de l'offre visant à optimiser le remplissage du parking Vallier.

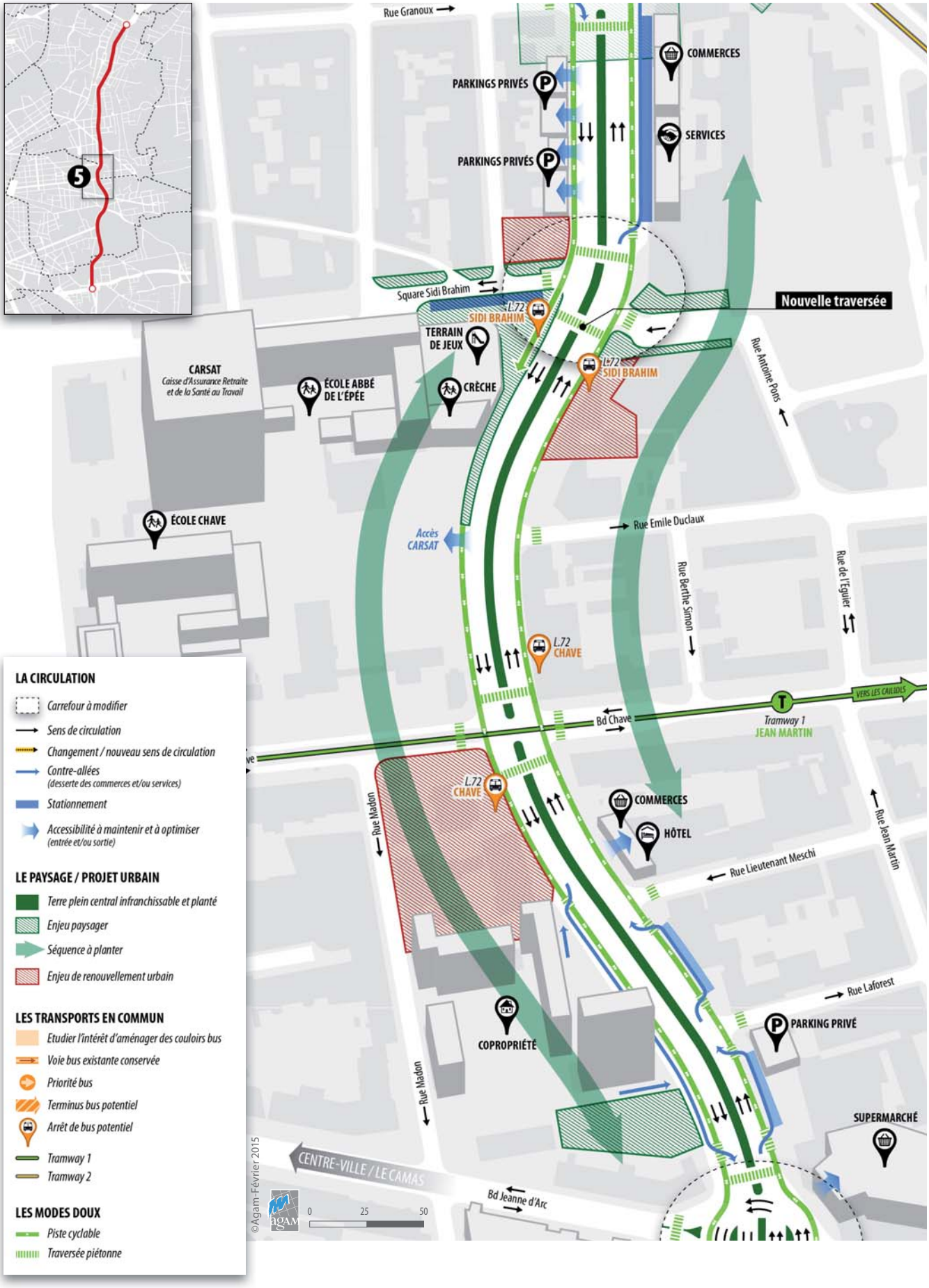
Ponctuel N°5 - Françoise Duparc - Maréchal Foch, Vallier

Paysage
Créer une épaisseur végétale complémentaire (double alignement d'arbres).

Scénographie urbaine
Ravaler et mettre en valeur les façades des grands immeubles homogènes qui bordent la séquence du Jarret la plus homogène et la plus monumentale.
Aménager un espace de repos rigoureusement composé (bancs, points de rencontre, ¨salons¨, ombrières...).
Créer un lieu-événement à usages multiples, avec des points de repère et des espaces ouverts suffisants.



Section 5 ■ Sidi Brahim / Chave



SECTION 5 : SIDI BRAHIM / CHAVE
Boulevard Sakakini

Du vert !

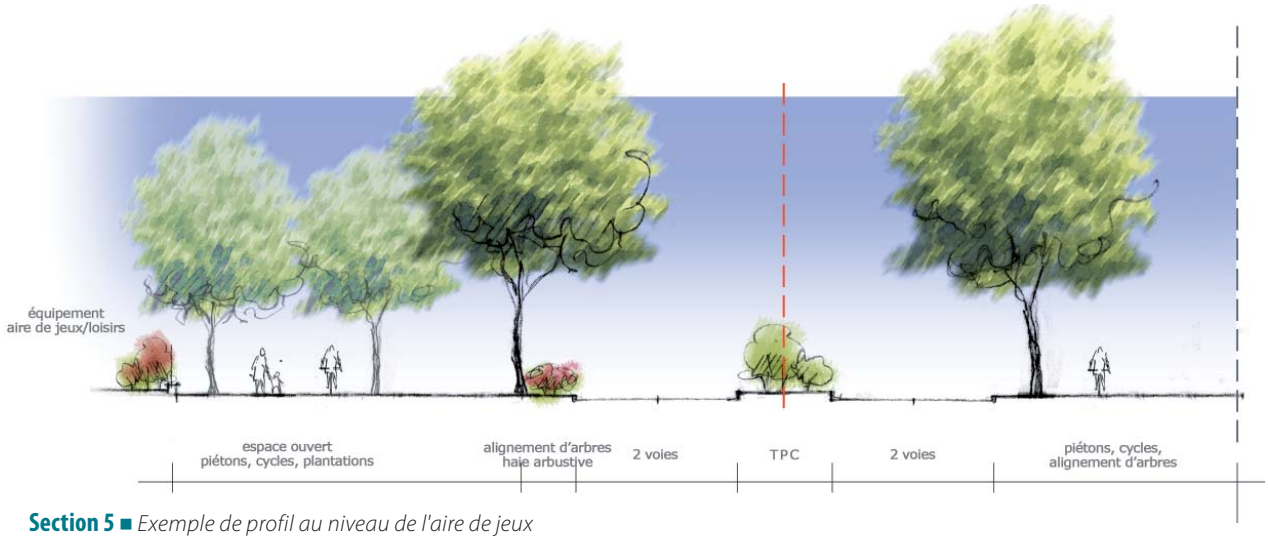
Les plantations sont quasiment inexistantes aujourd'hui sur les deux rives entre le boulevard Chave et le boulevard Jeanne d'Arc. L'enjeu numéro un pour ce secteur consiste donc à créer des alignements sur les deux rives et à planter le TPC.

Carrefour Sidi Brahim / Pons : reconfiguration, création d'un espace public paysager et renouvellement urbain

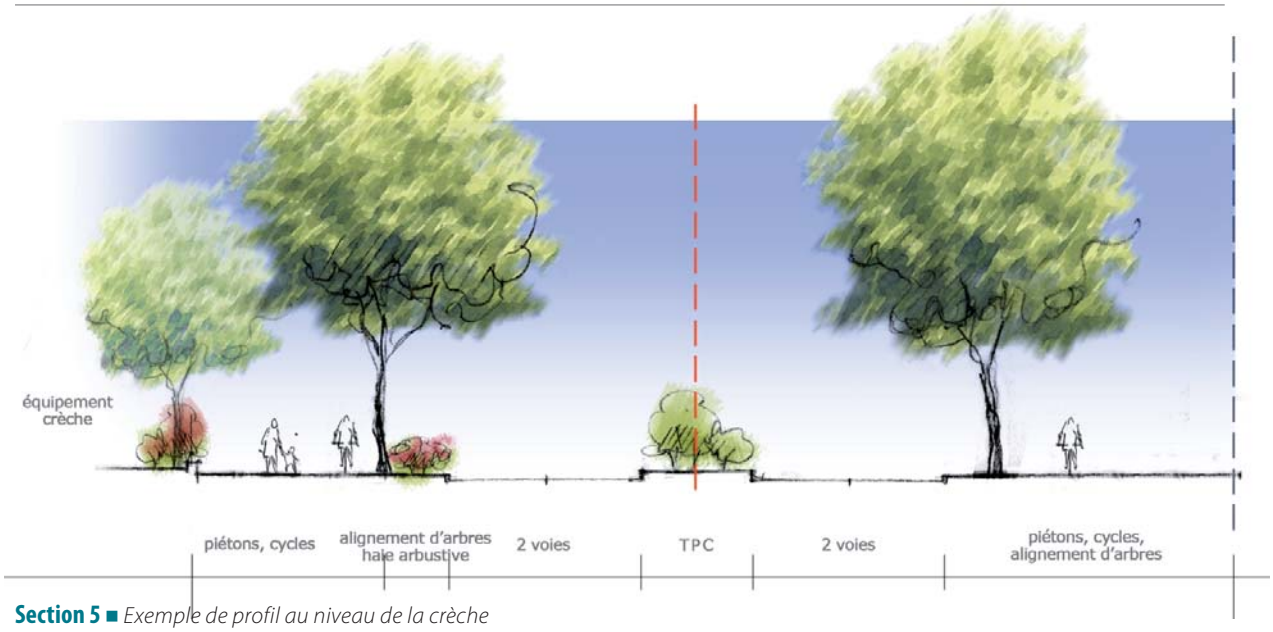
Nous proposons une refonte complète du carrefour. Les cisaillements – qui ne représentent en 2014 que 100 véhicules à HPM, 50 à HPS – sont rendus impossibles par la ¨fermeture¨ du TPC. La branche du carrefour en provenance de la rue de l'Abbé de l'Epée et du square Sidi Brahim est redressée pour former un carrefour en croix avec le Jarret et la rue Antoine Pons. Une nouvelle traversée piétonne est aménagée au Sud du carrefour.

La modification de la voirie côté Sidi-Brahim, avec la suppression du parking actuel, permettra l'aménagement d'un vaste espace paysager en lien avec les équipements existants : terrains de jeux, crèches, école. La circulation des cycles pourra se faire librement dans cet espace. Des places de stationnement minute pourront y être aménagées le long de la rue Abbé de l'Epée.

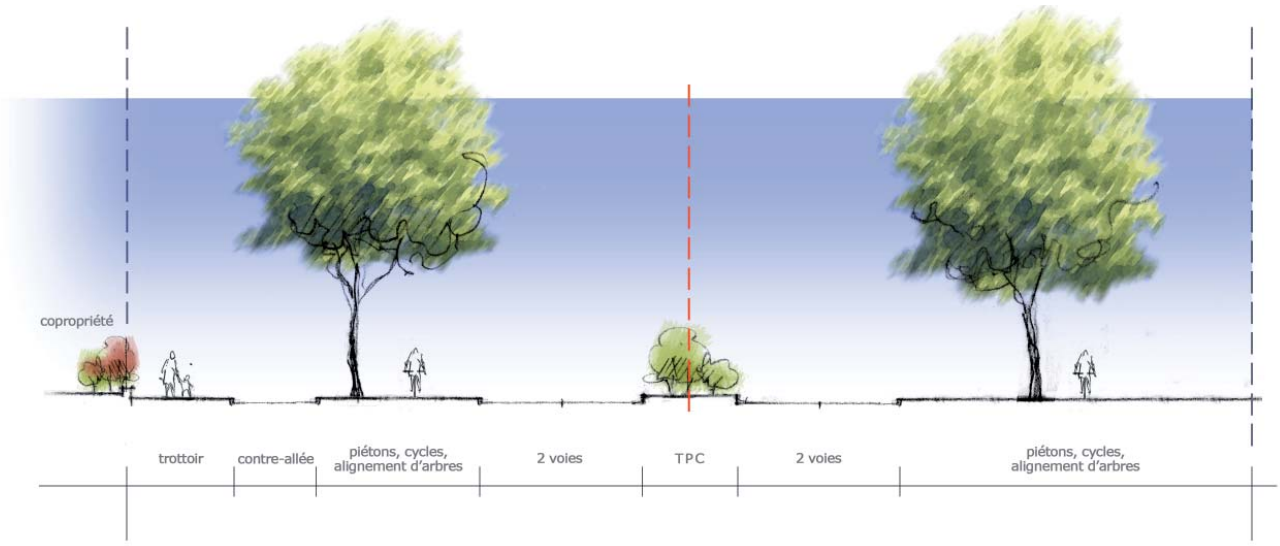
En matière de renouvellement urbain, l'angle Nord-Est du carrefour permettrait d'assoir encore un peu plus la mutation de l'entrée du square Sidi-Brahim.



Section 5 ■ *Exemple de profil au niveau de l'aire de jeux*



Section 5 ■ *Exemple de profil au niveau de la crèche*



Section 5 ■ *Exemple de profil au de la contre-allée.*

Enfin à l'angle Sud-Est, un renouvellement du bâti permettrait de reculer les façades, et améliorerait du même coup la lisibilité et les possibilités d'aménagement du Jarret.

Renouvellement urbain et contre-allées au Sud du boulevard Chave

L'îlot qui s'insère entre le Jarret à l'Est, le boulevard Chave au Nord, la rue Madon à l'Ouest et la copropriété au Sud représente une opportunité majeure de renouvellement urbain. Des réflexions devraient être menées avec les enseignes du fast-food et de la station-service qui occupent aujourd'hui les lieux.

Au Sud de cet îlot et sur les deux rives, un système de contre-allée est proposé :

- rive Ouest, maintien de la contre-allée qui dessert la copropriété, avec une reconfiguration : suppression du stationnement longitudinal – le stationnement des résidents s'effectuant dans la copropriété – plantations d'arbres, piste cyclable ;
- rive Est, création de petites contre-allées pour desservir les services et commerces, et aménager des places de stationnement longitudinales. Une réflexion devra être menée quant au changement de destination des certains commerces.

Le concepteur devra définir s'il faut conserver ou reprendre les aménagements récents réalisés avec le tramway. Une attention particulière devra être portée à la connexion du futur itinéraire cyclable du Jarret avec l'itinéraire existant du boulevard Chave.

Ponctuel N°6 - Sakakini - Square Sidi-Brahim

Paysage

Donner de l'épaisseur aux rives urbaines (verdissement). Extension des séquences à planter à l'axe perpendiculaire au Jarret : la rue Antoine Pons). Aménager de véritables espaces de repos, calmes, équipés et sécurisés (¨salons¨, ombrières...).

Scénographie urbaine

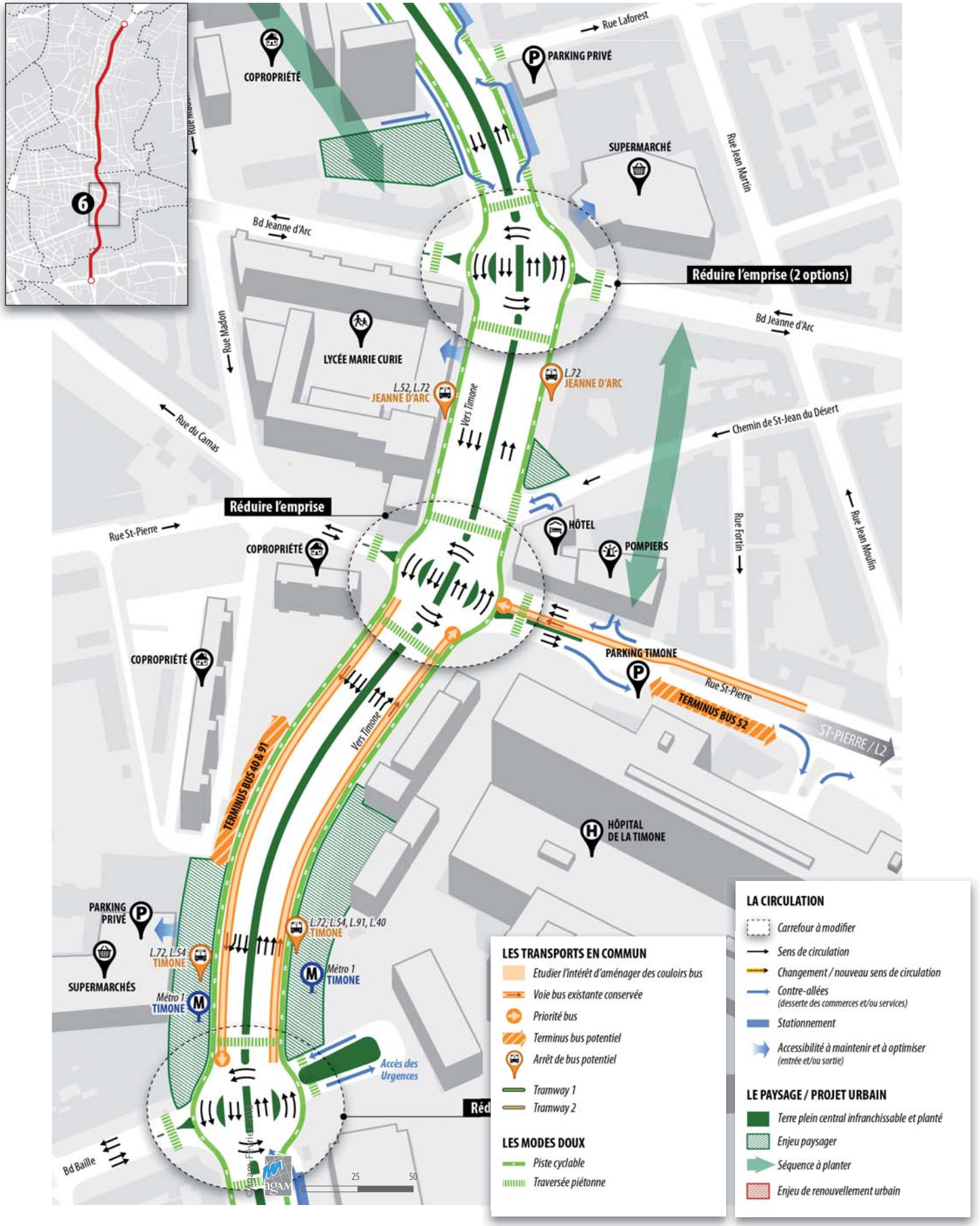
Composer une véritable rive urbaine en tirant parti des espaces récupérés (la suppression des deux parcs de stationnement en îlot et au débouché de la rue Juramy ainsi qu'une réduction de l'offre de stationnement le long du mail rendront possibles l'aménagement de lieux de vie sécurisés (espaces de repos/de jeux) et le renforcement du verdissement.

Ponctuel N°7 - Sakakini - Boulevard Chave

Paysage
Apaisement.

Scénographie urbaine
Aménager des espaces de repos. Cadrage viduel.

Section 6 ■ Jeanne d'Arc / Saint-Pierre / Baille

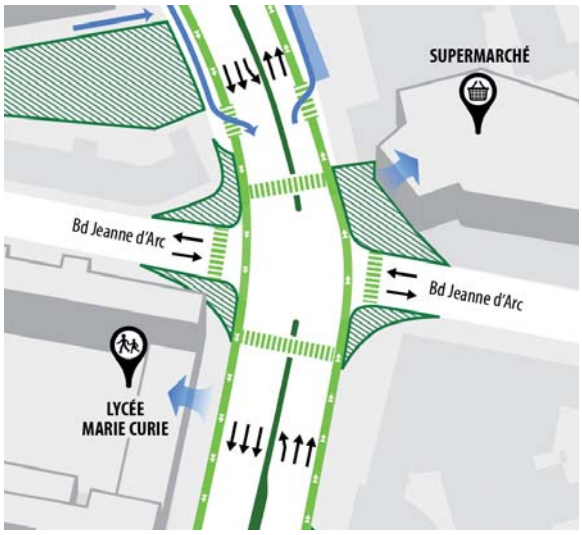


SECTION 6 :
JEANNE D'ARC / ST-PIERRE / BAILLE
Bd Sakakini / Hôpital de La Timone

Conservation des trois giratoires percés, avec une emprise réduite

Nous proposons, pour des raisons fonctionnelles (fortes charges de trafic, retournement des bus), de conserver les trois giratoires percés pour les carrefours Jeanne d'Arc, Saint-Pierre et Baille. Ils devront néanmoins être totalement redessinés pour s'adapter à la mise à 2x2 voies de l'axe du Jarret, interdire tout stationnement parasite et améliorer la continuité des cheminements doux.

Il est néanmoins envisageable d'aménager le carrefour Jeanne d'Arc en carrefour à feux avec des voies de TAG (cf. schéma ci-dessous).



Jeanne d'Arc ■ *Option carrefour en croix*

Conservation de l'efficacité de la voirie (2x3 voies + couloirs bus)

Les couloirs bus existant de part et d'autre du Jarret entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Baille seront conservés et aménagés de manière plus qualitative. Des priorités aux feux seront mises en place au bout des deux couloirs, ainsi que sur le couloir en provenance de la rue Saint-Pierre.

Même si on peut considérer que les flux automobiles diminueront avec la mise en service de la L2, ce ne sera vraisemblablement pas le cas des flux tournants avec la rue Saint-Pierre et le boulevard Baille, fortement dépendants des accès à l'hôpital et au centre-ville. L'importance de ces flux impose de conserver des voies spécifiques :

- depuis le Nord, une voie de TAD entre Jeanne d'Arc et Saint-Pierre – qui est en fait une voie de TAG, notamment pour les accès à l'hôpital de la Timone. La configuration des voies passe de 4+3 à 3+2. Des places de stationnement longitudinal sont envisageables ;
- depuis le Sud, une voie de TAD vers la rue Saint-Pierre et le parking de l'hôpital de la Timone ;
- depuis le Nord, une voie de TAD vers le boulevard Baille. Les carrefours Saint-Pierre et Baille étant très proches, cela revient à conserver 3 voies de circulation pour les véhicules particuliers, dans chaque sens entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Baille.

Un large espace public paysager au niveau de la Timone

Pour des raisons circulatoires, la configuration en 2x3 voies + 2 couloirs bus a dû être conservée. Conserver la contre-allée, la gare routière, des espaces de stationnement devant les commerces ne créerait plus les conditions d'un aménagement satisfaisant, propre à répondre au grand enjeu d'espace public du parvis de la Timone. C'est le point d'orgue de la requalification du Jarret. Nous proposons deux idées fortes qui permettront d'aménager une vaste esplanade paysagère de part et d'autre du Jarret et de redonner au lieu la visibilité qu'il mérite :

- la reconfiguration des lignes de bus et de leur terminus selon les schémas des pages suivantes, qui permet de maintenir le niveau de service (à l'exception du rabattement de la ligne 12 à La Fourragère) tout en libérant l'espace occupé aujourd'hui par les terminus sur la rive Est. Seule une encoche est conservée sur la rive Ouest pour les terminus des lignes 40 et 91 ;
- sur la rive Ouest, la suppression de la contre-allée qui dessert aujourd'hui le supermarché permet également de libérer un vaste espace. Les accès au supermarché se feront par l'arrière, via la rue Bravet. Les sorties du supermarché et les accès au parking privé devront être maintenus, mais leur aménagement repensé.

Une attention particulière devra être portée à la connexion du futur itinéraire cyclable du Jarret avec les itinéraires projetés sur le boulevard Baille et sur le Chemin de Saint-Jean du Désert.

Réorganisation du pôle d'échanges de La Timone

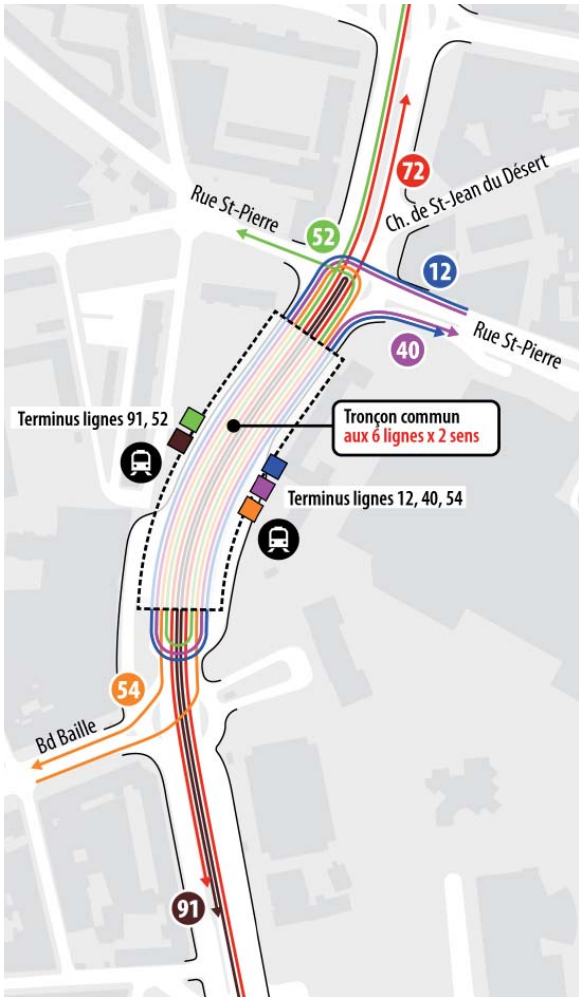
Nous proposons une réorganisation qui repose sur trois modifications de ligne :

- le rabattement des lignes 12 au terminus du métro M1 La Fourragère ou à plus long terme au futur terminus du métro M2 à St-Loup ;
- le prolongement de la ligne 54 à Saint-Pierre, en correspondance avec le tramway T1, comme c'était le cas à l'époque de l'ancien tramway 68 ;
- la modification de l'itinéraire de la ligne 52, dont le terminus serait déplacé rue Saint-Pierre, à proximité de l'entrée de l'hôpital (l'emprise nécessaire existe)
- les lignes 40, 72 et 91 sont conservées en l'état.

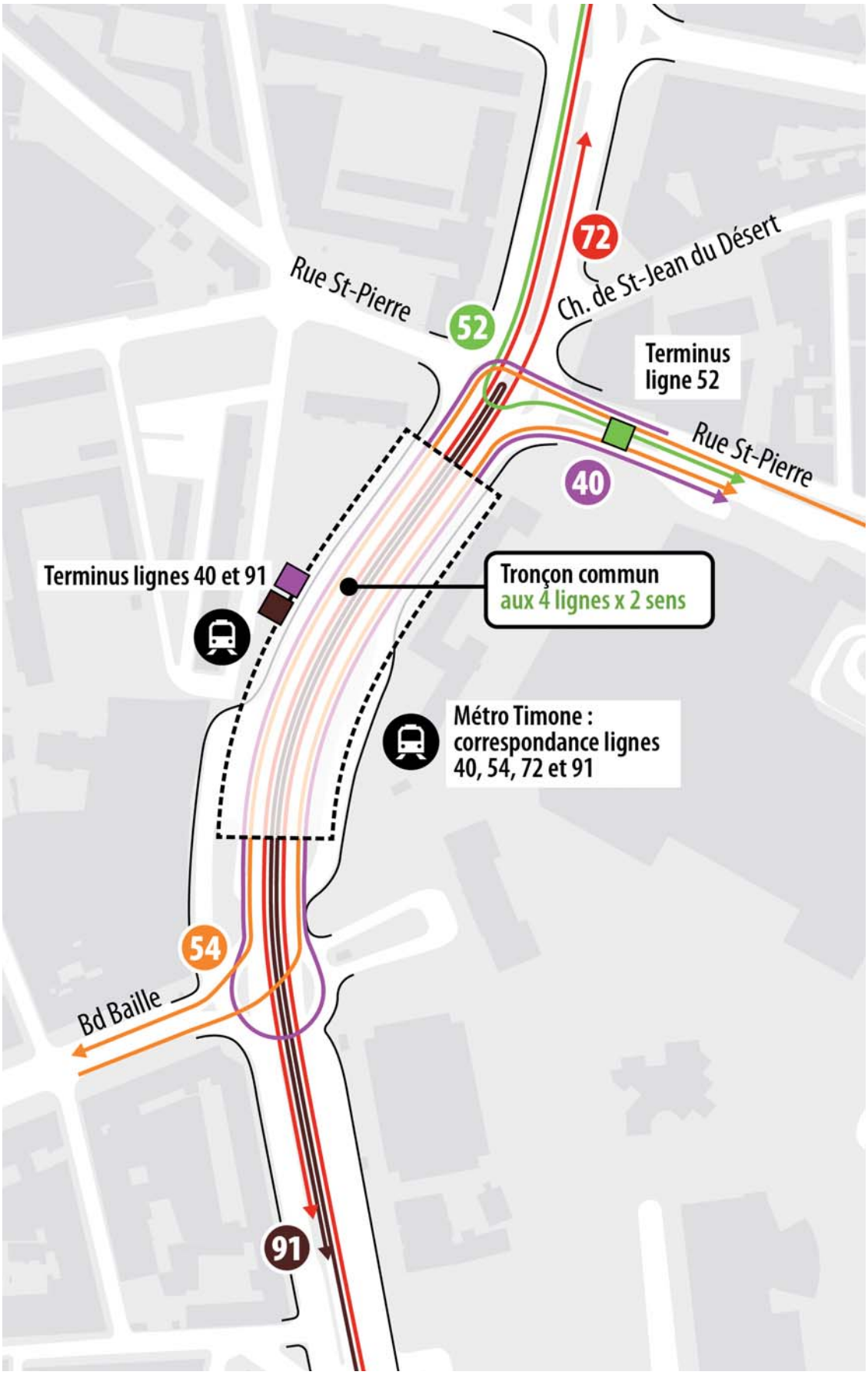
L'intérêt majeur de cette réorganisation réside dans le fait que l'on passe de 5 à 2 terminus sur le Jarret. Les lignes 40 et 91 conservent leur terminus sur le Jarret, regroupés sur la rive Ouest. Les lignes 54 et 72 desservent le site en arrêt de passage de part et d'autre du Jarret, la ligne 52 dessert le site en terminus rue Saint-Pierre.

Tout l'espace aujourd'hui occupé par la gare routière pourrait alors être alloué à la réalisation d'un espace public paysager remarquable.

Nota : le retournement de la ligne 40 pourra se faire au niveau du carrefour Baille-Jean Moulin.



Pôle d'échanges de La Timone ■ *État actuel*



Pôle d'échanges de La Timone ■ *Propositions*

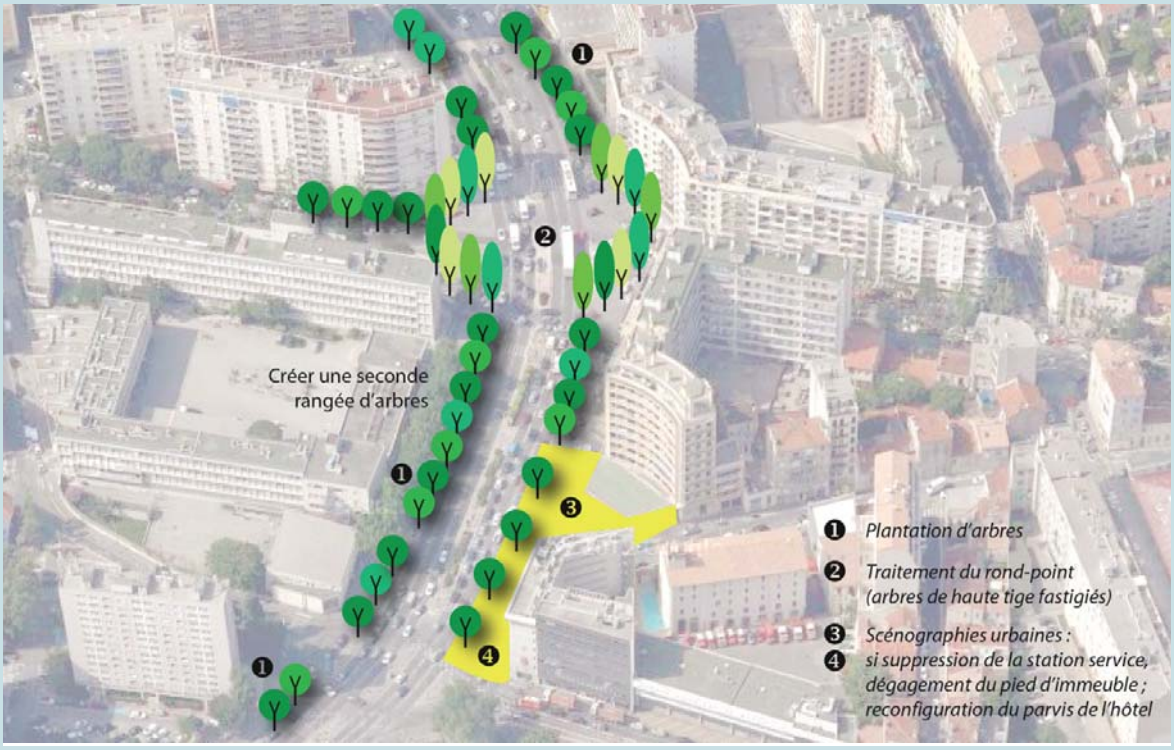
Ponctuel N°8 - Sakakini - Jeanne d'Arc

Paysage - végétation

Verdissement. Apaisement.
Plantation d'arbres de haute tige fastigiés.
Accompagnement du ¨méandre¨ et traitement du rond-point.

Scénographie urbaine

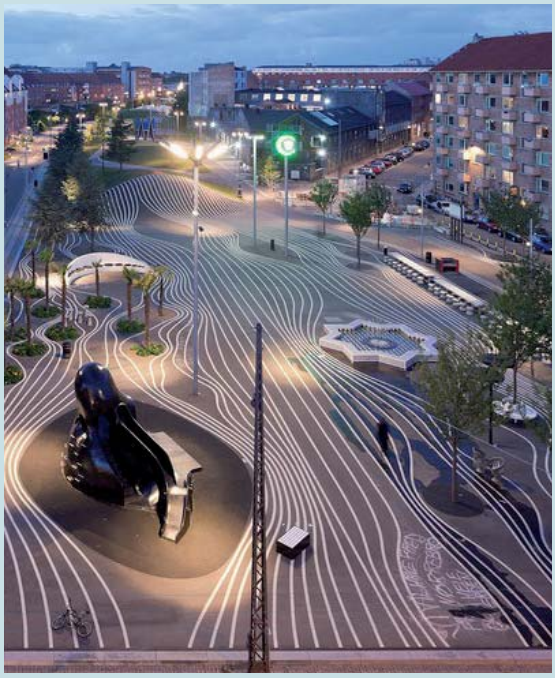
Aménagement d'espaces de repos. Reconfiguration du parvis de l'hôtel Ibis, angle chemin Saint-Jean du Désert et rue Saint-Pierre. Si on supprime la station service, on peut envisager de dégager le pied d'immeuble et de créer un espace public mieux structuré et paysager..



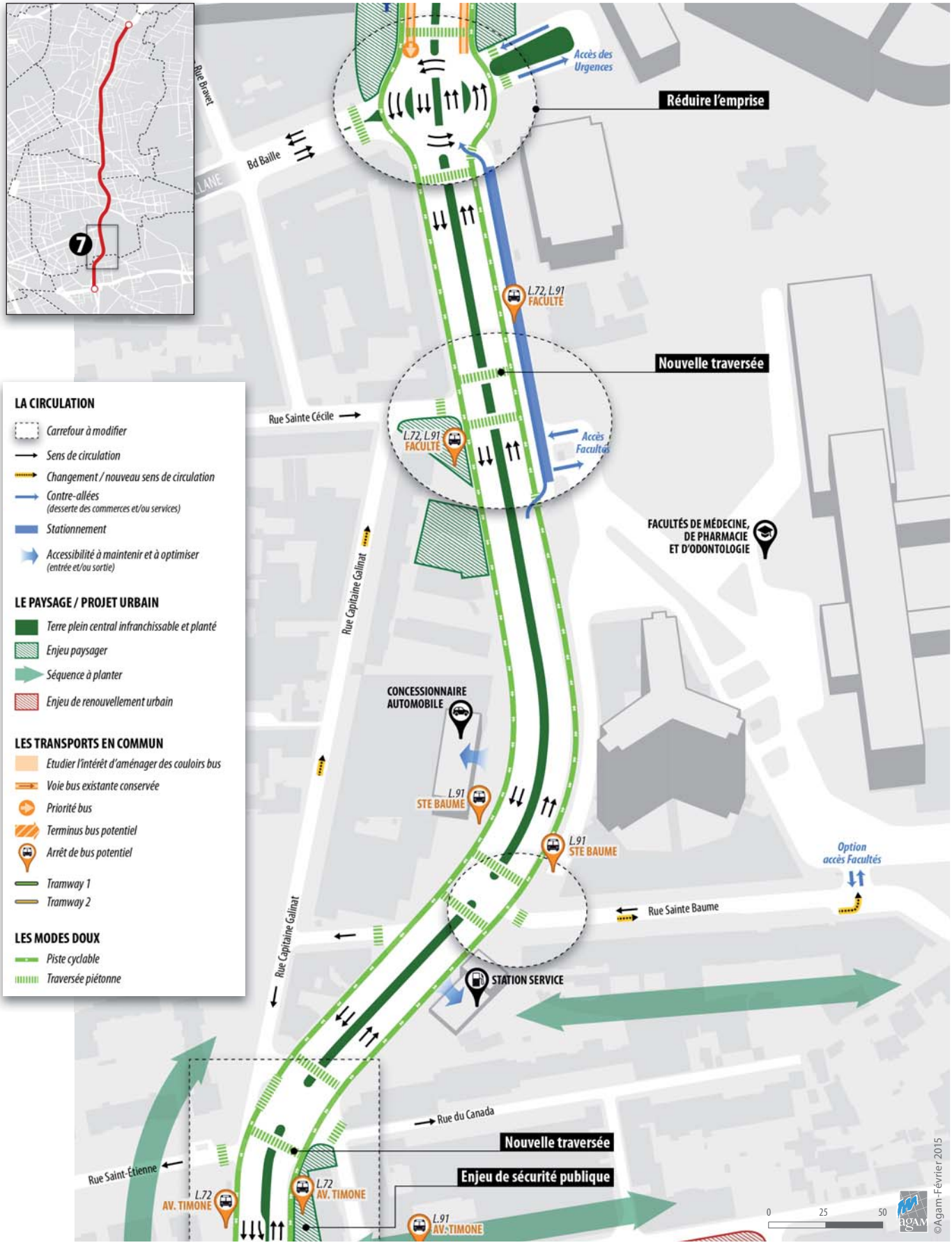
Ponctuel N°9 - Jean Moulin - Boulevard Baille

Paysage - végétation
Verdissement.

Scénographie urbaine
Aménager un espace majeur, créer un espace de représentation.
Faciliter l'animation urbaine. Cadrage visuel.



Section 7 ■ Facultés



©Agam-Février 2015

SECTION 7 : FACULTÉS
Boulevard jean Moulin

Reconfiguration des accès aux facultés[16]

Notre recommandation s'appuie sur une modification profonde de l'accès aux facultés :

- création d'une longue contre-allée pour desservir l'accès actuel des facultés et aménager des places de stationnement longitudinal ;
- suppression de l'accès direct depuis le Nord du Jarret en cisaillant l'axe par la fermeture du TPC ;
- en option, doublement de l'accès par la rue Sainte-Baume qui devra passer à double sens.

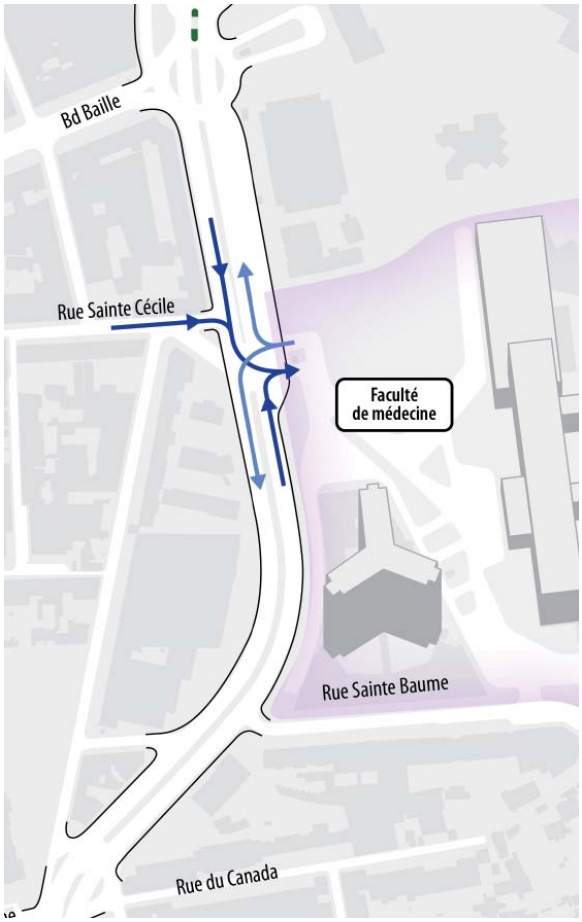
Reconfiguration des carrefours

Le carrefour avec le rue Sainte-Cécile sera considérablement simplifié :

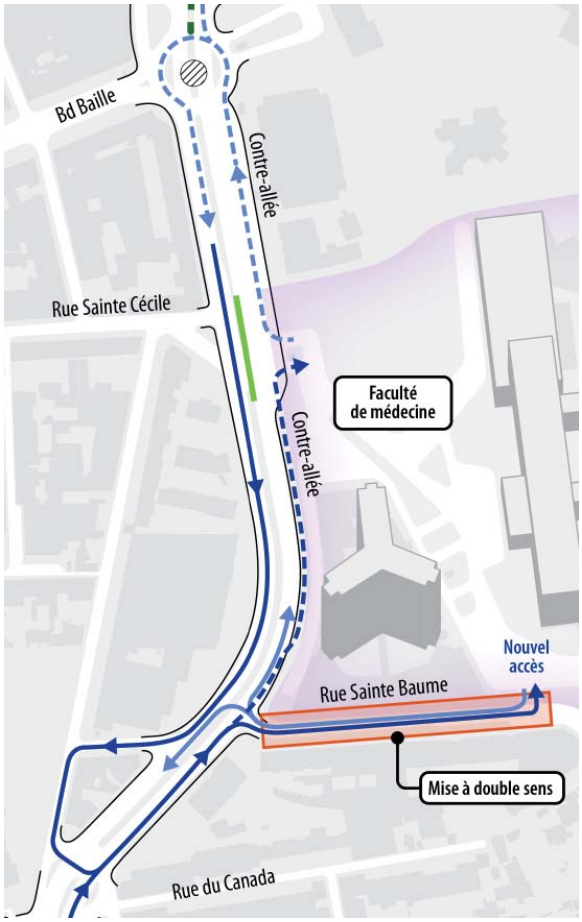
- suppression du cisaillement (fermeture du TPC) ;
- création d'une nouvelle traversée piétonne au Nord de la rue Sant-Cécile ;
- libération d'un vaste espace public dans l'angle Sud-Ouest ;
- maintien du sens unique de la rue Sainte-Cécile jusqu'au Jarret ;
- changement de sens de la rue Galinat de la rue Sainte-Cécile à la rue Sainte-Baume.

Si les accès aux facultés depuis le Sud du Jarret se feront par la contre-allée, ou en option par la rue Sainte-Baume, les accès depuis le Nord, qui ne se font plus au niveau de l'accès actuel, nécessitent l'aménagement d'un point de retournement pour revenir vers la contre allée et l'accès optionnel. L'option suivante est proposée : un retournement via la portion Ouest de la rue Sainte-Baume et le Sud de la rue Galinat, avant réinjection via

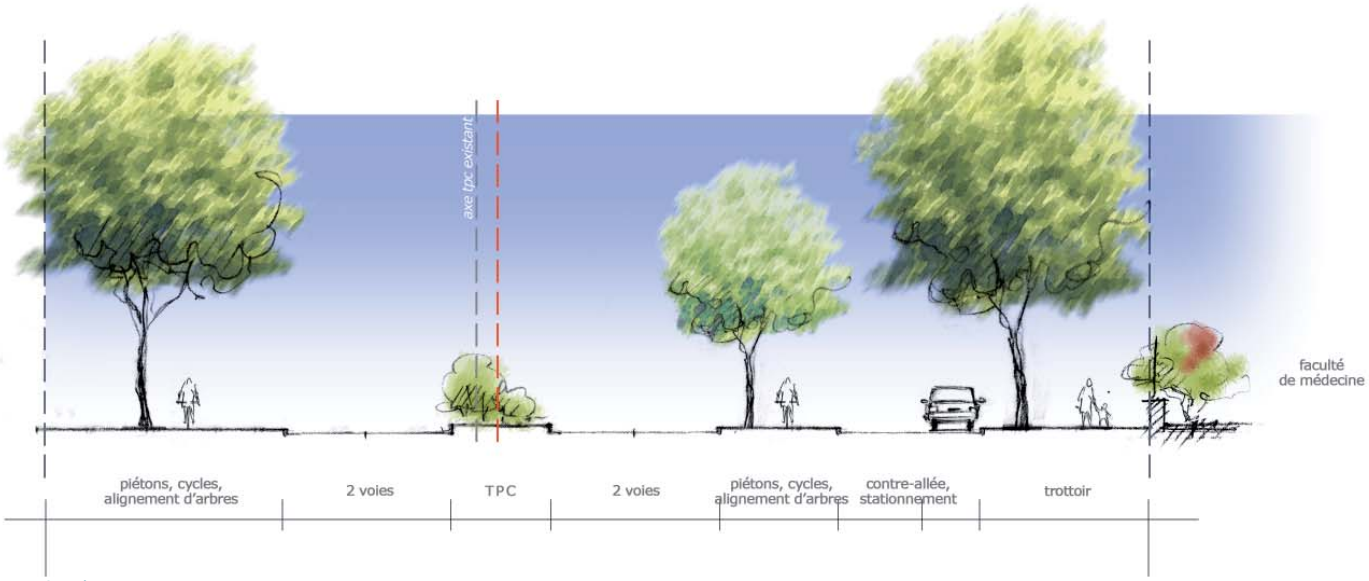
16. *Médecine, pharmacie, odontologie.*



Facultés ■ *État actuel*



Facultés ■ *Proposition*



Section 7 ■ *Exemple de profil au niveau de la contre-allée.*

un carrefour à feux dans le sens Sud > Nord du Jarret. Une nouvelle traversée peut être aménagée au Sud du carrefour.

Secteur contraint pour la réalisation de couloirs bus

Si l'intérêt de la création de couloirs bus ne semble pas évident sur cette section, elle est de toute façon impossible dans l'emprise disponible, à moins de supprimer le TPC.

Ponctuel N°10 - Jean Moulin - Facultés

Paysage - végétation

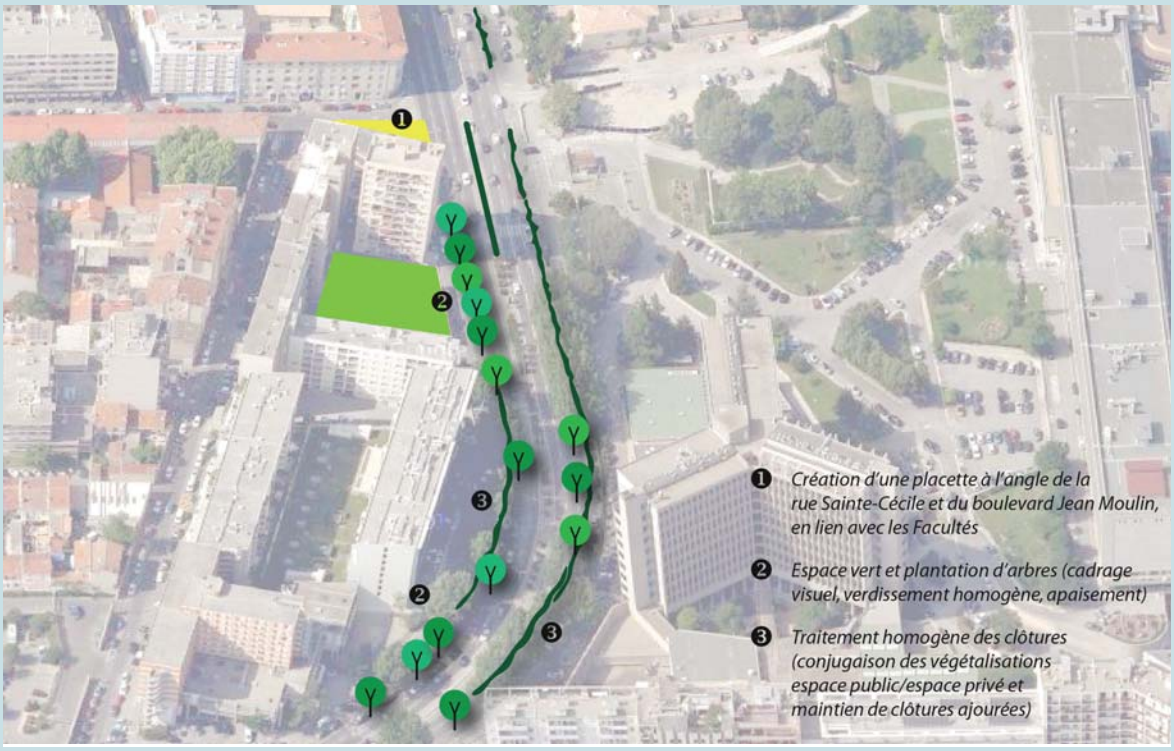
Cadrage visuel, verdissement, apaisement. Traitement homogène des clôtures.

Extension des séquences à planter aux axes perpendiculaires au Jarret (alignement d'arbres rue Roger Mathurin, au sud de la Bibliothèque de Pharmacie d'AMU).

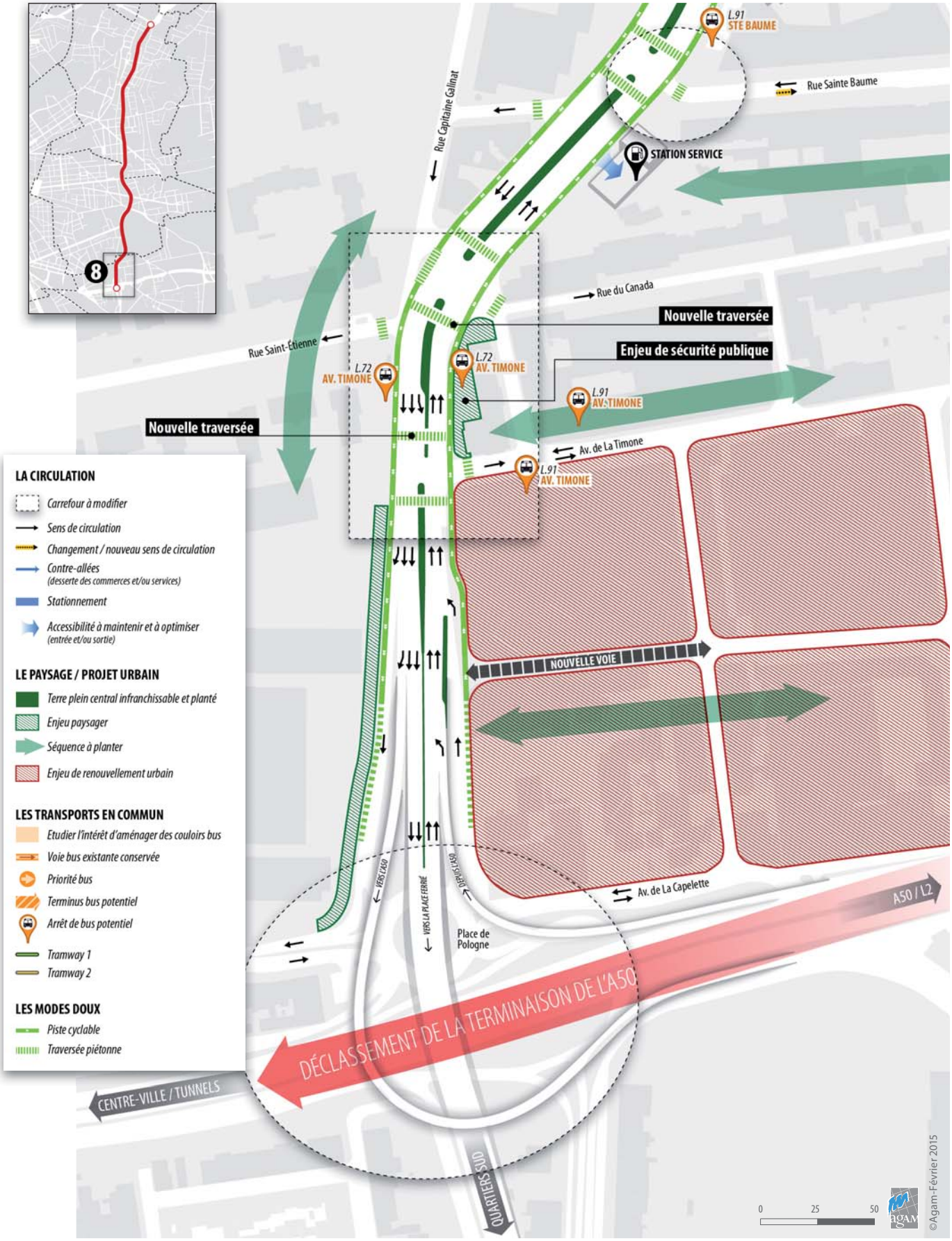
Scénographie urbaine

Aménagement d'une placette à l'angle de la rue Sainte-Cécile et du boulevard Jean Moulin.

Création d'un espace public en lien avec les facultés (terrasse café snack).



Section 8 ■ Canada / Pologne



SECTION 8 : CANADA / POLOGNE
Boulevard Jean Moulin

40 hectares de renouvellement urbain sur la rive Est

Les îlots compris dans le quadrilatère délimité au Nord par l'avenue de la Timone, à l'Est par la rue Gabriel Marie, au Sud par l'avenue de la Capelette (et l'A50) et à l'Ouest par le Jarret, qui incluent l'actuel dépôt de la RTM, représentent un très vaste secteur de renouvellement urbain d'environ 40 hectares. Situé au croisement de deux axes majeurs, le site jouit d'une excellente visibilité. Pour irriguer ces îlots, une trame viaire potentielle pourrait reposer sur les actuelles rue Blanc et de Fornier et sur une nouvelle voie prolongeant la rue Fornier jusqu'au Jarret.

Reconfigurer le carrefour avec l'avenue de la Timone, ¨porte d'entrée¨ Sud du Jarret

Ce carrefour est le pendant du nouveau carrefour que l'on propose d'aménager au Nord au niveau de la rue Banon. C'est à partir de ce point que s'affirmera l'identité du Jarret, ou encore que débuterons les pistes cyclables. Le carrefour devra être reconfiguré et sécurisé. Nous proposons l'aménagement d'une vraie voie de TAG vers l'avenue de la Timone (la voie actuelle est beaucoup trop étroite), et la création d'une nouvelle traversée piétonne au nord du carrefour.

Adapter la connexion avec l'échangeur de la place de Pologne

De la même façon qu'au Nord au niveau de Saint-Just, la connexion du Jarret passé à 2x2 voies avec l'échangeur de la place de Pologne doit être repensée :

- la bretelle en provenance de l'A50 devient aujourd'hui la troisième voie du Jarret, les deux autres provenant du viaduc depuis les quartiers Sud. Cette bretelle devra être rabattue en amont ;
- la voie qui remonte de la place de Pologne vers le Jarret, et sur laquelle débouchera la nouvelle voie aménagée dans le périmètre de renouvellement urbain, devra également être rabattue sur le Jarret, dans l'esprit d'une contre-allée.

Dans l'autre sens, les ¨sorties¨ vers la place de Pologne et contrebas et vers la bretelle de l'A50 devront être redessinées pour casser la logique autoroutière. Le long de ces voies, l'austère mur d'enceinte de la caserne Beauveau mérite un traitement paysager.

Synthèse chiffrée des recommandations

4,5 km DE VÉGÉTATION **DÉJÀ** plantés

13 ha potentiels d'espaces publics paysagers à aménager

2 x 3,5 km de piste cyclable

10 NOUVELLES TRAVERSÉES

7500 m² DE TROTTOIRS **REQUALIFIÉS**

+2,5 km à planter au total des deux rives

+3,0 km sur le terre plein central

65 ha potentiels pour les projets de renouvellement urbain

dont

55 ha aux 2 entrées de ville

conservation des couloirs bus existants

Près de **150 PLACES** de stationnement **CONSERVÉES**

Etudier l'intérêt de couloirs bus supplémentaires

Doublement possible du linéaire existant

Près de **250 PLACES** de stationnement **SUPPRIMÉES**

+

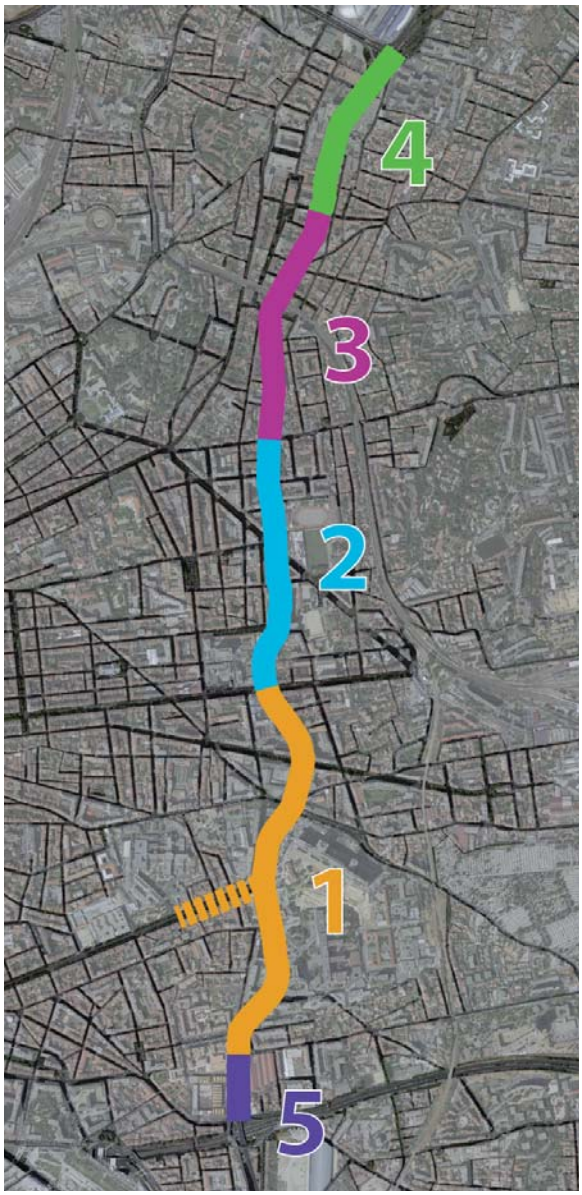
200 VÉHICULES SUPPRIMÉS du stationnement **illicite**

→

Près de **450 REPORTS** de véhicule *(Vallier ou autres)*

Une requalification en 5 épisodes

Proposition de phasage



représentation des cinq phases proposées ■

PHASE 1 : DU BOULEVARD CHAVE À L'AVENUE DE LA TIMONE

Nous proposons de débuter la requalification du Jarret par sa séquence active, du boulevard Chave au Nord à l'avenue de la Timone au Sud. Les espaces publics au niveau de la Timone, la contre-allée des facultés, les trois giratoires percés..., constituent autant de symboles dont la requalification est attendue. Cette première phase doit en outre susciter l'enthousiasme et donner envie de découvrir la suite. La phase 1 ne va pas jusqu'à la place de Pologne tant que le projet de renouvellement urbain n'est pas plus avancé. En option, une requalification pourrait inclure le Boulevard Baille jusqu'à l'entrée de l'hôpital de La Conception.

PHASE 2 : DU BOULEVARD DE LA BLANCARDE AU BOULEVARD CHAVE

C'est la première partie du Jarret paysager, dans sa section la plus urbaine : lien avec le centre-ville, le plateau Vallier, le tramway...

PHASE 3 : DE LA RUE ROCHE AU BOULEVARD DE LA BLANCARDE

Seconde partie du Jarret paysager, avec le traitement du lien avec les ¨cours anglaises¨ et du franchissement de la voie ferrée.

PHASE 4 : DE SAINT-JUST À LA RUE ROCHE

Connexion du Jarret à Saint-Just, création d'une nouvelle entrée sur le Jarret, en lien avec la ZAC Saint-Just. Les phases 3 et 4 peuvent être regroupées en une seule phase.

PHASE 5 : DE L'AVENUE DE LA TIMONE À LA PLACE DE POLOGNE

Connexion définitive du Jarret à l'échangeur de la place de Pologne, en lien avec le projet de renouvellement urbain.

Quel que soit le phasage retenu pour la requalification du Jarret, sa mise à 2x2 voies devra être anticipée de part et d'autre de chacune des portions requalifiées, pour ne pas générer de brusque passage de 3 à 2 voies qui engendreraient automatiquement des dysfonctionnements. La troisième voie pourra devenir une voie spécifique de TAG ou TAD, des aménagements provisoires pourront être mis en place à l'aide de balises, etc.

Carnet d'intentions

Principes et références pour une ¨charte du Jarret¨

Les espaces publics procèdent autant du patrimoine urbain et de l'identité d'une ville que de l'usage et du quotidien de ses habitants. D'une part, ils constituent un excellent vecteur d'image, de communication et d'attractivité. D'autre part, ils fabriquent les jalons, les repères de la ville, et le cadre de vie dans lequel évolue l'usager.

En plus d'être fonctionnel, l'espace public doit aussi répondre aux objectifs de qualité, d'aménité et d'agrément pour conforter la dimension sociale de ses boulevards et avenues, places, parvis, mails plantés…

Le présent carnet d'intentions préfigure les grandes orientations thématiques qui pourront guider la réalisation par le concepteur d'une charte des espaces publics sur le Jarret.

Ce document reste général, il esquisse de grands principes :

- à travers des notions d'échelles différentes de perception (le linéaire, le ponctuel, les sites ouverts de grande échelle…) ;
- à travers des objectifs conjugués d'harmonisation identitaire de l'axe, et de singularité des lieux qui le ponctuent.

La future charte réalisée par le concepteur devra en retenir l'esprit général, s'attacher aux notions d'échelle, d'harmonisation de l'axe, de lieux singuliers. Elle ne devra pas omettre les modes d'intervention possible à développer sur l'espace privé qui participent de la perception générale de l'axe, par le biais éventuel d'une ¨charte d'intentions des espaces privés¨ traitant des clôtures, plantations, poches de parking sur emprise privative...

PAYSAGE & ESPACES VERTS

Le projet paysager contribue de manière déterminante à la logique de reconquête et de redistribution équilibrée de l'espace public. Il est une composante capitale du projet, il apporte esthétique, identité, confort et agrément. Il participe à la dépollution et à la lutte contre les nuisances sonores. En cela, il est aussi important que la logique d'infrastructure.

Un boulevard urbain

Le projet de paysage et d'espaces verts s'inscrit avant tout dans la définition même du «boulevard urbain multimodal» qui implique l'implantation d'alignement d'arbres sur tout le linéaire du Jarret.
La réduction capacitaire du Jarret entraîne la redistribution des surfaces au sol et une modification des gabarits. Des plantations d'arbres sont alors réalisées sur une partie de l'espace libéré. Un verdissement global donne une épaisseur végétale unificatrice et qualitative.

Deux approches paysagères

A l'échelle du linéaire

Les espaces publics sont directement liés au projet d'infrastructure : la chaussée, les trottoirs, les carrefours… L'action paysagère a pour objectifs :

- l'unification des rives et la définition d'une identité d'ensemble ;
- la réduction de l'effet de limite entre les deux rives par le double alignement d'arbres ;
- l'accompagnement du changement d'échelle entre les séquences, des grands espaces urbains en entrée de ville aux tronçons contraints de l'axe.

A l'échelle du ponctuel

Les espaces publics sont liés à des espaces d'ouverture en marge du projet d'infrastructure et dont la vocation se veut plus apaisée : les places et placettes, les jardins ou squares, les mails connectés… L'action paysagère a pour objectifs :

- l'affirmation de la singularité du lieu ;
- une échelle de proximité retrouvée ;
- la création d'une ambiance et d'une qualité urbaine propice à l'émergence des lieux de vie et d'attractivité de quartier ;
- un signal de lieu de vie urbaine depuis le ¨linéaire Jarret¨.

La prise en compte du milieu méditerranéen

La prise en compte du milieu méditerranéen et de la nature des sols doit guider le choix des essences végétales employées. Elles devront facilement s'acclimater, résister aux périodes de sécheresse comme aux agressions dues à la pollution automobile.

Conservation maximale de l'existant

Le Jarret est déjà planté sur une bonne partie de son linéaire :

- les alignements d'arbres, par leurs essences, traduisent deux phases successives de plantation : quelques courtes séquences de platanes ont survécu au chancre coloré : Facultés, Vallier, arrivée sur Saint-Just… ; puis des alignements de micocouliers ont remplacé les essences malades ;
- ponctuellement, d'autres essences font leur apparition en second plan sur les espaces de dilatation ;
- le terre-plein central est aujourd'hui un support plutôt hétérogène dédié aux arbustes, sans logique apparente de traitement.

Il convient de conserver au maximum les alignements d'arbres existants, de les compléter avec l'essence correspondante et de créer les alignements manquants et sur les deux rives du Jarret (le maintien est évidemment soumis à diagnostic mécanique et phytosanitaire).

Le terre-plein central, s'il est maintenu dans le nouveau profil du Jarret, ne dispose pas d'une valeur intrinsèque ou paysagère qui mérite conservation en l'état. Au contraire, il doit permettre l'expression claire d'un parti paysager et d'aménagement fort qui réponde autant à des exigences esthétiques que fonctionnelles.

Changement d'échelle et projet paysager

Le projet paysager doit accompagner le changement d'échelle. Il s'agit d'abaisser le regard dans certaines séquences où l'échelle de proximité est recherchée ou de lever le regard, dans d'autres cas, pour annoncer les espaces d'ouverture ou d'entrée de ville.

L'identité paysagère du Jarret dans son traitement homogène n'exclut pas le marquage de certaines séquences afin de créer la surprise et l'événement urbain. Cette surprise peut notamment passer par l'introduction d'une essence dans une séquence, par une floraison précoce ou spectaculaire, par la densité, par la couleur ou l'odeur, par les gabarits…

L'apport de l'ombre et de la fraîcheur sur les espaces de projet ponctuel est une composante fondamentale du travail sur les ambiances : il pose la question du végétal mais aussi de la réhabilitation du point d'eau dans l'espace public. Enfin, le glissement d'échelle remet au cœur des usages le lieu de pause et l'association du banc et de l'arbre.

A l'échelle du linéaire

- Créer les alignements manquants.
- Compléter les alignements en respectant l'essence de la séquence existante.
- Développer un parti paysager lisible sur le terre-plein central.

Les plantations ne devront pas gêner la vision de l'automobiliste notamment à proximité des carrefours.

A l'échelle du ponctuel

La dimension paysagère est indispensable à la qualité de vie ambitionnée par ce type d'espace de proximité à reconquérir. Bien qu'utilisant une palette commune de matériaux, de revêtements, de mobiliers ou d'éclairage, un traitement paysager particulier peut apporter une différence pour répondre au mieux aux enjeux du lieu.

La référence à la place de quartier marseillaise contient les objectifs à atteindre pour les espaces dits «ponctuels». Il ne s'agit pas d'imiter cette référence d'un point de vue formel mais d'en retenir l'esprit afin que la fonction et les objectifs qu'elle contient conditionnent l'expression formelle du futur projet (et non le contraire) sur les places et placettes qui vont jalonner le Jarret.

Ces objectifs sont les suivants :

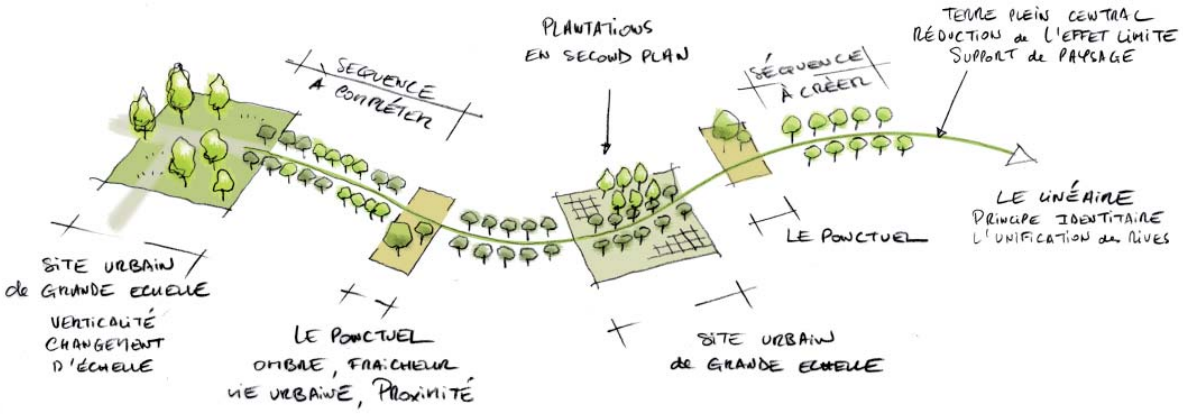
- vie urbaine et vivre ensemble ;
- place prioritairement conçue pour le piéton ;
- ambiance et confort ;
- luminosité maîtrisée en été (présence de l'ombre et de la fraîcheur) comme en hiver (espace lumineux, ensoleillé) ;
- la place comme prolongement de l'espace public et comme annonce de la vocation du lieu : développement potentiel de commerces et de terrasses, simple espace de repos et de confort protégé des nuisances, effet de seuil pour des équipements publics de loisirs et de jeux...

A l'échelle des sites urbains de grande échelle (Saint-Just, Timone, Place de Pologne)

Dans les séquences au contexte urbain marqué par les grands gabarits et qui opèrent une forte dilatation dans le système ¨corridor¨ :

- le végétal est utilisé pour créer un niveau d'échelle intermédiaire entre le piéton et les constructions de grand gabarit, et pour créer une épaisseur dans les cas où la rive urbaine est déstructurée ;
- l'introduction d'essences supplémentaires peut souligner l'importance de ces sites d'articulation urbaine et apporter des composantes d'échelle, de floraison, olfactive ou de saisonnalité.
- La verticalité sera affirmée par des arbres de haute tige à port fastigié ;
- Des plantations supplémentaires, hors alignement et potentiellement aléatoires, seront prévues dans l'espace public ouvert.

L'entretien et le développement des arbres de haute futaie doivent être pensés en amont du projet. Les essences et les tailles sont adaptées. (on pourra par exemple procéder à des tailles de formation dans les premières années, pour après prévoir un entretien a minima et une gestion facilitée.



Projet paysager et échelle urbaine ■

Végétalisation intégrale du terre-plein central

Le futur profil de voirie appliqué au Jarret peut, pour des raisons fonctionnelles ou techniques, conserver le terre-plein central. Ce dernier ne doit pas répondre seulement à des exigences fonctionnelles mais doit être aussi le support d'une approche paysagère à part entière, vue non seulement par l'automobiliste mais aussi par le piéton depuis les rives.

Le rôle du terre-plein central est multiple :

- atténuer le caractère routier du Jarret ;
- créer une perception de rétrécissement de l'espace dédié à l'infrastructure pour réduire l'effet de limite ;
- créer une ambiance urbaine plus qualitative, plus apaisée.

Si le traitement d'alignement est identitaire du nouveau Jarret et traité de manière homogène, le terre-plein central peut proposer des variations pour souligner certaines séquences. Ces variations peuvent prendre la forme de « modules végétalisés » combinés entre eux au gré des impressions et ambiances recherchées, alternant hauteurs, essences, densités, couleurs, périodicité des floraisons…

Des modules en strates végétales basses de type couvre-sol peuvent assurer le rôle de transparences d'une rive à l'autre en ponctuant le terre-plein de percées visuelles, et éviter de gêner la visibilité de l'automobiliste à l'approche de carrefours. Le mobilier publicitaire y est proscrit.

Espaces publics – Espaces privés

Les séquences Saint-Just et Chartreux offrent des cas de figure particuliers d'espaces privés ouverts sur le Jarret. Les quartiers Chartreux et Saint-Just ont historiquement présenté au Jarret leurs façades arrière existantes, alors que la ville a constitué des façades urbaines sur le reste de ses séquences.

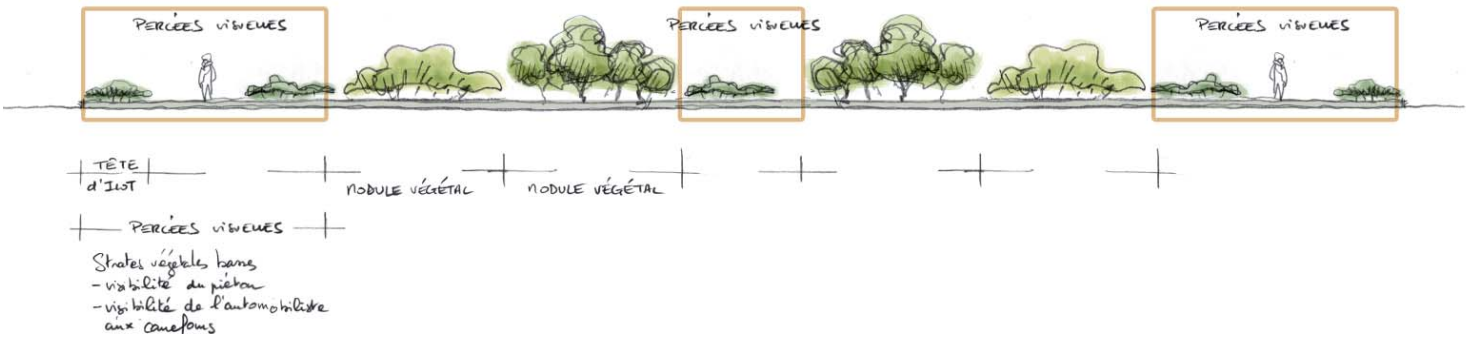
Il en demeure toute une typologie d'espaces indécis quant à leur place, leur vocation, la perception qu'elle induit :

- des alignements discontinus ;
- des façades en retraits ;
- des limites non formalisées entre espaces publics et privés ;
- des cours anglaises ;
- des poches de parking plus ou moins privées impliquant la traversée de l'espace piéton par des véhicules ;
- des délaissés, souvent occupés par des détritus.

La réussite du Jarret passe non seulement par leur traitement mais aussi par le mode d'intervention possible sur l'espace privé.

Limites de propriété et clôtures

La limite entre l'espace de la rue et l'espace privé devra être signifiée partout. Le projet doit prendre en compte la matérialisation des limites de propriété et concevoir l'espace public avec la clôture ou le marquage des espaces privatifs laissés aujourd'hui ouverts.
Le projet doit faire apparaitre une typologie homogène de traitement de clôture :



Terre-plein central / modules ■

- mur-bahut et grille ou grille pour privilégier les transparences et éviter les cloisonnements opaques qui accentueraient l'effet corridor ;
- les portes, portails et éléments techniques (boîtes aux lettres, compteurs électriques et gaz…) seront intégrés à la clôture au moment de sa conception ;
- les clôtures seront accompagnées par un verdissement à définir (plantations étagées, plantes grimpantes… dans l'espace public et/ou dans l'espace privé).

Végétal dans l'espace public / végétal dans l'espace privé

Espaces clôturés ou à clôturer, la limite public-privé se fait très poreuse sur de nombreux intervalles ; elles sont marquées par le végétal notamment avec la présence des jardins en façade, des cours anglaises plantées, ou d'espaces libres en pied d'immeuble.

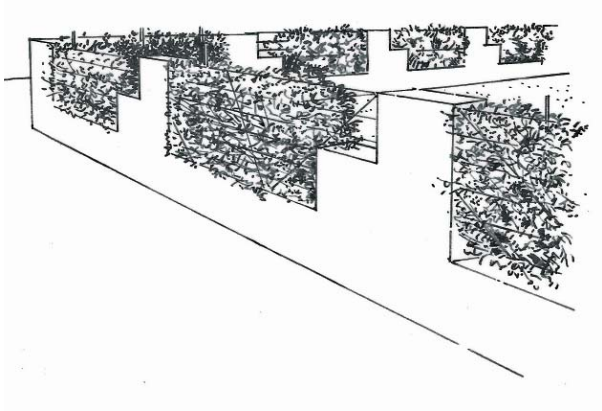
Pour donner une épaisseur à la composante végétale de ces intervalles, le projet doit tenter de conjuguer la présence du végétal dans l'espace public et la présence du végétal dans l'espace privé :

- par les implantations d'arbres dans l'espace public en cohérence avec ceux observés dans l'espace privé ;
- par la gestion des transparences des clôtures permettant à l'espace privé végétalisé de participer à l'espace public ;

Végétations conjuguées ■

- par l'incitation via une «Charte d'intentions des espaces privés sur le Jarret» à planter les espaces nouvellement clôturés : d'arbres ou arbustes au cœur de la parcelle, ou d'une haie derrière les clôtures.

Le verdissement des limites entre privé-public répond non seulement à des objectifs esthétiques mais aussi d'ambiance acoustique, de réduction des nuisances sonores.



Exemple de traitement de limite de propriété ■

Murs pignons

Quelques murs pignons jalonnent le Jarret. Le paysagement du Jarret n'est pas exclusif à l'axe mais doit prendre en compte ces grandes surfaces lorsqu'elles agissent sur la perception générale, lorsqu'elles offrent une perspective ou au contraire une frontalité, une occultation au regard.

Le végétal fait partie de la palette des réponses possibles à leur traitement (murs végétaux ou plus simplement végétal grimpant sur treillis…).

Quelques références

Le linéaire

Variété des essences, variété des échelles et des gabarits, variété des floraisons

Utilisation du linéaire voirie comme support de paysage

Le ponctuel

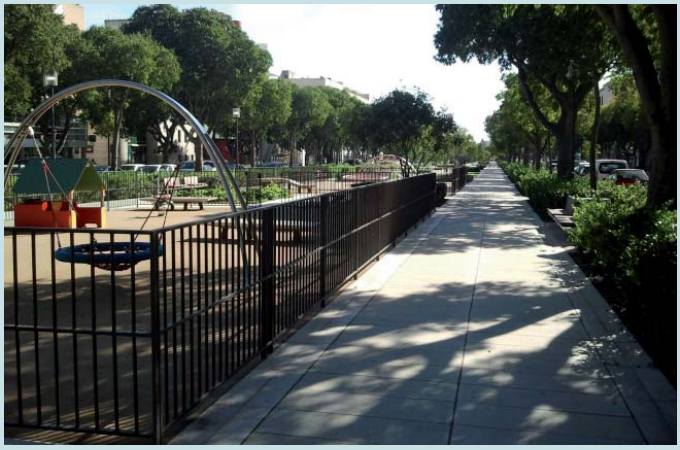
Paysage de places et placettes ; le végétal, l'ombre, la fraicheur…

Transition d'échelle et verticalité dans les espaces d'ouverture

La présence du paysage comme événement et surprise

Quelques références

Espace public / espace privé



Clôture ajourée et continuité des espaces. L'espace public constitue le seuil de l'espace dévolu aux équipements, aires de jeux ou loisirs.

Le végétal de l'espace privé participe de l'espace public.

La clôture ajourée support du verdissement.

Le terre-plein central

Le terre-plein central : couvre-sol, transparences, diversité des ambiances végétales…

MISE EN LUMIÈRE

Une mise en lumière diversifiée

L'éclairage joue un rôle fondamental dans les multiples perceptions qu'ont les usagers d'un milieu urbain. Jusqu'à présent la logique fonctionnelle – et principalement routière – prévalait en matière d'éclairage. La requalification du Jarret en « boulevard urbain » implique une mise en lumière diversifiée, adaptée aux différentes typologies spatiales et urbaines rencontrées.

La mise en lumière du Jarret doit dorénavant prendre en compte certains objectifs :

- concevoir un éclairage identitaire ;
- créer une ambiance chaleureuse et accueillante, intégrant la notion de vie urbaine ;
- animer la période nocturne en créant la surprise, l'événement ;
- traduire les différentes échelles urbaines, souligner les lieux de vie par rapport aux lieux de passage, les places structurantes avec les espaces de proximité ;
- participer à la scénographie de l'espace urbain ;
- mettre en valeur le projet paysager ;
- mettre en valeur les éléments patrimoniaux ou remarquables ;
- sécuriser les lieux.

La nécessaire maîtrise de la consommation énergétique
L'éclairage public constitue une importante part du budget des collectivités territoriales, tant en matière de consommation électrique et de dépenses de maintenance (nettoyage, entretien et changement du matériel). Outre le bon niveau de confort visuel, le choix du matériel utilisé est donc guidé par des objectifs de gestion durable :

- économie d'énergie ;
- durée de vie élevée ;
- matériaux durables et recyclables ;
- possibilité de variations d'intensité, de niveaux d'éclairement en fonction de l'heure de la journée.

Changement d'échelle et ambiances lumineuses

La mise en lumière doit apporter des réponses différentes en fonction des échelles et des typologies d'espaces traversées. Les objectifs à atteindre sont les mêmes que ceux poursuivis par l'approche ¨paysage & espaces verts¨.

À l'échelle du linéaire

Les espaces à éclairer sont liés au projet d'infrastructure : la chaussée, les trottoirs, les carrefours… La mise en lumière a pour objectif :

- l'unification des rives et la définition d'une identité d'ensemble ;
- la réduction de l'effet de limite entre les deux rives ;
- l'accompagnement du changement d'échelle entre les séquences, des grands espaces urbains en entrée de ville aux tronçons contraints de l'axe.

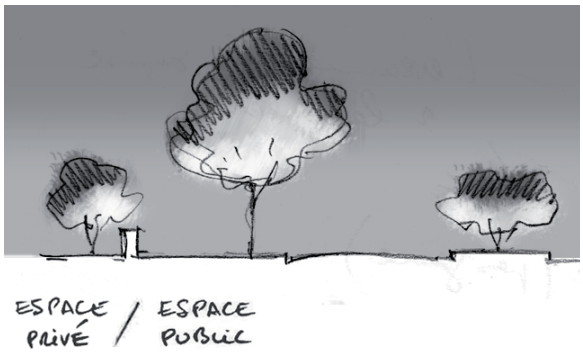
À l'échelle du ponctuel

Les espaces à éclairer sont liés à des espaces d'ouverture en marge du projet d'infrastructure et dont la vocation se veut plus apaisée : les places et placettes, les jardins ou squares… La mise en lumière a pour objectif :

- l'affirmation de la singularité du lieu ;
- une échelle de proximité retrouvée ;
- la création d'une ambiance et d'une qualité urbaine propice à l'émergence des lieux de vie et d'attractivité de quartier ;
- un jalon -signal de vie urbaine- depuis le ¨linéaire Jarret¨.

À l'échelle des sites urbains de grande échelle (St-Just, Timone, Place de Pologne…)

La mise en lumière a pour objectifs l'affirmation de l'espace structurant et la mise en valeur urbaine des façades, du patrimoine architectural ou des équipements, de l'aménagement paysager retenu.
Avec les perceptions d'échelle, le projet d'éclairage doit tenir compte de son profil en long, des différents carrefours et des points singuliers qui le structurent, de manière à créer des rythmes ou des séquences dans sa composition nocturne. Un dispositif d'éclairage à deux niveaux est préférable pour assurer un confort visuel et



prendre en compte, à la fois, la circulation automobile et les parcours piétons.

Le projet d'éclairage souligne aussi le projet paysager (alignement d'arbres, terre-plein central…) et le contexte urbain (façades remarquables, clôtures avec l'espace privé…)

Une mise en lumière et scénographie urbaine : le ¨parcours lumière¨

Le projet d'éclairage de l'axe du Jarret comprend l'éclairage de la chaussée et des trottoirs mais aussi, la mise en lumière du décor architectural, des façades, et des éléments de paysage.

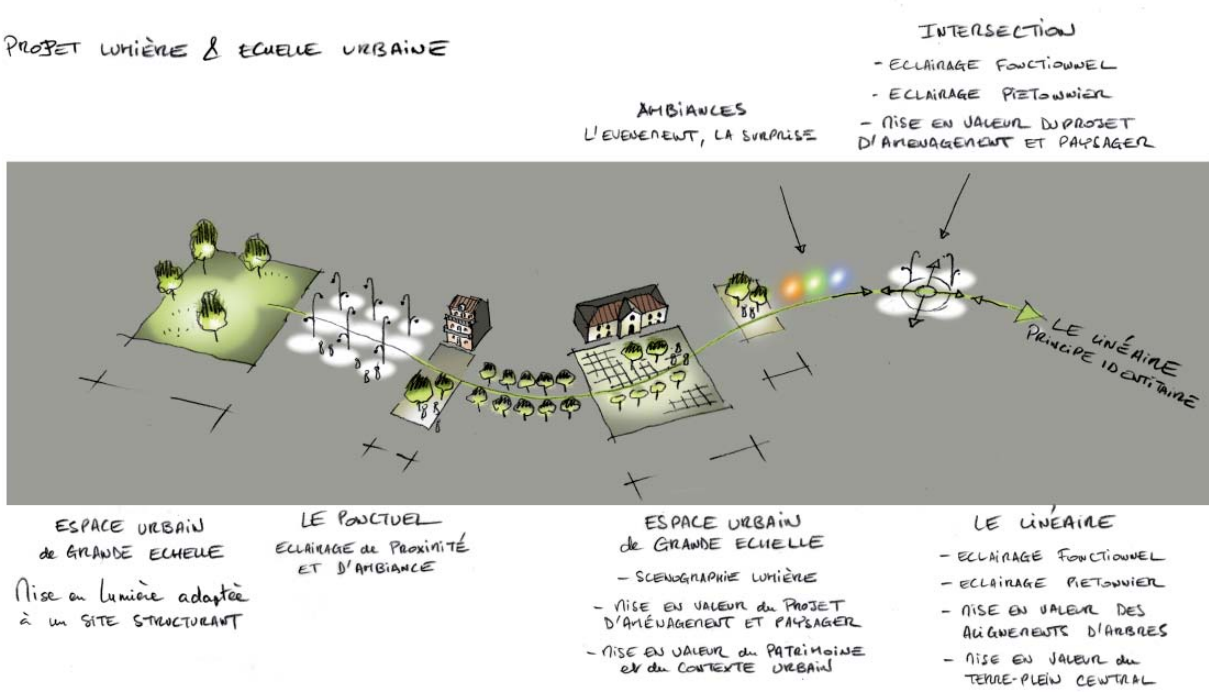
L'éclairage scénographique permet de composer un espace en matière de géométrie, de profondeur de champ, de relief. L'éclairage ou l'absence d'éclairage doit être imaginé en fonction de la composition spatiale souhaitée.

La scénographie lumière participe à la perception nocturne de la ville. Elle valorise, nuance ou transforme les couleurs en restituant la complexité d'une surface ou d'une matière. Elle affirme ou atténue les nivellements de sol et les modénatures de façade, et met en valeur le végétal.

La mise en lumière globale définie à l'échelle de l'axe du Jarret est à la fois porteuse d'une identité et très identifiable. Un ¨parcours lumière¨ permet de modifier la perception de la voie et de ses rives. Il a pour objectif de définir la méthode qui révélera et renforcera l'identité nocturne des différentes séquences grâce à l'emploi de «la matière lumière». Il décrit les orientations artistiques et esthétiques, les propositions techniques et financières.

Afin de remporter l'adhésion des habitants, ce programme s'appuie sur une lecture précise et sensible de l'axe du Jarret (son histoire, son urbanisation, son architecture…) ainsi que sur une prise de connaissance complète et approfondie des usages et des rythmes.

La mise en place d'un parcours lumière peut, également, être complétée par une démarche poétique et/ou ludique.

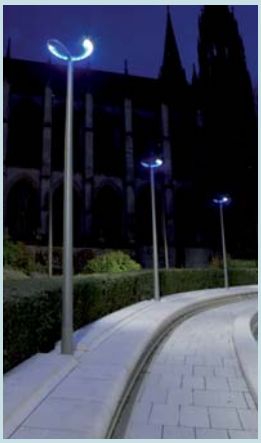


L'éclairage de sécurité

Pour la sécurité du piéton, il convient d'assurer la visibilité des bordures de trottoirs et des véhicules, l'identification des obstacles et des autres usagers circulant dans les mêmes espaces. La mise en lumière est commune à la voirie et aux trottoirs. L'échelle du piéton sera cependant favorisée par un éclairage de faible hauteur et dispensant une lumière douce. L'éclairage destiné à la chaussée suffit souvent à assurer celui des trottoirs. Cependant, lorsque le trottoir est de grande largeur ou lorsque l'avenue est plantée d'arbres, un éclairage piétonnier spécifique est nécessaire.

Quelques références

Un éclairage adapté à tous les usages



Des événements ponctuels en lien avec la scénographie

Mise en valeur du contexte urbain et du patrimoine

MATÉRIAUX

Un support d'identité et d'harmonisation

Comme pour l'éclairage ou le paysage, le passage du Jarret en ¨boulevard urbain˝ marque la transition entre une logique fonctionnelle et une conception diversifiée et adaptée aux différentes typologies spatiales et urbaines rencontrées.

La gamme de matériaux utilisée pour la requalification du Jarret doit prendre en compte certains objectifs :

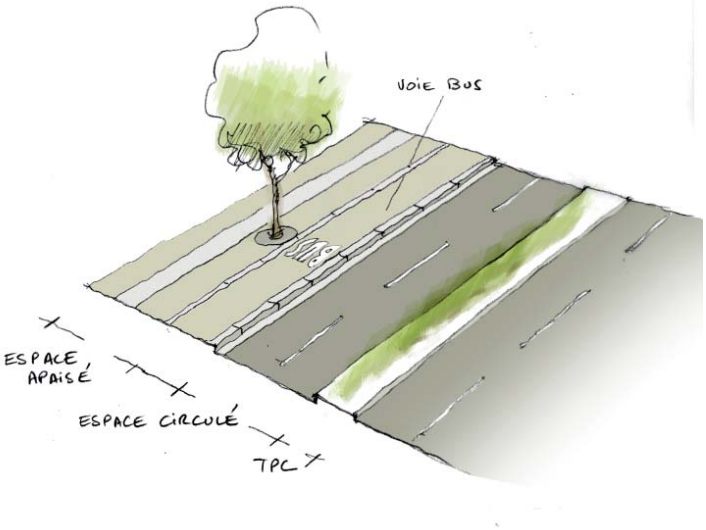
- proposer un caractère identitaire ;
- créer une ambiance conviviale et apaisée, un espace public qualitatif ;
- réduire l'effet de limite d'une rive à l'autre créé par l'espace circulé ;
- traduire les différentes échelles urbaines, souligner les lieux de vie par rapport aux lieux de passage, les places structurantes avec les espaces de proximité ;
- prendre en compte les notions de développement durable ;
- sécuriser les usages.

Un espace public à valoriser

Une palette de matériaux de surface doit être définie par le concepteur : l'identité et l'harmonisation du traitement du Jarret doit conjuguer des objectifs esthétiques (ambiance, aspect, qualité des matériaux), et fonctionnels (partage de la voirie, adaptation aux usages, sécurité de l'usager).

Le traitement du sol rappelle l'usage : connotation routière, connotation piétonne. Il rattache l'espace public à son histoire et à son environnement (matériaux traditionnels ou non, pavage…). Le partage de l'espace public entre les différentes fonctions peut se traduire par des matériaux, des teintes, des textures, des modules différents. Lorsque c'est possible, dans un contexte de proximité, le partage de l'espace public peut se traduire non pas forcement par une séparation des fonctions, mais par l'aménagement de cours urbaines (espaces partagés communément).

L'objectif de réduction de l'effet de limite généré par la voie entre les deux rives peut passer par la diminution



de l'impact visuel des surfaces dédiées à la circulation automobile au profit des espaces piétonniers et des vélos. Les couloirs bus peuvent, de fait, être traités dans une teinte proche de celle utilisée pour l'espace piétonnier. Ainsi l'aire circulée sera réduite visuellement, au profit de l'espace apaisé.

La lisibilité de l'espace public, la clarté des usages, et la qualité du sol passent souvent par la qualité du dessin de délimitation. Ces délimitations soulignent les séparations entre les zones fonctionnelles (voie, bande cyclable, stationnement, trottoir, aires plantées, effets de seuil et interruption, rattrapage de niveau, transition avec l'espace privé fonctionnel non clôturé…) et sont aussi matérialisées par les bordures, les caniveaux, les avaloirs...

Les délimitations doivent répondre à des objectifs de lisibilité, de simplicité dans les tracés, de clarification des usages, de cohérence globale.

La qualité de l'espace public, plus encore que par son revêtement de surface, dépend de la qualité de ces éléments de délimitation. Par exemple, la bordure en pierre demeure une permanence de l'espace public marseillais.

Vers une gestion durable des matériaux

Le choix des matériaux Introduit des solutions techniques au caractère durable et innovant, liées aux contraintes environnementales et favorisant une bonne gestion et une facilité de maintenance (nettoyage, entretien et rénovation).

Limitation de l'imperméabilisation des sols

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols, il est préférable d'utiliser des matériaux de type stabilisés ou semi-stabilisés notamment pour les aménagements spécifiques (aire de stationnement, aires de jeu…) ou les espaces ouverts (ponctuels).

Des modes de gestion des eaux pluviales par la perméabilisation des sols (infiltration) permettent aussi d'éviter le surdimensionnement des réseaux. De plus, des matériaux comme le stabilisé rendent possibles aussi la réversibilité et l'évolution des espaces.

La prise en compte du milieu méditerranéen

Le milieu méditerranéen et son climat sont à prendre en compte :

- la lumière : les grandes places sans ombrage et volontairement traitées en matériaux clairs doivent limiter l'effet de réverbération qui rend la pratique des espaces difficiles lors des périodes de très grand ensoleillement ;
- les grandes surfaces traitées en aménagement arasé doivent prévoir des lignes de pluie capables de répondre aux pluies saisonnières intenses et pour continuer à rendre ces espaces praticables.

L'apaisement de l'ambiance sonore

Dans la logique d'apaisement du boulevard urbain multimodal, la question de la diminution des nuisances sonores sur le Jarret est une des clés de la réussite du projet. Les niveaux sonores élevés relevés sur le Jarret peuvent être réduites du fait de :

- sa réduction capacitaire et de ses flux ;
- ses aménagements qui modèrent la vitesse (décélération ;
- la végétalisation de l'axe (alignements créés ou complétés, terre-plein central planté, haies, clôtures végétalisées, places et espaces ouverts plantés…) ;
- un choix de matériaux utilisés et conçus pour le confort acoustique.

L'utilisation de revêtements acoustiques fait donc partie des solutions possibles pour atténuer les bruits des pneus sur la chaussée.

Changement d'échelle et matériaux

A l'échelle du linéaire

La gamme des matériaux est le principal vecteur d'identité de la requalification du Jarret et propose une harmonisation générale à l'échelle du "linéaire". Elle pour objectif :

- l'unification des rives et la définition d'une identité d'ensemble ;
- la réduction de l'effet de limite entre les deux rives ;
- la réduction des nuisances sonores.

A l'échelle du ponctuel

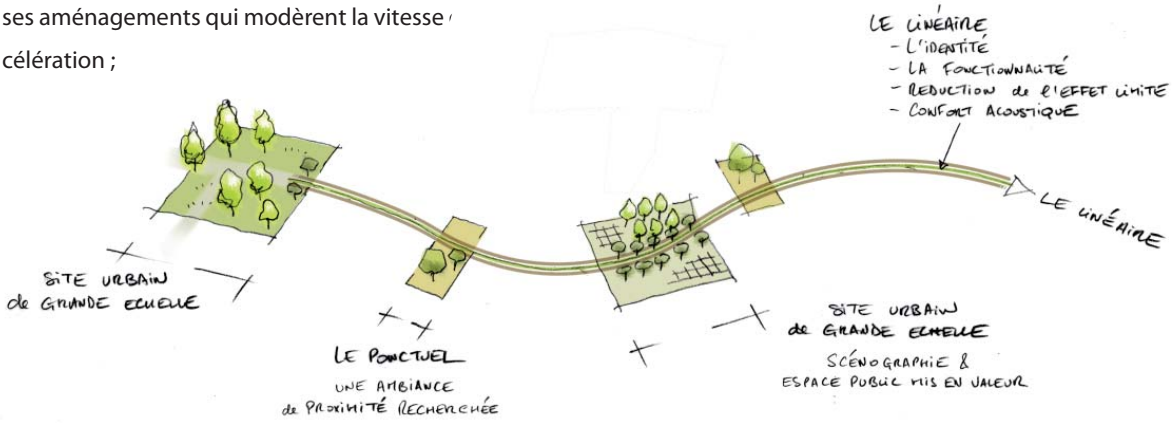
La gamme de matériaux a pour objectifs :

- l'affirmation de la singularité du lieu ;
- une échelle de proximité retrouvée.

A l'échelle des sites urbains de grande échelle (St-Just, Timone, Place de Pologne…)

La gamme de matériaux a pour objectifs :

- l'affirmation de l'espace structurant ;
- une qualité propice à l'émergence d'une véritable attractivité urbaine et qui s'inscrit dans un parti plus large de scénographie urbaine.



Quelques références

Des délimitations urbaines structurées : bordures & matériaux

Places, espaces ouverts : le matériau en accompagnement de la vie urbaine

Quelques références

Partage de la voirie : des transitions marquées ou diffuses

Traitement du couloir bus

MOBILIER URBAIN

Le mobilier urbain garantit le confort de l'espace public et participe au caractère agréable et humain de la ville ainsi qu'à sa singularité. Il comprend tout un ensemble d'objets liés à une fonction ou à un service offert par la collectivité :

- les équipements d'éclairage public ;
- le mobilier de repos : bancs, banquettes, assis-debout ;
- les objets qui contribuent à la propreté : corbeilles de propreté, poubelles, sanisettes ;
- le mobilier urbain d'information : panneaux signalétiques, affichage d'informations municipales ou publicitaires ;
- les abribus destinés aux usagers des transports en commun ;
- ou encore les appuis-vélos, les jardinières, les grilles et protections d'arbres, les bordurettes, les potelets et les barrières…

Le parti d'aménagement général consiste à requalifier l'ensemble territorial constitué par l'axe du Jarret et ses rives urbaines dans une logique de boulevard urbain. Les mobiliers seront donc tous conçus pour contribuer à la réussite d'une requalification qui se veut globale.

Le nouveau mobilier du Jarret sera ordonné de façon globale mais ajusté selon les échelles de projet

L'équipement des lieux publics participera à l'ambition de requalification de l'axe du Jarret. Dans l'espace public «linéaire», directement lié au projet d'infrastructure (chaussée, trottoirs et carrefours), il sera renforcé, plus diversifié qu'il ne l'est aujourd'hui, adapté à tous les publics, mis en place de façon homogène et régulière par souci de clarté et de sécurité. Une hiérarchie claire améliorera la lisibilité de l'ensemble de l'espace urbain du Jarret. Une gamme unitaire - identique, identifiable et identitaire - permettra de traiter de ¨l'échelle de la continuité¨.

Ponctuellement, notamment dans les espaces d'ouverture situés en marge du projet d'infrastructure (places-parvis, placettes, jardins publics et mails transversaux), on pourra rencontrer un type de mobilier plus élaboré qui contribuera à traiter l'exceptionnel, ¨l'échelle singulière¨. Ce mobilier spécifique offrira des temps de pause dans les parcours et une qualité urbaine propre à faire émerger des lieux de vie et d'attractivité de quartier.

On déclinera donc les mobiliers suivant la dimension et la destination des espaces (boulevard, placette, piste cyclable…) mais on recherchera toujours l'unité et la continuité au travers de la coordination des mobiliers de maîtrises d'ouvrages différentes.

Un mobilier cohérent pour un espace public durable, unifié et lisible

Le choix du mobilier sera opéré avec le plus grand soin. On préfèrera des mobiliers robustes, résistants aux chocs et durables, offrant toutes les garanties de pérennité et de renouvellement (suivi des fabricants), et présentant, en particulier, une bonne résistance à la corrosion (par exemple, une palette d'acier corten). L'économie, la sobriété et la facilité d'entretien seront les priorités mais une certaine recherche dans le traitement sera toutefois aussi recherchée.

Malgré les maîtrises d'ouvrage différentes, la cohérence du mobilier urbain devra être assurée tout le long de l'axe du Jarret par le choix des gammes, des styles, des couleurs et des matériaux mais aussi par une coordination des différents mobiliers (harmonisation progressive des modèles, gamme restreinte). Les mobiliers spécifiques réservés aux lieux emblématiques seront autant que possible dessinés en cohérence avec le mobilier existant à proximité.

D'une façon générale, il s'agira de garantir et de préserver, dans le temps comme dans l'espace, la cohérence générale du paysage du nouvel espace public du Jarret et de maîtriser les renouvellements de mobilier avec une vision d'ensemble.

L'espace servant : une implantation maîtrisée des différents mobiliers

L'espace du trottoir sera clairement partagé en deux parties : l'une affectée aux cheminements piétons conti-

nus et l'autre aux installations de mobiliers. Le respect de cette implantation stricte favorisera la clarté et le confort de l'espace public pour tous les usagers.
On restreindra la diversité des modèles pour une meilleure lisibilité de ce dispositif de partage de l'espace public (fluidité du regard), et pour plus de cohérence dans le paysage urbain.

On définira donc très précisément le ¨rangement¨ des mobiliers sur l'emprise de trottoir qui leur sera strictement dédiée - corbeilles, barrières, éléments de protection des trottoirs de type filaire -, à l'exception des bancs qui seront implantés dans la partie du linéaire réservée aux piétons quand la largeur sera suffisante ou dans les espaces ponctuels. Afin d'éviter un effet de «quinconce», l'alignement et/ou l'implantation dans l'axe principal d'implantation des composants de l'espace public sera recherchée.

La continuité de la circulation des piétons sur ¨l'espace de promenade¨ du trottoir sera préservée. Le bon confort de déambulation sera garanti tout en permettant la gestion des espaces publics par les engins de maintenance. Pour cela, il sera nécessaire de libérer les espaces dévolus aux piétons de tout obstacle inattendu en limitant la quantité d'éléments implantés et en maîtrisant leur disposition : les différents mobiliers devront offrir un minimum d'encombrement. On déplacera les installations qui rendent les déplacements piétons mal aisés ou impossibles (en particulier, les éléments techniques tels les armoires électriques).

La protection raisonnée des trottoirs

Pour limiter l'impact des éléments de protection dans le paysage urbain, on garantira la continuité des cheminements et la sécurité des usagers piétons par une implantation claire des éléments de protection et des dispositifs anti-stationnement qui ne devront pas entraver la marche ou provoquer des accidents (on privilégiera les potelets et on exclura les bornes basses et les volumes contendants). On limitera la quantité de ces éléments en optimisant leur disposition (écartement, alternance avec d'autres types de mobiliers pouvant faire obstacle au stationnement). Un traitement paysager adapté pourra, par exemple, se substituer aux barrières ou des potelets (séparation par le biais d'une plantation en espalier ou d'une haie basse). On pourra chercher à restreindre au maximum l'implantation du mobilier de sécurité pour favoriser l'implantation du mobilier de confort (corbeilles…).

Les garde-corps seront employés pour les sorties d'écoles ou d'établissements recevant un public réputé ¨fragile¨, les refuges centraux de traversée et en alternance avec les potelets pour rompre l'uniformité des alignements ou pour marquer des éléments singuliers.

Le choix d'un mobilier de confort diversifié

Le mobilier de repos ne se limitera pas aux bancs traditionnels. Dans les espaces de repos, on pourra créer des ¨salons¨ équipés de méridiennes et de tables. L'intégration d'abris ou d'ombrières participera à la qualité des espaces publics concernés. L'axe du Jarret sera aussi rendu plus confortable et accueillant grâce à un nombre suffisant de sanisettes et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'intégration de la propreté et du stockage des ordures

Le linéaire du Jarret sera équipé en corbeilles et en poubelles en nombre suffisant. Leur implantation et leur gestion seront intégrées dans la conception des aménagements de l'axe, et leur intégration participera à la qualité de l'espace public. Les bennes à roulettes seront remplacées par des containers enterrés ou semi-enterrés. Ces conteneurs - verre et papier - seront résistants, de nature à résister aux agents agressifs, aux produits de nettoyage, aux UV et aux intempéries, et ils seront intégrés au mieux à l'aménagement général de l'axe du Jarret.

La maîtrise des espaces publicitaires

On réduira, le plus possible, le nombre et la taille des panneaux publicitaires. Les grands panneaux de huit mètres carrés implantés dans les arrières et les cours seront proscrits. Les murs-pignons ne serviront plus de support publicitaire. On privilégiera à la place des affichages de dimensions plus petites non plus à la

seule attention des automobilistes mais aussi à celle des piétons.

Le mobilier publicitaire retenu et son implantation devront répondre à une logique d'intégration paysagère et satisfaire certaines conditions :

- ne pas renforcer l'effet de limite ;
- ne pas créer de rupture dans les itinéraires piétons ;
- ne pas créer des occultations pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste ;
- ne pas cacher les aménagements paysagers (proscrire notamment les sucettes en proue du terre-plein central ;
- ne pas participer à la confusion des espaces par une implantation aléatoire sur l'espace public.

La place de la publicité sur le Jarret, ainsi que ses grands principes de gestion, seront établis en concertation avec tous les acteurs publics et privés concernés.

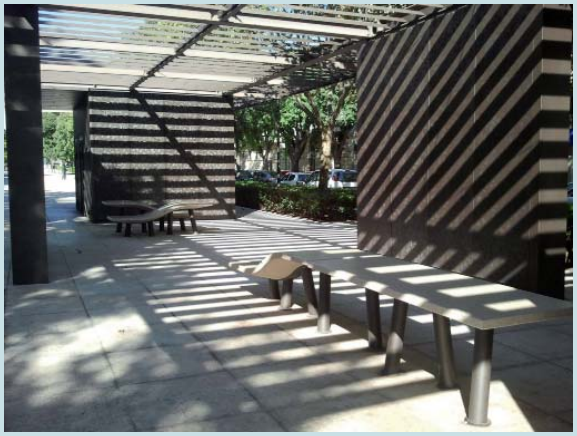
Quelques références

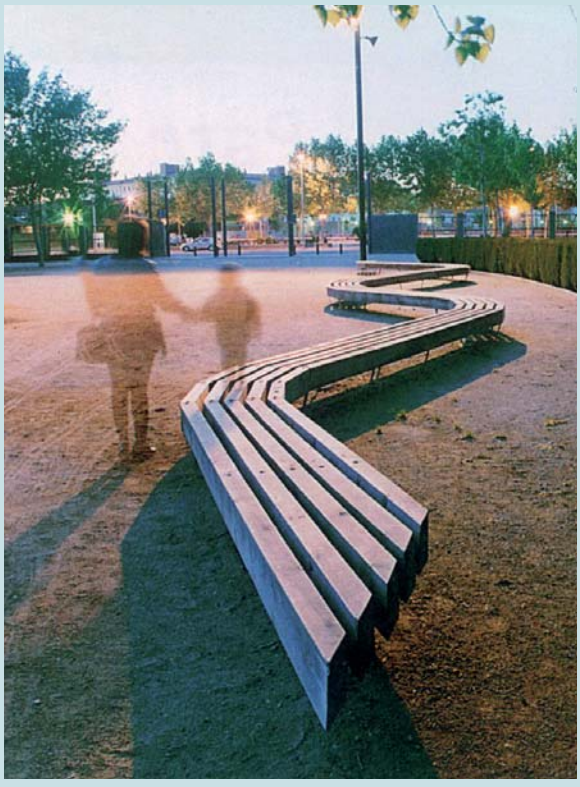
Interaction du banc et de l'arbre avec des bancs courbes qui épousent le tronc

Traitement des clôtures soigné avec la recherche d'une certaine harmonie

Quelques références

Jalonnement du parcours avec des lieux de repos ou «salons» équipés de méridiennes, de banquettes, de tables, des assis-debout métalliques…





ART URBAIN / SCÉNOGRAPHIE

Le plaisir de vivre sur le Jarret

Exprimer l'urbanité est une qualité première d'un espace public. Il doit être agréable de s'y trouver, de le parcourir, de s'y arrêter ou de le traverser, d'y travailler ou d'y vivre. Le projet d'aménagement du Jarret se doit donc d'accorder une importance particulière à l'agrément des lieux, viser un haut niveau d'exigence (clarté et justesse des tracés, de la composition, élégance des articulations, beauté des matériaux…).

Cette ambition esthétique, rendue compatible avec la diversité des situations et le contexte, pourra être accompagnée par une mise en scène des espaces publics qui contribuera à :

- renouveler la perception du paysage urbain ;
- transfigurer le banal ;
- préfigurer de futures pratiques urbaines ;
- imaginer des usages différents d'un même lieu dans la journée.

Une mise en scène des espaces publics pour changer le regard

Au-delà de la mise en lumière nécessaire, l'art de la mise en scène d'espaces publics urbains sera un atout supplémentaire pour améliorer le cadre de vie tout le long de l'axe du Jarret. Il modifiera le rapport aux lieux des riverains et des usagers. La mise en scène ou scénographie urbaine ne doit pas être vue comme un simple cosmétique architectural ou médiatique. Elle aura pour rôle de répondre à une quête d'identité et d'enracinement. Les interventions destinées à répondre aux défis que pose l'adaptation de la ville aux usages contemporains de l'espace public et qui sont développées aujourd'hui (travail sur les axes de composition, les articulations, les alignements, les décentrements ou les limites ; abstractions, superpositions, jeux des hauteurs, rapport au ciel, ancrages au sol...) contribueront à reprendre possession de la sphère publique sur l'axe du Jarret mais aussi d'y réaffirmer un sentiment d'appartenance.

Une conception globale pour métamorphoser le Jarret

Le parcours du Jarret sera rendu plus convivial et même embelli grâce à une succession de lieux publics correctement mis en scène, c'est-à-dire capables de provoquer et de recevoir des pratiques sociales. Les rives urbaines pourront servir de support à différents dispositifs de création (paysages sonores, éclairages artificiels, technologies médiatiques) en cohérence avec l'aménagement des espaces publics.

Les espaces publics se trouvent soumis à des rythmes d'animation et d'usage journaliers, hebdomadaires, saisonniers ou annuels. Ils sont aussi parfois sollicités pour l'accueil d'événements, plus ou moins exceptionnels. La flexibilité des grands espaces publics du Jarret, c'est-à-dire leur capacité d'adaptation et d'évolution, voire de ¨métamorphose˝, sera l'une de leurs qualités. Elle sera prise en compte dans le projet.

L'art sur le boulevard

Les interventions artistiques qui contribuent à la qualité des espaces publics viennent souvent s'ajouter a posteriori aux aménagements. Le projet de requalification globale du Jarret tendra à modifier ce processus et à anticiper la possibilité de ces interventions dès l'amont du projet. Il ne s'agit pas seulement d'apporter des qualités esthétiques mais de donner du sens aux espaces traversés et vécus, de transformer le regard des citadins sur les lieux qu'ils fréquentent. Plusieurs pistes pourront être étudiées : l'art peut interroger le patrimoine, mettre en scène une séquence urbaine, être associé à la conception de la forme urbaine et contribuer ainsi à la production d'un nouvel imaginaire de la ville.

Un changement de perception

Une politique ambitieuse d'aménagement des espaces publics permettra de révéler un nouveau Jarret. Elle s'appuiera notamment sur la création de repères visuels et l'aménagement de nouveaux lieux de vie (espaces de rencontre, récréatifs…). Dans le projet de requalification, on cherchera à tester l'idée d'une intervention artistique dans les nouveaux espaces publics quel que soit leur statut.

On pourra identifier et formaliser la demande artistique dans le programme. On pourra, même, associer l'artiste à la conception de l'espace public en parallèle de la réalisation de son œuvre.

On sera attentif à mettre en scène les façades urbaines et les axes inachevés. On s'appuiera, en particulier, sur les murs pignons relativement nombreux le long du linéaire : ils peuvent devenir des vecteurs de la nouvelle identité du Jarret en servant, par exemple, de supports pour des manifestations artistiques (installations, exposition de photos…).

L'exposition ¨Patrimoine en Île-de-France¨ (2014) conçue par l'agence ¨4 août¨ sur le boulevard des Invalides et la rue de Babylone à Paris a été conçue avec un système d'installation pérenne qui permet ensuite un changement d'exposition régulier tout en conservant le même principe : une grande place donnée aux visuels et au texte grâce à un système de découpe original.

Des espaces pour accueillir des usages multiples

On conservera des espaces ouverts suffisants pour développer des expressions particulières et créer des événements exceptionnels sur certaines séquences du Jarret tout en tenant compte des végétaux, des équipements privés et publics, des parcours piétonniers et cyclables, ainsi que des différents éléments du mobilier urbain. Dans ces secteurs ciblés, l'implantation du mobilier urbain sera pensée en amont en prévision d'installations, d'interventions et d'animations ¨éphémères¨ (concerts, expositions de rue). Dans les aménagements ¨ponctuels¨, on aura l'ambition d'économiser les espaces non seulement pour le confort quotidien de tous les usagers mais aussi pour l'accueil d'autres usages. Ces lieux dédiés seront polyvalents et adaptés (présence de points d'accroche et de candélabres en mâts pour pavillon ; accès et espaces de retournement suffisants pour les camions ; espaces suffisants pour le montage d'estrades ou de plates-formes…).

La réduction des effets de limite

L'axe du Jarret commande aux espaces environnants, les unit et les sépare en même temps. Il est, par conséquent, nécessaire de signifier cet effet de sas, de transition en renforçant les espaces publics aux intersections. En même temps, la création de parcours et la mise en relation des rives urbaines rétabliront ou, du moins, compenseront les anciennes continuités urbaines disparues lors de la réalisation de la voie routière dans les années 1950-1960.

Les rives urbaines du Jarret seront par exemple articulées grâce à une diminution des effets de coupure visuelle. Les dispositifs conçus pour ¨casser la vitesse¨ et signifier aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une section de circulation spécifique (plateaux surélevés, suppression des effets de bordure, marquages au sol…) pourront aussi matérialiser la priorité donnée aux échanges entre les rives, signifier le lien et la continuité d'un quartier à l'autre. Le marquage au sol, les expressions du calepinage, le choix de matériaux spécifiques pourront, à la fois, symboliser la réunion et l'ouverture (exemple de la requalification dans les années 2000 du boulevard périphérique extérieur de Milan).

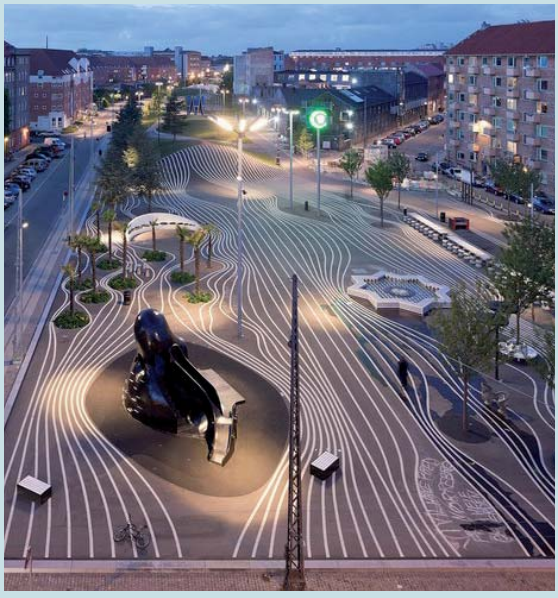
La mémoire de l'eau réactivée (le ¨fil bleu¨ de la requalification du Jarret)

La mise en relation entre la mémoire du faubourg et la réalité urbaine d'aujourd'hui pourra se faire par des évocations ponctuelles. Par exemple, on pourra rappeler, l'histoire des lieux en ¨retrouvant¨ le ruisseau du Jarret (désormais souterrain). Sa présence pourra être suggérée, signifiée par le dessin d'une grille d'arbre, le traitement du sol sur certaines sections, voire ¨reconstituée¨ ponctuellement sous la forme de petits ¨ruisseaux¨, de petits bassins, de points d'eau... L'eau deviendra alors un élément de composition et de mise en valeur. Sa présence sera soigneusement étudiée et intégrée dans le projet d'aménagement (matériaux filtrants, écoulement, entretien…).

Quelques références

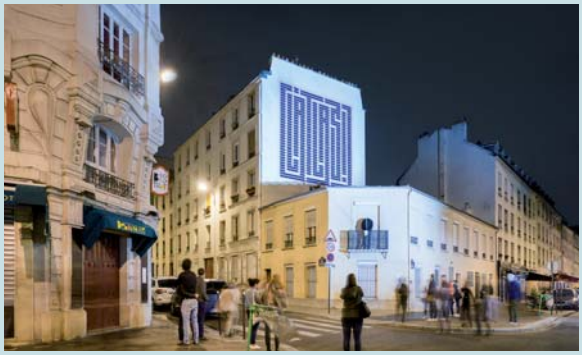
Une évocation harmonieuse de la présence de l'eau.

Une limitation des effets de coupure urbaine entre les rives avec un traitement des sols fédérateur



Quelques références

Des exemples de dispositifs qui permettent de changer la perception des espaces (expositions en plein air, installations provisoires, supports de création…).



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