

Opération Grand Centre-Ville

Quartier de la Plaine - Marseille

Aménagement de la place Jean Jaurès

Programme du concours – Mars 2016



SAMOP Rhône-Alpes
213, rue de Gerland
69 007 Lyon
Tél: 04 72 66 18 42
Fax : 04 78 51 63 80



CYCLADES
735, rue du Lt Parayre
13 858 Aix en Provence
Tél: 04 42 60 78 20
Fax : 04 42 24 33 14



Le sommaire

Propos introductifs	5
<i>Un projet pour impulser la requalification des espaces publics du « Grand Centre Ville »</i>	6
Le périmètre de l'étude	7
Le périmètre de réflexion	8
Un lieu de convergence	8
Une réflexion urbaine élargie.....	8
Le périmètre de maîtrise d'œuvre	10
La plus grande place publique de Marseille.....	10
Une prise en compte des transitions indispensable	10
L'histoire et l'état des lieux	12
<i>L'histoire du lieu</i>	13
<i>La topographie</i>	14
Le plan local d'urbanisme (PLU)	15
Les espaces verts d'accompagnement.....	15
Les séquences architecturale d'accompagnement.....	15
Le projet d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)	16
Ce que dit l'AVAP à propos de la Place Jean Jaurès	16
L'état des lieux : les usages de la place	17
La circulation	17
Le stationnement.....	19
Les transports en commun.....	21
Les modes doux (ou modes actifs).....	22
Le marché de la plaine	23
Les commerces et services.....	23
Les kiosques	23
Les terrasses.....	24
L'aire de jeux et de repos : le square Yves Montant	24
Synthèse des usages au fil de la journée et de la nuit.....	25
Les conflits d'usage mis à jour.....	26

L'état des lieux : la répartition actuelle des espaces	27
L'état des lieux : les espaces publics	28
Les revêtements de surface.....	28
Le mobilier	28
La végétation.....	29
L'état des lieux : les réseaux existants	30
L'état des lieux : les réseaux existants	30
Les ambitions du projet	31
<i>Rétablir l'identité urbaine forte de la place et son rayonnement</i>	32
<i>Rendre la place aux piétons</i>	32
<i>Structurer les usages de la place pour garantir leur cohabitation</i>	32
<i>Renforcer la qualité environnementale de la place</i>	33
<i>Valoriser cette place emblématique</i>	33
<i>Réinterpréter la trame historique, notamment végétale</i>	33
<i>Limiter les structures bâties</i>	33
<i>Synthèse des intentions d'aménagement schématisées</i>	34
Le programme détaillé	35
Les éléments techniques à préserver	36
La « contrainte » du parking souterrain	36
Concernant les circulations et le stationnement	38
Concernant la circulation des véhicules motorisés.....	38
Concernant la circulation des piétons	38
Concernant la circulation des cyclistes.....	38
Concernant les bus	38
Concernant les véhicules de secours.....	38
Concernant la livraison.....	39
Concernant les taxis	39
Concernant le stationnement	39
Concernant le stationnement des deux-roues	39
Concernant les usages de la place	40

Concernant le marché.....	40
Concernant les terrasses	41
Concernant les jeux pour enfants	41
Concernant la détente	41
Concernant l'organisation de l'espace.....	42
Concernant les structures bâties	42
Concernant la place du végétal	42
Concernant les matériaux utilisés	42
Concernant le mobilier urbain	43
Concernant la gestion des déchets	43
Concernant la sécurité urbaine	43
Le phasage	44
Le chantier.....	44

Liste des annexes	45
<i>Les chartes qui s'appliquent sur Marseille.....</i>	<i>46</i>
<i>Les études préalables au projet</i>	<i>46</i>
<i>Les plans</i>	<i>46</i>

Propos introductifs

Un projet pour impulser la requalification des espaces publics du « Grand Centre Ville »

éclairage, pérennité, gestion de chantier... Cf. Charte développement durable annexée). Il ne s'agit donc pas d'une simple remise aux normes, mais bien d'un aménagement s'inscrivant dans la perspective des trente prochaines années.

La ville de Marseille a confié à la SOLEAM, par délibération du Conseil Municipal en date du 6 décembre 2010, la réalisation de l'opération dite « Grand Centre Ville », dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette opération vise à rénover et restructurer le tissu urbain à l'intérieur d'un périmètre de 1000 ha situé au cœur de la ville, qui s'articule autour de 35 pôles urbains dégradés et 16 grands axes urbains qui relient la plupart de ces pôles. Chacun de ces pôles constitué d'un ou de plusieurs ilots souvent dégradés comprend un nombre significatif d'immeubles ou de parcelles susceptibles d'évoluer par la réhabilitation, la rénovation, l'insertion de nouveaux projets avec ou sans changement d'affectation. Cette opération doit permettre sur la période 2011-2021 la production de logements, locaux d'activités, d'équipements, la requalification de l'espace public, inciter à la réhabilitation par les propriétaires privés et ravalier les façades.

Une étude urbaine réalisée sur les 5 pôles du secteur de la Plaine (Olivier Ferrari, Nau, Trois Rois, Curiol et Bons Enfants) a été confiée par la SOLEAM à un groupement piloté par le bureau d'études Conseil Urbain du dernier trimestre 2012 jusque fin 1^{er} semestre 2013.

Cette étude montre que la place Jean Jaurès est un espace public majeur de ce secteur qui joue un rôle déterminant dans les diverses fonctions urbaines examinées : lieu de promenade, de rencontre, d'activités, de jeu, de stationnement. Sa requalification est la clé de valorisation de l'ensemble du secteur permettant d'inciter à des interventions sur le bâti privé, l'animation des rez-de-chaussée en pieds d'immeubles, de fluidifier les déplacements...

Cette immense place historique, bordée de façades remarquables, située au croisement des 1^{er}, 5^{ème} et 6^{ème} arrondissements de Marseille, doit retrouver la qualité urbaine qu'elle a perdue au fil du temps au profit de la voiture, aujourd'hui omniprésente.

Il a donc été décidé de lancer des études de programmation en vue du lancement d'un concours. Un diagnostic a été effectué en décembre 2014 et des orientations programmatiques ont été définies en mai 2015 (Etudes de diagnostic en annexe).

Une démarche de concertation a été menée en parallèle ; 3 sessions d'atelier se sont déroulées fin 2015 (Comptes rendus des ateliers en annexe) :

- atelier diagnostic le 26 novembre 2015 organisé en 3 séances : une dédiée spécialement aux commerçants et forains et deux pour les riverains et usagers ;
- atelier prospective le 3 décembre 2015 organisé en 2 séances pour tous les usagers de la place ;
- un atelier de synthèse le 17 décembre 2015.

Compte tenu de l'ampleur du projet et des moyens mis en œuvre, celui-ci doit s'inscrire dans une démarche ambitieuse, notamment sur le plan environnemental (gestion de la voirie, espace piétons, place du végétal,

Le périmètre de l'étude

Le périmètre de réflexion

Un lieu de convergence

La place Jean Jaurès est le point de rencontre de 3 arrondissements :

- A l'Ouest et au Nord-Ouest de la place, le 1^{er} arrondissement ;
- A l'Est et au Nord-Est de la place, le 5^{ème} arrondissement ;
- Au Sud de la place, le 6^{ème} arrondissement.

Elle peut se définir comme le « cœur » de la Plaine.

Il s'agit d'un lieu de convergence entre la Canebière/Bd de la Libération au nord (via la rue St Savournin), le Cours Lieutaud à l'ouest (via la rue Trois Mages/St Pierre), le Bd baillie au sud (via la rue de Lodi) et le Bd Sakakini à l'Est (via le Bd Chave).

Une réflexion urbaine élargie

Les réflexions à engager dans le cadre de ce projet de requalification dépassent largement les façades bordant la place.

En matière de circulation

Les réflexions sur le trafic et la circulation ont par exemple porté sur la totalité des rues entrantes et sortantes de la place. L'étude sur le stationnement a porté quant à elle sur les aires de stationnement dans un rayon de 300m environ, soit 5 à 10min à pieds (cf. document en annexe).

Concernant les piétons, ils peuvent arriver de l'arrêt de tramway le plus proche, Eugène-Pierre sur le Bd Chave, ou du métro Notre Dame du Mont...

Il y a au total 12 rues et 1 boulevard qui partent ou débouchent sur la place Jean-Jaurès. Si l'objectif du projet n'est pas de modifier les sens de circulation de ces voies, la question des circulations et des déplacements dans un périmètre élargi est donc essentielle.

En termes d'usages et d'usagers

La place Jean Jaurès doit être pensée comme le lieu de passage ou de convergence de nombreux usagers, habitants du quartier, usagers quotidiens des commerces et services bordant la place, usagers hebdomadaires venant pour le marché de la Plaine, usagers de l'aire de jeux pour enfants, usagers occasionnels attirés par les bars, restaurants, salles de concert de la place et du Cours Julien...

La place Jean Jaurès est également un espace de vie parmi d'autres : le Cours Julien, la place Notre Dame du Mont, des équipements tels que le Lycée Thiers, dont elle doit être complémentaire.

En matière de traitement des espaces publics

Un équilibre entre la qualité des matériaux et du mobilier et les différents usages de la place (marché, terrasses...) devra être trouvée.

Il convient également de préciser que la Plaine fait partie du périmètre de réflexion de l'AVAP (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine), servitude d'utilité publique créée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II, qui reprend les principes fondamentaux de la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager).

Voir l'annexe « Diagnostic issu de l'étude AVAP et présentation des enjeux ».



Figure 1 : Une place au croisement de 3 arrondissements.



Figure 2 : Plan de situation

Le périmètre de maîtrise d'œuvre

La plus grande place publique de Marseille

De par ses dimensions (230 mètres de long et 110 mètres de large de façade à façade), cette place est la plus grande de Marseille et le deuxième espace public de la ville après le Vieux Port.

La superficie de la place est de 2,5 ha environ.

Une prise en compte des transitions indispensable

Le projet s'entend bien entendu de façade à façade, mais doit également prendre en compte les amorces des nombreuses voies qui se raccordent à la place.

Ainsi, chaque carrefour devra être géré dans le cadre du projet.

Le périmètre de projet est donc défini comme présenté figure 2, afin d'intégrer sur environ 12ml les voies qui se raccordent sur la place (permettant la réalisation, par exemple, si nécessaire, de plateaux traversants...).

Le périmètre opérationnel est présenté page suivante. **Un plan topographique avec le périmètre de l'opération est également remis aux équipes, en format dwg.**

Le périmètre opérationnel représente au total une superficie de **27 686 m²**.

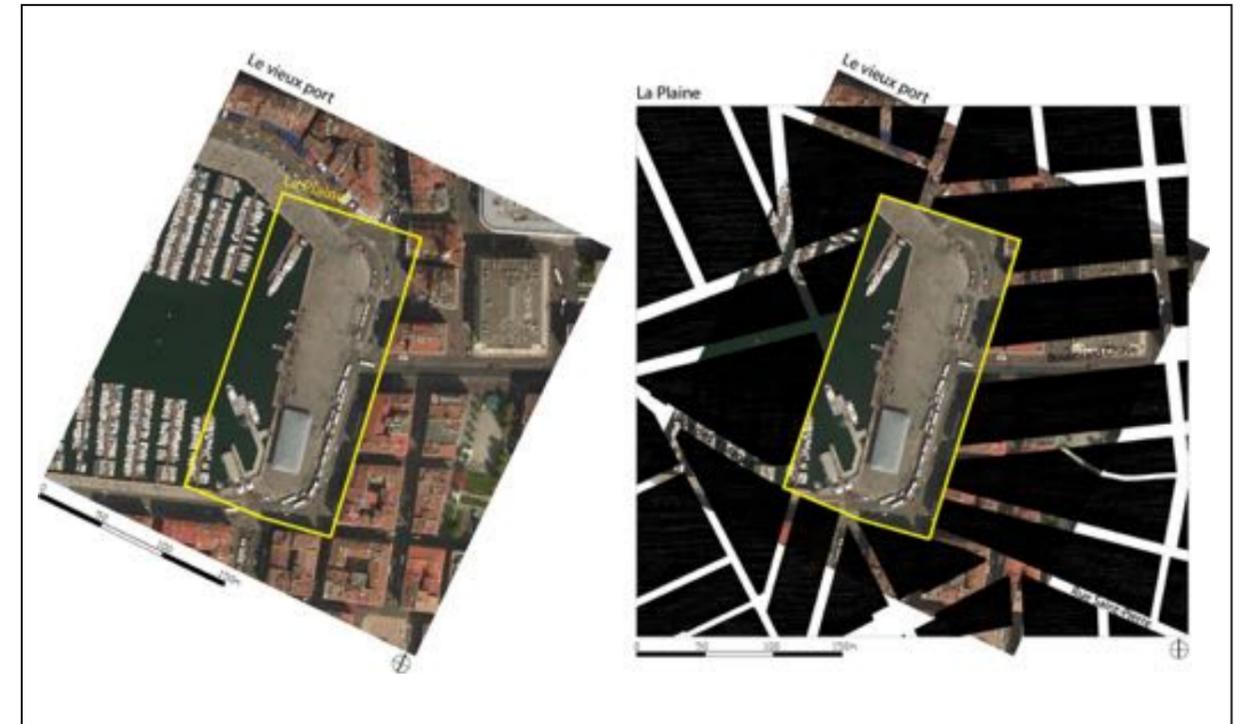


Figure 3 : Un espace plus vaste que le quai des Belges.

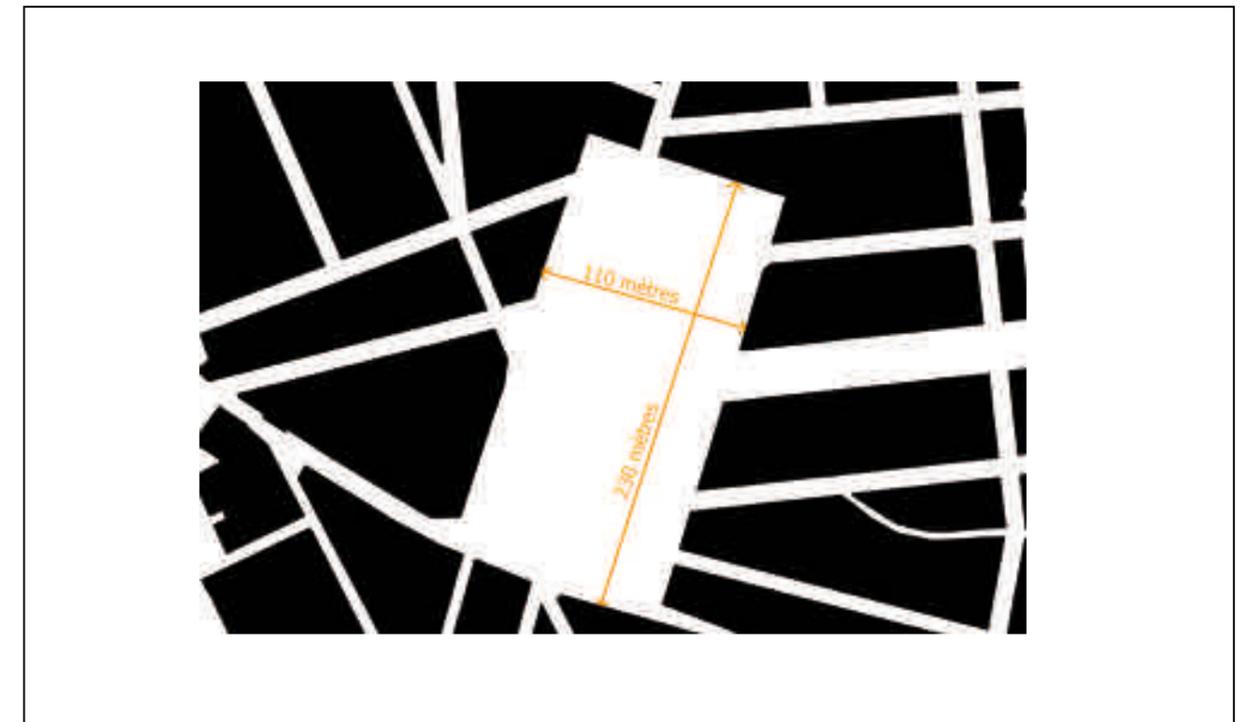


Figure 4 : Les dimensions de la place.

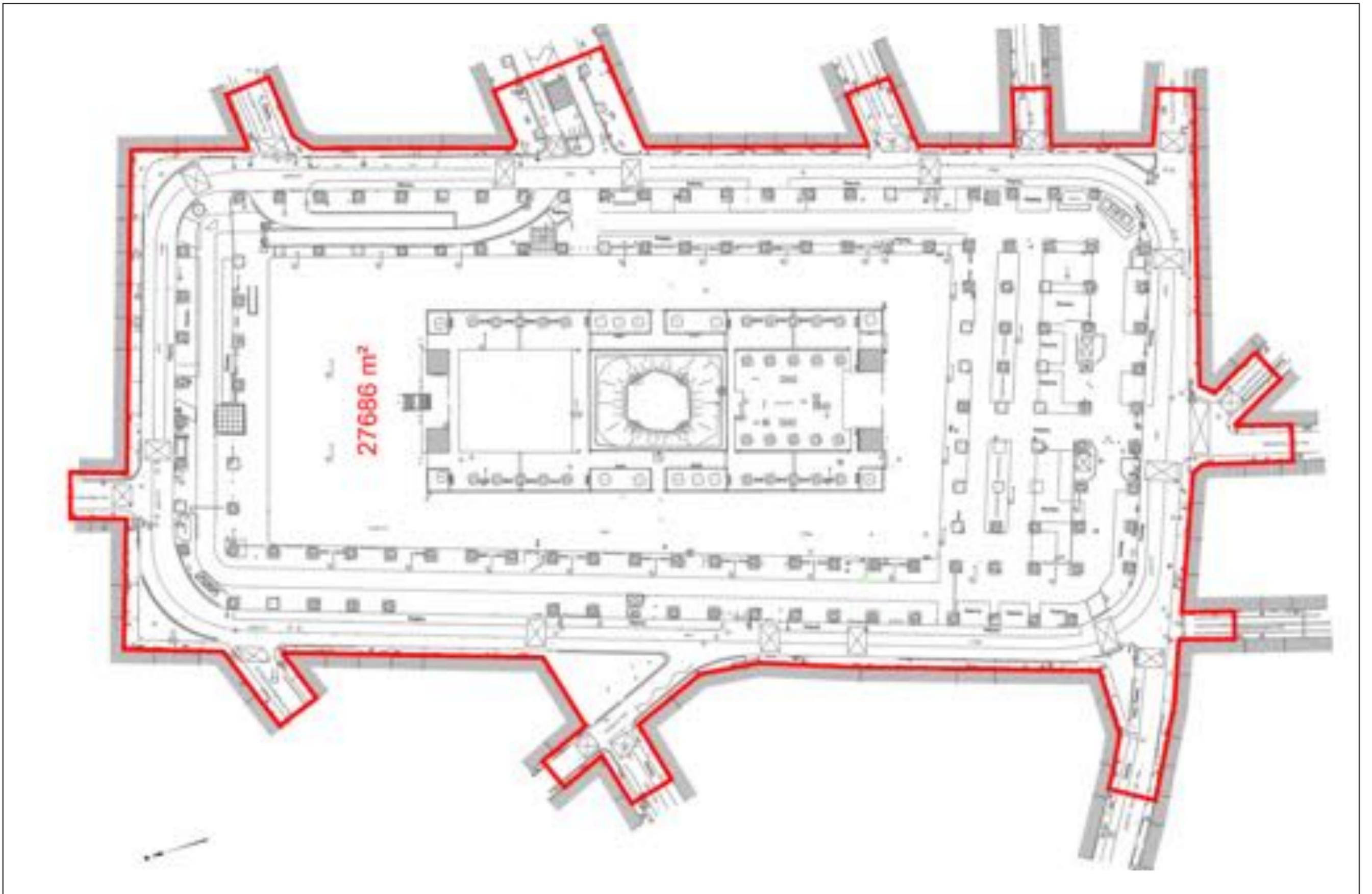


Figure 5 : Le périmètre opérationnel

L'histoire et l'état des lieux

L'histoire du lieu

Au XIII^{ème} siècle, la place était un Champ de Mars. Il s'y trouvait le camp des croisés qui embarquaient de Marseille à destination de la terre sainte et qui ne pouvaient pas prendre la mer tout de suite en raison de vents défavorables. C'était à l'époque un plateau désert qui ne s'animait que les jours d'exercice militaire ou de visites royales.

Malgré un certain éloignement du centre-ville, elle servait à l'époque à diverses manifestations : champ de manœuvre, accueil des monarques avant leur réception à l'hôtel de ville, réception des rois, etc.

A compter du XVIII^{ème} siècle, des immeubles commencèrent à border le plan. L'urbanisation, comme on peut la voir aujourd'hui, date du XIX^{ème} siècle. Elle devient **une des places les plus bourgeoises et les plus paisibles de la ville.**

À partir de 1860 la place accueille **la foire de Saint-Lazare** qui se tenait auparavant aux Allées, partie haute de la Canebière. Cette foire se maintiendra **jusqu'aux années 1960** avec autos-tamponneuses et grande roue.

De manière plus anecdotique, plusieurs évènements ont eu lieu :

- La bénédiction de la cloche de la Basilique Notre-Dame-de-la-Garde ;
- La première ascension en montgolfière à Marseille par l'ingénieur Bonin depuis le jardin de M. Rangoni, consul général du Saint-Siège, le 27 janvier 1784
- Le départ en ballon, le 14 Novembre 1886, de Louis Capazza et Alphonse Fondère en Corse.
- Inauguration, en 1953, par Gaston Defferre du premier feu tricolore.

En 1883, le sous-sol de la place est percé d'un tunnel de 700 mètres de long pour donner passage au premier tramway, en fait, un train à vapeur qui reliait le centre de Marseille au cimetière Saint-Pierre.

Jusqu'en 1936 on y trouvait un bassin où les enfants marseillais pouvaient faire un tour en barque. Entre les années 1930 à 1983, il était possible de faire le tour de la place en carriole tractée par un âne. Il y avait aussi un théâtre Guignol. Dans les années trente, un square avec bacs de sable pour les enfants a été construit au centre de la place.

La place Jean Jaurès est dénommée auparavant « campus Martius » puis « plan Saint Michel », selon l'idée d'un espace plan, d'un plateau.

Le 23 décembre 1919, l'esplanade « plan Saint-Michel » est renommée « place Jean Jaurès ». L'appellation est supprimée en 1941, puis restituée en 1944, à la fin de la guerre. Elle reste familièrement surnommée « La Plaine ».

Un document plus précis sur l'histoire de la place est annexé au dossier.



Figure 6 : Le centre de la place Jean Jaurès au début des années 1940.



Figure 7 : La foire Saint-Lazare.



Figure 8 : La place Jean Jaurès en 1923.

La topographie

La place Jean Jaurès est un point haut dans le paysage urbain (+46m), (équivalent à la butte Saint-Charles) générant une distance physique non négligeable avec l'hyper-centre marseillais articulé autour du Vieux-Port (+2m) et de la Canebière (+24 m).

On note une différence de 4 mètres entre le point haut au Nord et le point bas au Sud de la place Jean Jaurès. Les magnolias culminent sur la place à +50 mètres.

En moyenne, la pente est donc inférieure à 2%, toutefois une attention particulière devra être portée à l'accessibilité du projet aux personnes à mobilité réduite.

Le plan topographique en format dwg est joint au dossier.

En interne sur la place sont également présentes de nombreuses différences de niveaux, qui ont pour effet de fragmenter la place en plusieurs sous-espaces : trottoirs / rues / mail planté / parking / place / square.

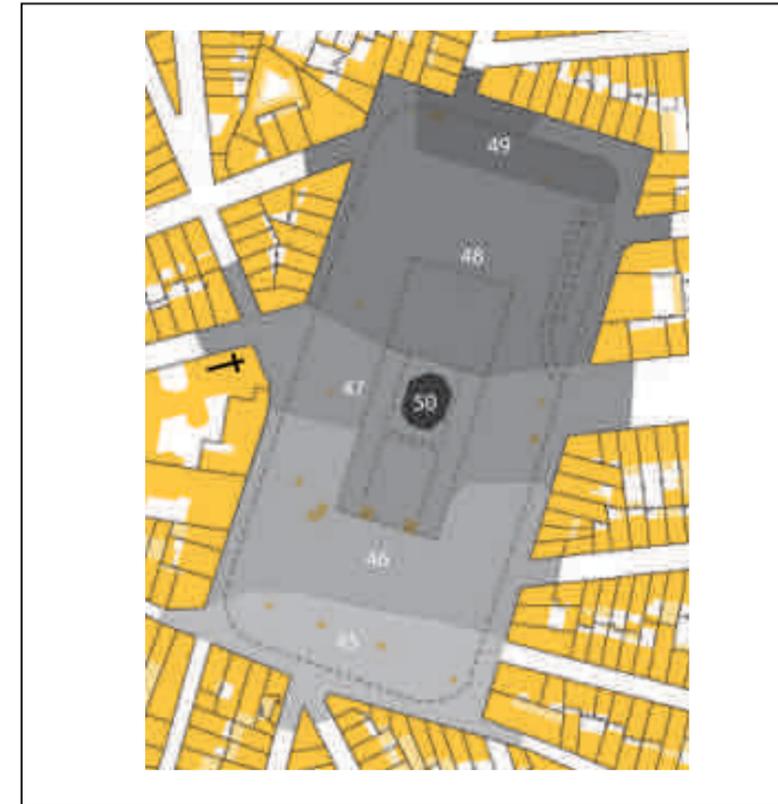


Figure 9 : La topographie du lieu.



Figure 10 : Les différences de niveau qui fractionnement actuellement la place.

Le plan local d'urbanisme (PLU)

Les espaces verts d'accompagnement

Source : Extrait du règlement du PLU, dispositions générales

« Il s'agit d'espaces verts qui participent au paysage de la rue, du quartier ou à la qualité du bâtiment. [...] »

Sur ces espaces,

- Hormis le cas des accotements et délaissés,
- les arbres de haute tige abattus sont compensés par des sujets en quantité et qualité équivalente (essence et développement à terme) ;
- la composition d'ensemble et le parti d'aménagement qui ont présidé à la construction de l'ensemble concerné (circulations, espaces intermédiaires..) sont respectés, hormis en cas de recombinaison spatiale globale du site. Dans ce cas, l'équilibre existant espace vert-autre espace (espace bâti ...) sera respecté. »

Le PLU offre donc une marge de manœuvre en cas de recombinaison globale de la place Jean Jaures. **L'espace vert d'accompagnement identifié au PLU ne doit pas être considéré comme une contrainte.**

Les séquences architecturales d'accompagnement

Des séquences architecturales remarquables sont identifiées aux documents graphiques du PLU. Il s'agit, pour les séries « SB » d'immeubles remarquables sur un plan urbanistique (continuité, rythme, répétition, homogénéité, perspective).

Les constructions nouvelles et les travaux sur constructions existantes ne doivent pas compromettre la cohérence de l'organisation, la volumétrie générale du bâti, la qualité architecturale d'ensemble et le paysage urbain dans lequel ils s'insèrent. Ils doivent respecter les caractéristiques de la séquence concernée (rythmes et ordonnancement).

Les séquences SA et SB font également l'objet des mêmes prescriptions que celles édictées pour les tissus urbains homogènes « TH » également réglementé dans les dispositions générales du règlement.

Le projet portant sur les espaces publics, il ne remettra pas en cause la préservation de la séquence architecturale autour de la place.

La valorisation de la séquence par l'aménagement urbain est toutefois possible.

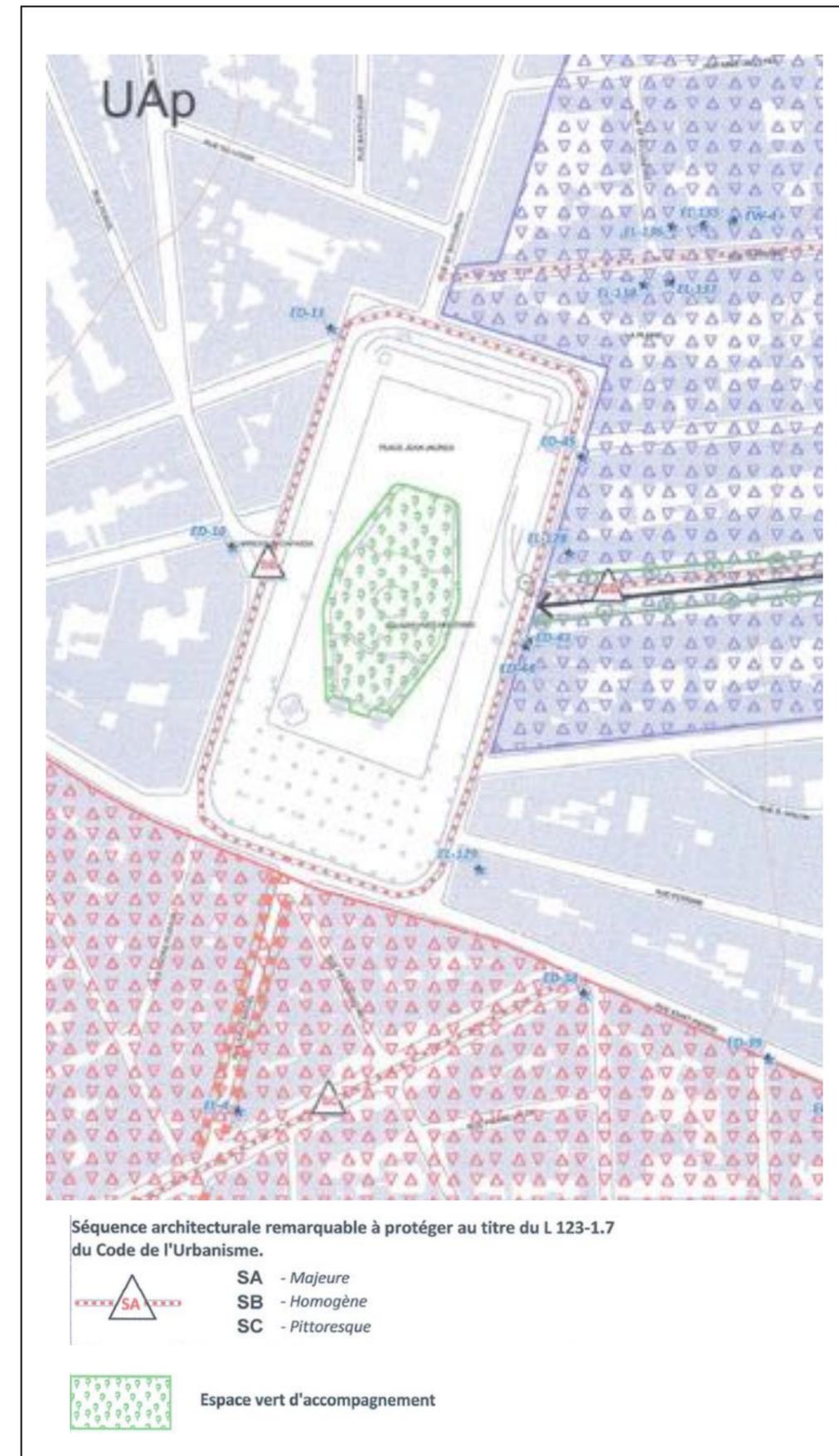


Figure 11 : Extrait du zonage du PLU de Marseille.

Le projet d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a prescrit en décembre 2014, à la demande de la ville de Marseille, la mise en révision des Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Belsunce, du Panier, de Noailles-Canebière-Opéra-Thiers, de République-Joliette en vue de leur transformation en Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP).

Ce nouveau dispositif de protection du patrimoine a pour ambition de développer une nouvelle approche de la gestion des territoires. Il formalise pour le Centre de Marseille un projet urbain ambitieux, à la fois créatif et respectueux de ses racines historiques et des patrimoines de grande valeur de la Ville. Il propose notamment une meilleure prise en compte des enjeux paysagers et environnementaux.

Le périmètre de l'AVAP inclut la place Jean Jaurès.

Ce que dit l'AVAP à propos de la Place Jean Jaurès

Ces éléments sont extraits du document provisoire en annexe.

- Une qualité du bâti XIX^{ème} à préserver.
- Des perspectives urbaines intéressantes à valoriser vers le quartier Chave.
- Maintenir et reconstituer le mail planté qui ceinture la place.
- Mettre en valeur les 4 magnolias.
- Conserver la fontaine Wallace et les lampadaires du XIX^{ème} siècle du square.
- Mettre en valeur la plaque commémorative rue Curiol.
- Favoriser les aménagements qui réduisent l'effet de chaleur urbaine comme les aménagements hydrauliques à ciel ouvert ou des revêtements de sol adaptés (matériaux en coloris).
- Limiter les usages source de la chaleur urbaine et notamment la circulation automobile et le stationnement sous les arbres.

Les préconisations de l'AVAP ont été prises en compte dans le cadre de l'élaboration du présent programme.

Vous trouverez en annexe le diagnostic issu de l'étude AVAP et la présentation des enjeux.

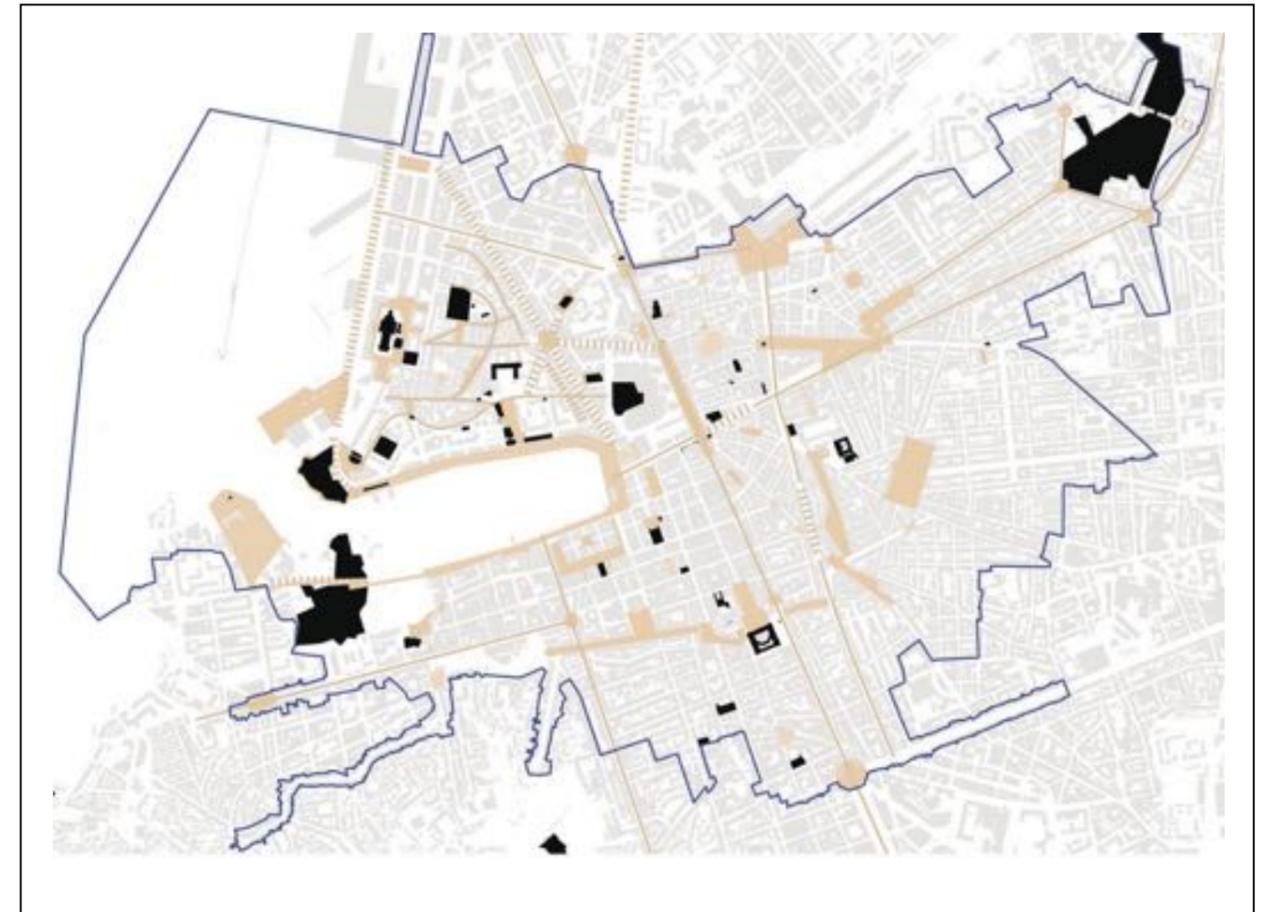


Figure 12 : Les espaces publics structurants au sein du périmètre de l'AVAP (Document de travail-Janvier 2016)

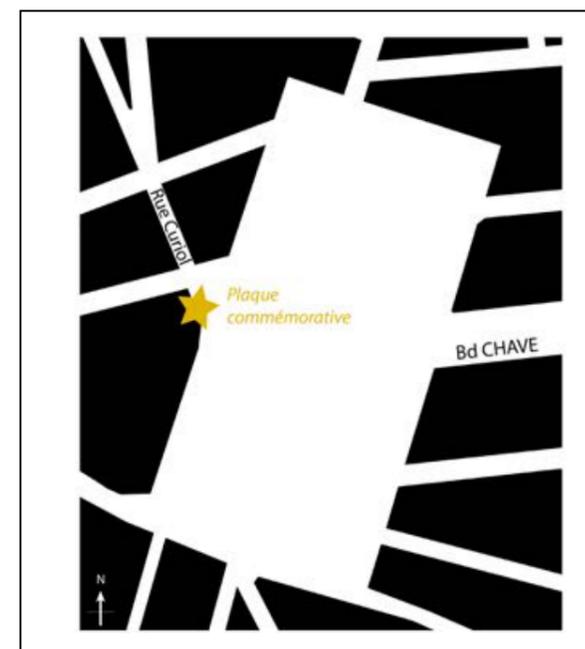


Figure 13 : Plaque commémorative rue Curiol

L'état des lieux : les usages de la place

La place Jean-Jaurès accueille actuellement de nombreux usages :

- Les circulations voitures, poids-lourds, bus, modes doux...
- Le stationnement,
- Le marché de la Plaine,
- Les terrasses des bars, cafés, restaurants,
- Les jeux pour enfants,
- Des kiosques commerçants,
- Ainsi que tous les commerces et services installés dans les immeubles qui bordent la place.

La circulation

Une double voie de circulation à sens unique ceinture la place et joue un rôle de desserte et d'accès alternatif aux grands boulevards de contournement.

C'est un lieu de transit entre le Nord et le Sud de la ville complémentaire au cours Lieutaud.

Le fort trafic supporté par cette double voie à sens unique entraîne des dysfonctionnements car l'environnement n'est pas adapté à ce niveau et ce type de trafic.

La place qu'occupent le stationnement autorisé et le stationnement en double file vient compliquer encore la situation, tout comme les livraisons.

Enfin les jours de grand marché, la circulation et le stationnement des forains augmentent encore la problématique.

Une enquête de circulation et de stationnement a été réalisée en 2015 par le cabinet TransMobilités, à la demande de la SOLEAM, afin de dresser un diagnostic du site sur la place de la voiture et du stationnement.

Le document final (avril 2015) est joint au dossier.

Si l'on résume les résultats de l'enquête circulation :

- Autour de la place, une rue particulièrement chargées : la rue Saint Savournin.
- Quatre rues au trafic modéré : la rue Curiol, la rue Saint Michel, la rue Ferdinand Rey, et la rue Saint Pierre.
- Le trafic de transit domine : 80% à 85% du trafic global, contre 15% à 20% pour le stationnement.

- Le flux de transit dominant va du sud au nord, avec un trafic compris entre 700 et 1100 véhicules à l'heure de pointe du matin et du soir.
- Le mouvement le plus important part de la rue Ferdinand Rey vers la rue Saint Savournin avec environ 300 véhicules entrant en heure de pointe.
- A l'ouest de la place, on compte seulement 100 véhicules à l'heure de pointe du matin et du soir sur la première section, mais et jusqu'à 600 véhicules sur la deuxième section. Sur cette section 80% du trafic provient de la rue Curiol en direction de la rue Fontange et Saint Pierre.



Figure 144 : Présentation du réseau viaire (Source : SAMOP).

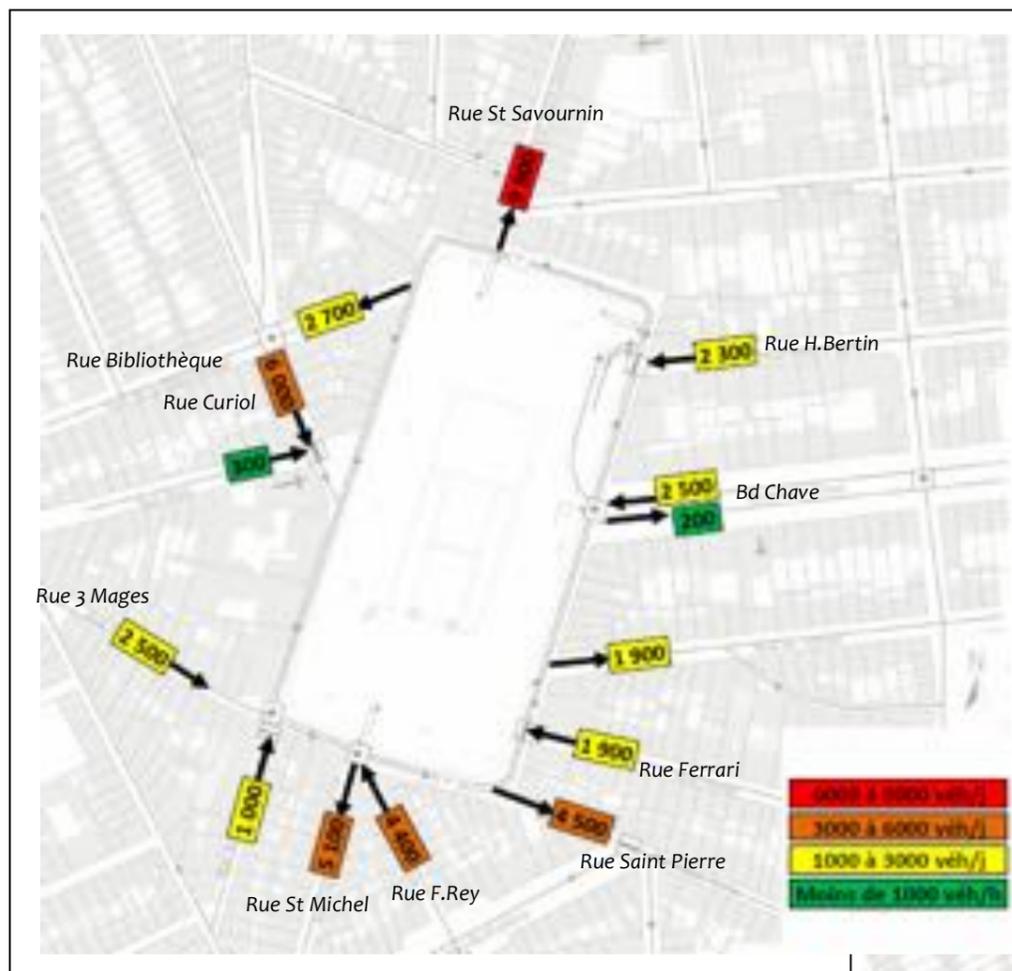


Figure 155 : Trafics Moyens Journaliers (Source : TransMobilités).

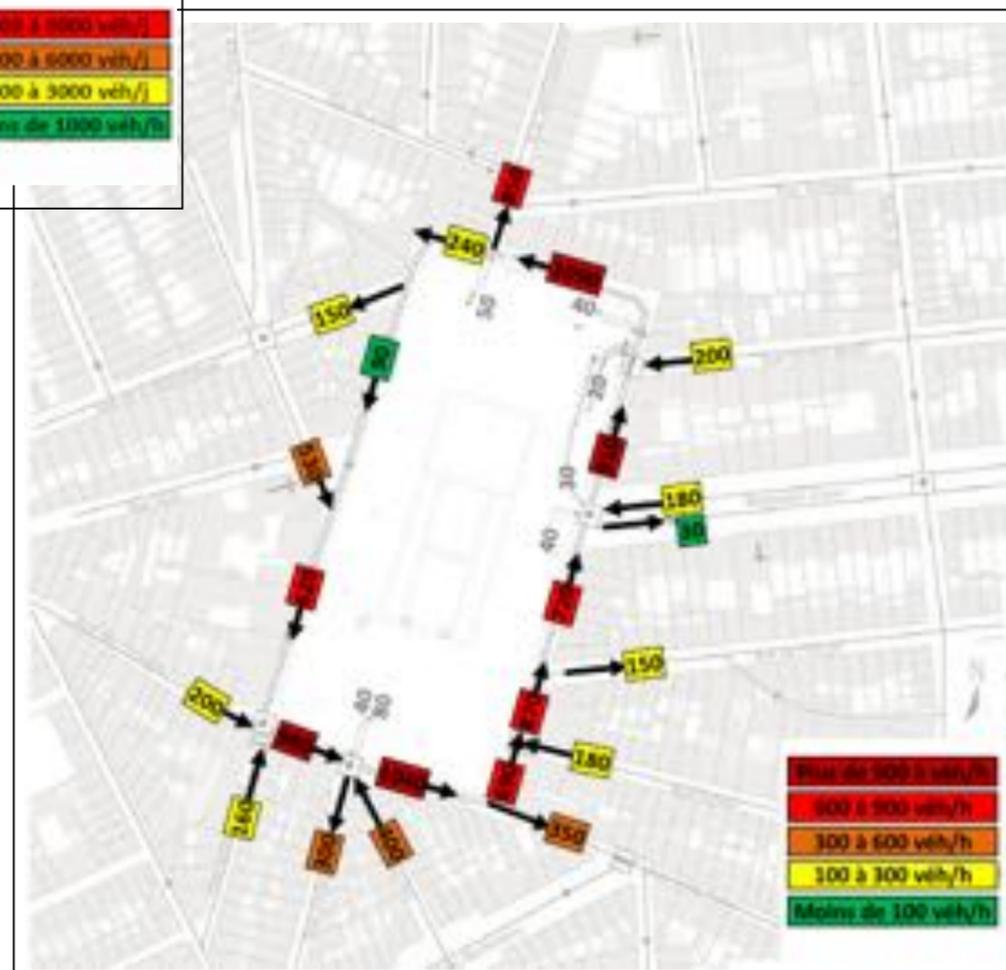


Figure 166 : Trafics en Heure de Pointe du Soir (HPS) (Source : TransMobilités).

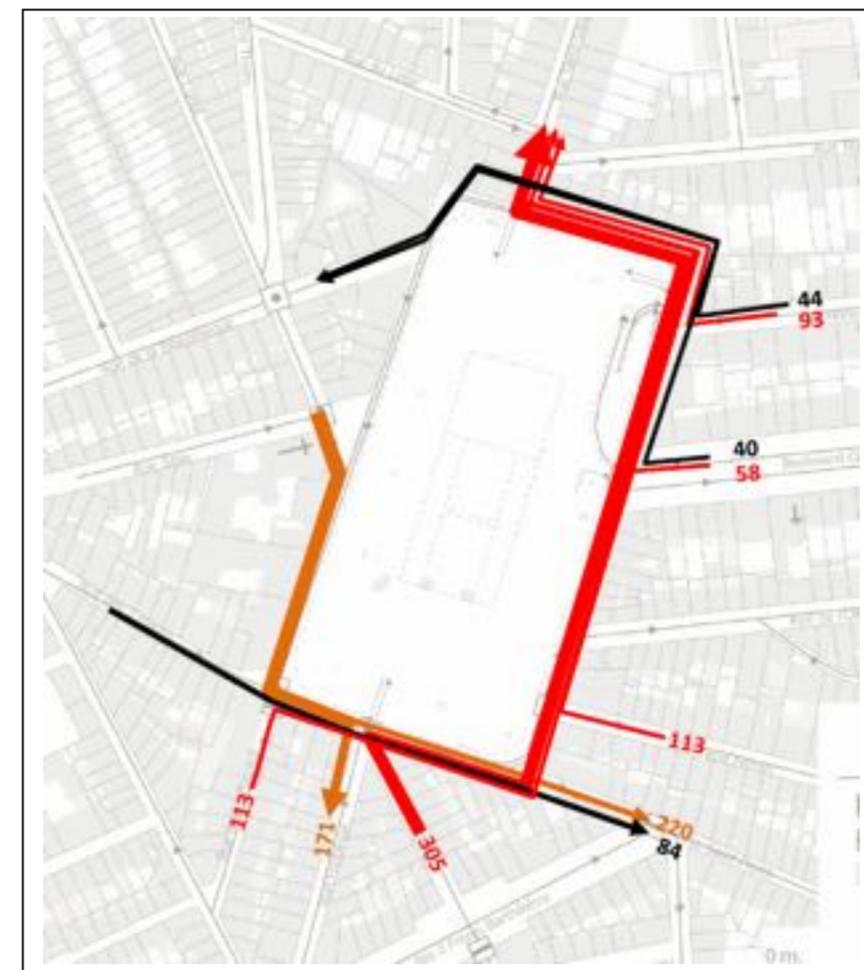


Figure 177 : Enquête OD - Principaux mouvements en transit en HPS (Source : TransMobilités).

Les comptages ont par ailleurs fait ressortir des dysfonctionnements plus localisés en heure de pointe :

En HPM (Heure de Pointe Matin) :

- Une circulation ralentie sur le côté nord après la rue Horace Bertin, liée à des perturbations en aval sur la rue Saint Saviourin (feu et dépose minute en pleine voie au droit de l'école).
- Une saturation sur le côté ouest de la place et la rue Curiol, liée au stockage lors du feu rouge dont le cycle est long, et à la neutralisation régulière d'une des 2 voies de circulation (dépose minute, livraison,...)

En HPS (Heure de Pointe Soir) :

- On retrouve la saturation sur le côté ouest de la place et la rue Curiol, liée au stockage lors du feu rouge dont le cycle est long, et à la neutralisation régulière d'une des 2 voies de circulation (dépose minute, voire stationnement illicite).
- La rue Ferdinand Rey est également encombrée, à cause du fort trafic et de la durée limitée du feu vert.

Si l'on résume les conclusions de l'enquête circulation :

- Malgré un niveau de trafic élevé, les flux devraient théoriquement s'écouler correctement au regard du profil à deux voies de circulation et des feux en place.
- En réalité, l'écoulement n'est pas toujours correct, une des deux voies étant souvent neutralisée par les livraisons (matin) et par le stationnement anarchique en double file (après-midi et soirée).
- Face à ce constat, **la solution de réduire la circulation à une seule voie peut être envisagée**, à condition de supprimer toute possibilité de stationnement anarchique, et de supprimer les places de stationnement le long des voies dans les secteurs où le trafic est le plus important.

Le stationnement

Si l'on résume les résultats de l'enquête stationnement, concernant le stationnement de surface :

- 244 places de stationnement licites en surface, dont 77 le long de la voie (+ 5 places livraison).
- 30% du stationnement est de courte durée, soit environ 66 places.
- En surface le stationnement est payant (horodateur). Les résidents occupent environ 40% des places de surface ; 30% du stationnement concerne de la moyenne durée ; **30% du stationnement concerne de la courte durée, soit environ 66 places.**
- En plus des 244 places licites, le soir la place est investie par les véhicules : de 100 à 200 véhicules stationnés à 20h (pour les loisirs : bars et restaurants), qui sont repartis le matin.
- Au total, en soirée, la place peut donc comptabiliser jusqu'à 450 véhicules environ.

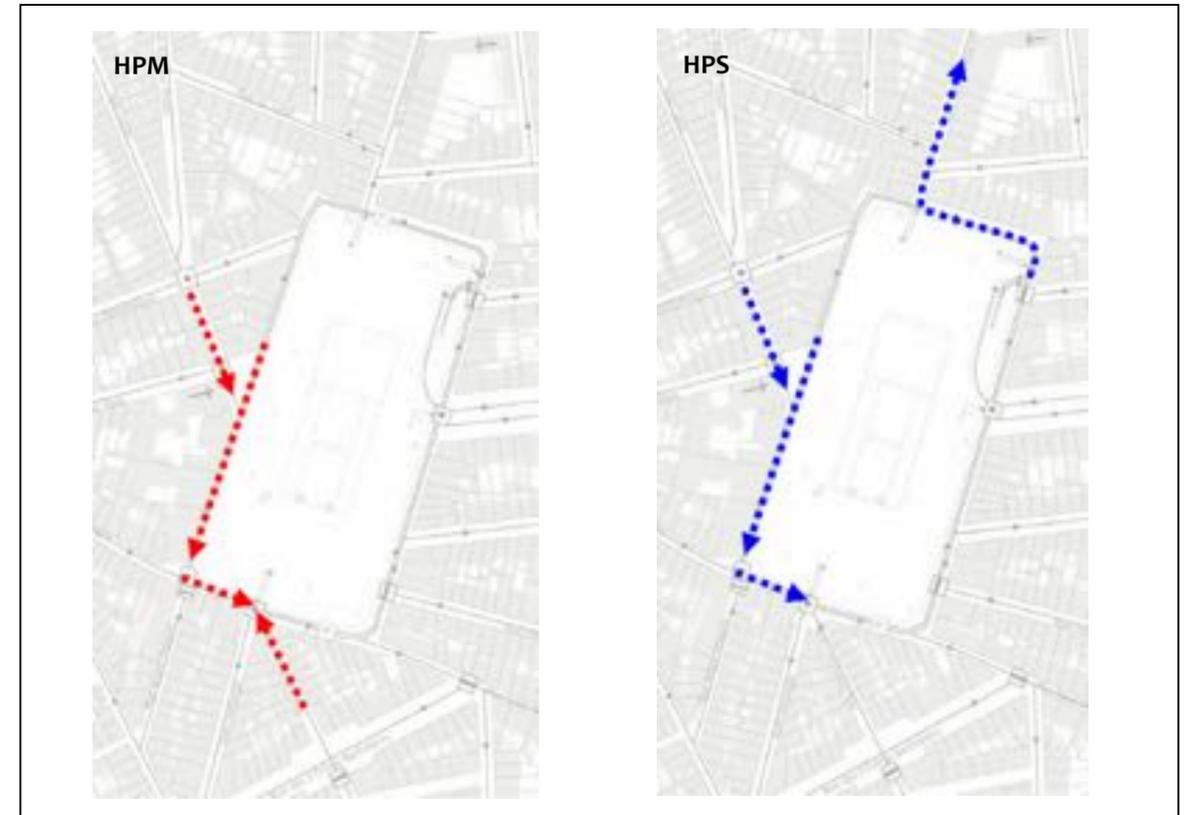


Figure 199 : Les dysfonctionnements circulatoires (Source : TransMobilités).



Figure 188 : Les aires de stationnement sur et autour de la place (Source : TransMobilités).

Si l'on résume les résultats de l'enquête stationnement, concernant le stationnement de surface aux abords de la place :

- Les places de stationnement dans les rues du « Secteur Ouest » sont très largement occupées, tous les jours, à toute heure.
- Les places de stationnement dans les rues du « Secteur Sud » sont très largement occupées, tous les jours, à toute heure.
- Dans les rues du « Secteur Est », on note par contre quelques dizaines de places disponibles, notamment le matin hors jours de marché.
- En soirée par contre, plus aucune place disponible non plus.

Concernant le stationnement sous-terrain :

Le parking souterrain Jean Jaurès, situé sous la moitié nord de la place et concédé à Vinci offre 487 places voitures et 38 places motos.

Actuellement, le parking est utilisé à 90% par des abonnés, pour autant, la rotation abonnés/non abonnés s'effectue de façon satisfaisante dans la journée. Au cours de la journée, entre 100 à 200 places sont disponibles. **En soirée par contre, le parking est complet.**

Le niveau N-1 du parking Jean Jaurès prévoit 80 places pour les véhicules de grande hauteur, et deux monte-charges sont à disposition en plus des ascenseurs (dont les émergences sont repérées p37). La majorité des places sont d'ores et déjà occupées par des abonnés, principalement des camionnettes de forains. Certains remontent en surface lors des marchés.

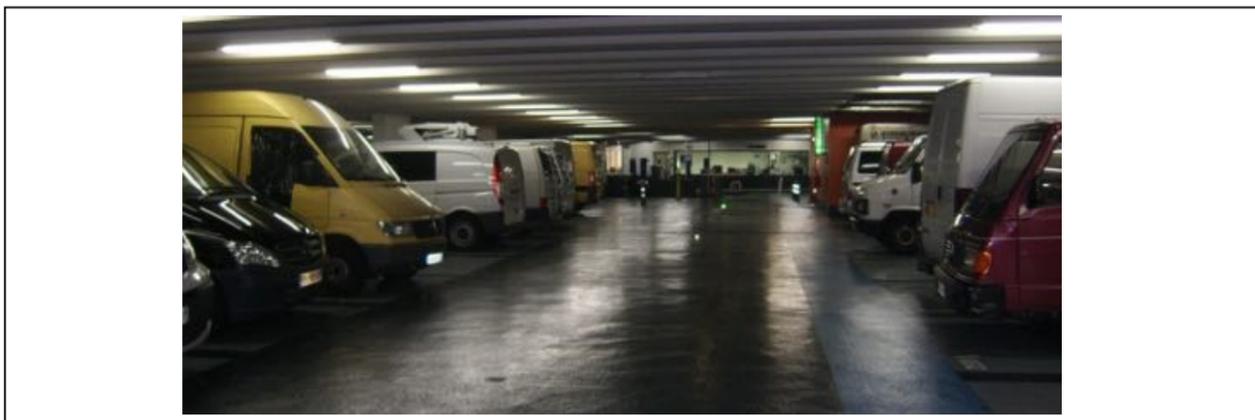


Figure 212 : Le N-1 du parking Jean Jaurès.

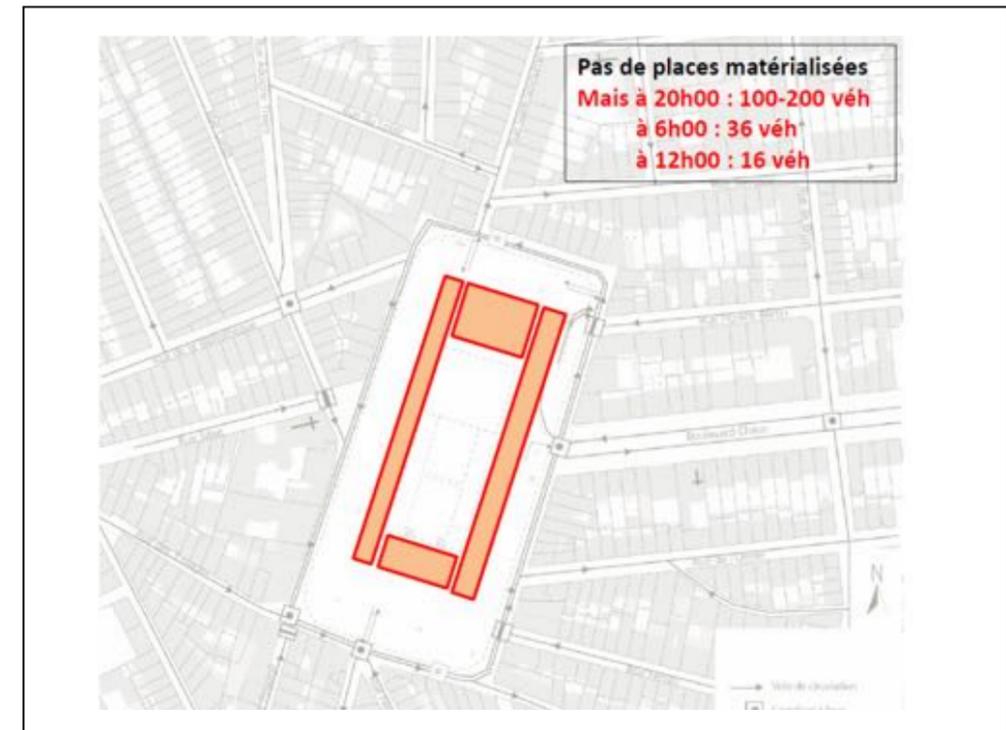


Figure 20 : Le stationnement illicite en soirée (Source : TransMobilités).

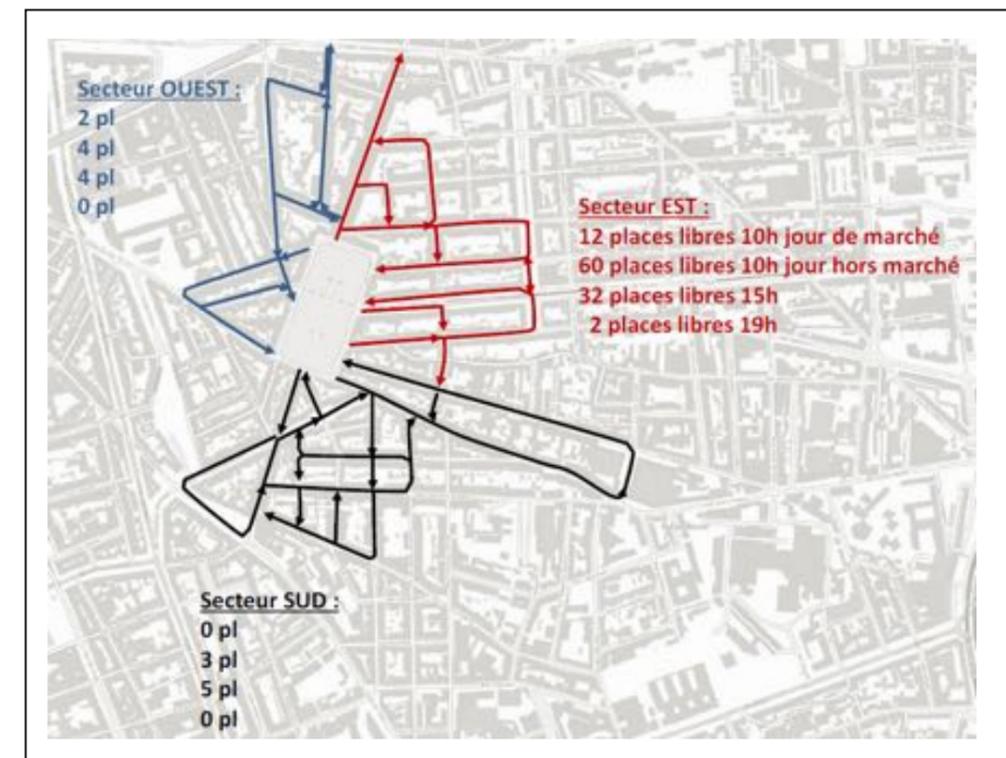


Figure 201 : Le stationnement dans les rues alentours (Source : TransMobilités).

Le parking sous-terrain du Cours Julien, situé à 300m environ de la place Jean Jaurès et concédé à QPark, offre quant à lui 630 places voitures. Il est utilisé à 30% par les abonnés.

Si en journée entre 250 et 300 places sont disponibles, en soirée, le parking est également complet, occupé à 65% par des usagers « horaires » pour un usage bar/restaurant.

Enfin, le parking Gambetta, situé à une dizaine de minutes à pieds de la place Jean Jaurès, n'est pas considéré actuellement comme une alternative pour les usagers de la Place, notamment en raison de son image, du dénivelé, ...

Si l'on résume les conclusions de l'enquête stationnement :

- En journée, seules 180 places sur les 244 que compte la place en surface sont utilisées.
- Parmi elles, 65 sont utilisées pour les courses/shopping et services administratifs.
- Ce chiffre correspond également actuellement au stationnement courte-durée.
- **On peut donc considérer qu'il faut maintenir à minima 65 places de stationnement en surface pour maintenir le dynamisme commercial du quartier en journée, et assurer l'accès aux services.**
- Les parkings souterrains et les rues voisines à l'Est offrent une alternative en journée pour les autres usages.
- En soirée, les 244 places licites sont occupées, plus 200 places illicites ; soit près de 450 véhicules en surface.
- Les parkings souterrains et les rues voisines n'offrent aucune alternative en soirée.

Les transports en commun

Deux arrêts de bus se trouvent sur la place Jean Jaurès, un dans chaque sens pour la ligne 74 reliant Thiers – Réformés à Vallon Montebello en passant par Castellane.

Le tramway T1 passe en souterrain sous la place et l'arrêt le plus proche se trouve à 170m à l'Est de la place sur le boulevard Chave.

Les stations de métro les plus proches sont celles de Notre Dame du Mont (ligne 2) et Réformés-Canebière (ligne 1).



Figure 223 : Les transports en commun.

Les modes doux (ou modes actifs)

La circulation des piétons sur les trottoirs est aujourd'hui compliquée par leur étroitesse au vu de leur fréquentation et de leur encombrement. Les normes d'accessibilité universelle ne sont pas respectées, notamment en raison du mobilier (potelets) qui réduit la largeur de certains trottoirs

Les cyclistes ne bénéficient d'aucun itinéraire spécifique. Trois stations vélo libre service sont par contre réparties autour de la place. En raison de leur positionnement en point haut, elles sont souvent vides ce qui réduit leur potentiel.

On ne trouve pas d'arceaux de stationnement pour les deux roues « privés » sur la place. Les arceaux de protection des troncs ou les potelets anti-stationnement sont donc détournés à cet effet.

Les aménagements en faveur des modes doux sont donc insuffisants à l'heure actuelle.



Figure 234 : vélo libre service / vélo privé.

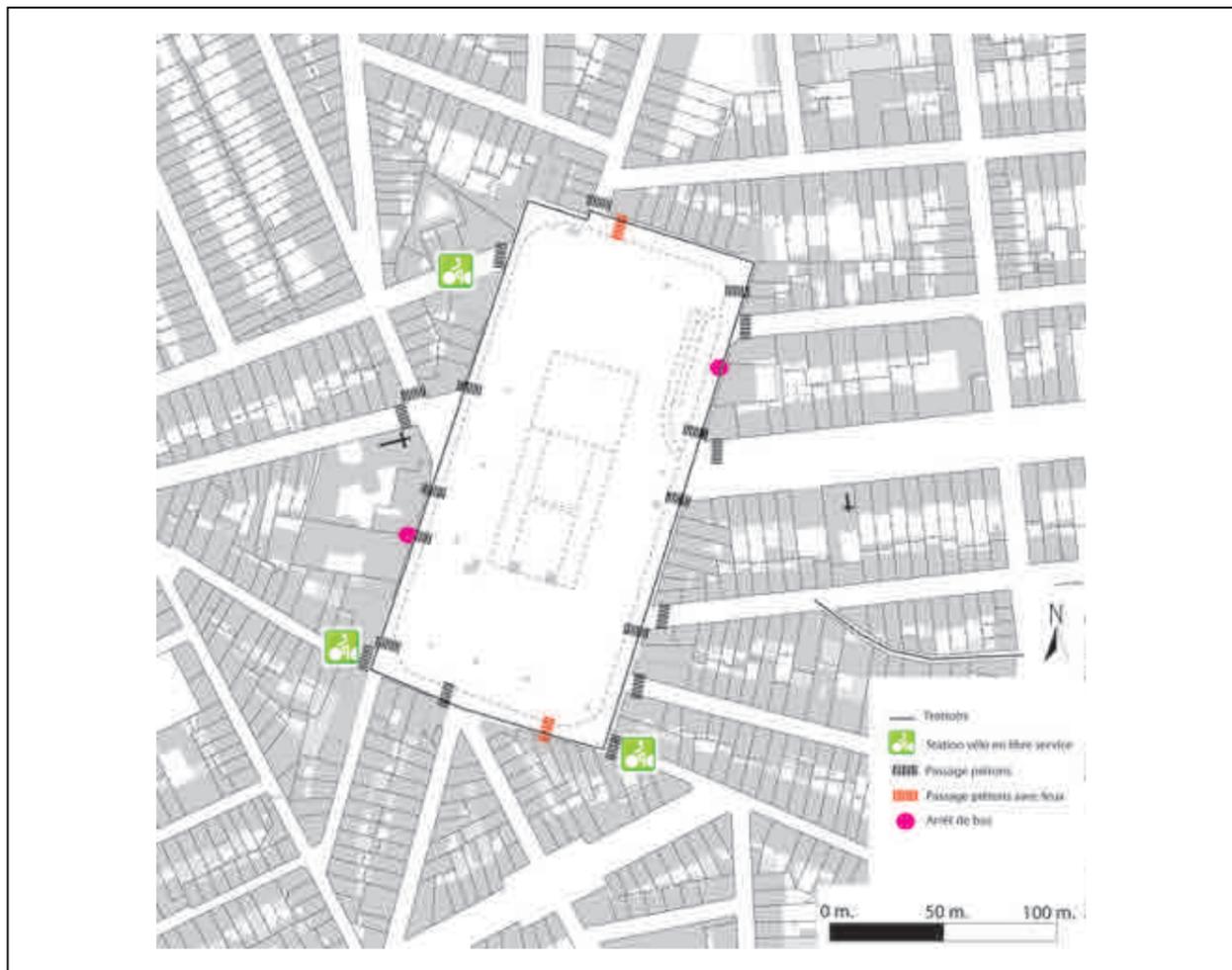


Figure 245 : Les aménagements à destination des modes doux.

Le marché de la plaine

La Plaine est connue pour son marché. Présent 6 jours sur 7, il varie cependant en dimension et en produits proposés à la vente.

- Mardi, Jeudi, Samedi - produits manufacturés et alimentaires - jusqu'à 300 commerçants non sédentaires (CNS).
Environ 1 800ml de marché, soit 300 emplacements de 6ml en moyenne ; dont seulement 100ml pour les produits alimentaires.
- Mercredi - 17 fleuristes/horticulteurs et 3 CNS alimentaire ; environ 120ml de marché.
- Lundi et Vendredi : 3 à 4 CNS alimentaires seulement ; environ 25ml de marché.

La volonté des pouvoirs publics est d'aller vers une meilleure organisation et lisibilité du marché, avec augmentation de la part des commerces dédiés à l'alimentaire.

Les commerces et services

56 commerces / services de proximité sont proposés sur les abords de la place. 46% de l'offre commerciale, de service sont des commerces alimentaires (brasserie, café, épicerie, boulangerie, snack,...).

On retrouve en pieds d'immeubles 9 bars/café et 4 restaurants/snacks.

Il est à noter sur la place la présence de 7 enseignes nationales : Casino, La Poste, Banque Populaire, Assu 2000, Numéricable, Société Générale et LCL.

Les kiosques

On recense sur la place :

- 2 presses dont 1 fermée,
- 2 snacks,
- 2 poissons/fruits de mer,
- 1 local placier et 1 halte garderie (en symétrie des 2 émergences du parking nord)
- ainsi qu'un bloc sanitaire.

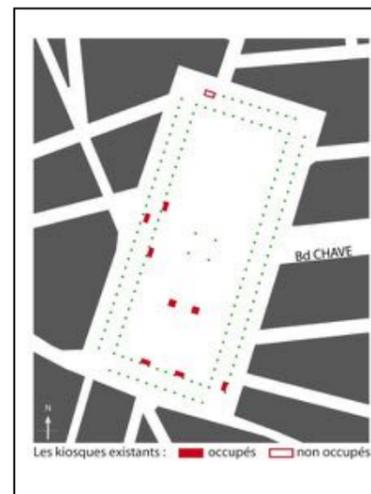


Figure 256 : Les kiosques.



Figure 267 : Les commerces et services qui bordent la place Jean Jaurès.

Les terrasses

Treize établissements bénéficient d'une autorisation pour implanter une terrasse : certains sur les trottoirs, d'autres sur la place, en dehors des heures de marché, soit après 15 heures.

Les trottoirs étant de faible largeur, et les conflits (chevauchement des horaires) avec le marché importants, un grand nombre de terrasses sont aujourd'hui peu attractives.

Tout comme pour le marché, la volonté portée par les pouvoirs publics est celle d'une clarification de l'espace public et de ses usages. Cela se traduit dans le cas des cafés, bars et restaurants par l'aménagement d'espaces permanents dédiés aux terrasses.



Figure 279 : Le marché et les terrasses de la Plaine

L'aire de jeux et de repos : le square Yves Montant

L'aire de jeux, à destination des 6-12 ans, est très fréquentée. Peu d'aires de jeux sont en effet aménagées au centre de Marseille. 200 personnes y ont déjà été recensées simultanément. Elle semble donc trop contrainte pour répondre aux besoins. Le besoin d'ombrage est souligné afin d'apporter un confort d'usage.

L'actuel espace en déshérence, au Nord du square, était précédemment un espace dédié au boullisme, un espace multi activités à destination des adolescents, puis un terrain de foot (supprimé il y a 5 ans environ).

Notons que le square est aujourd'hui entouré de hautes grilles, ce qui ne suffit pas cependant à interdire son accès en soirée.



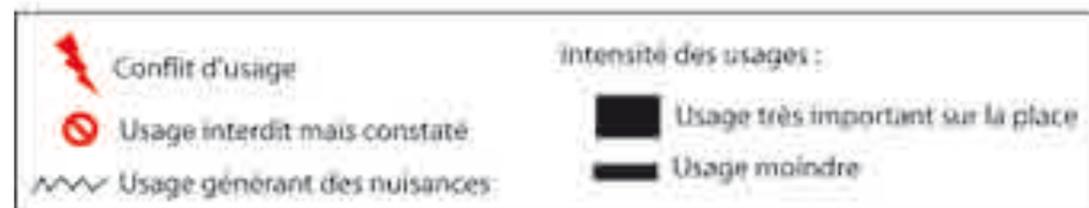
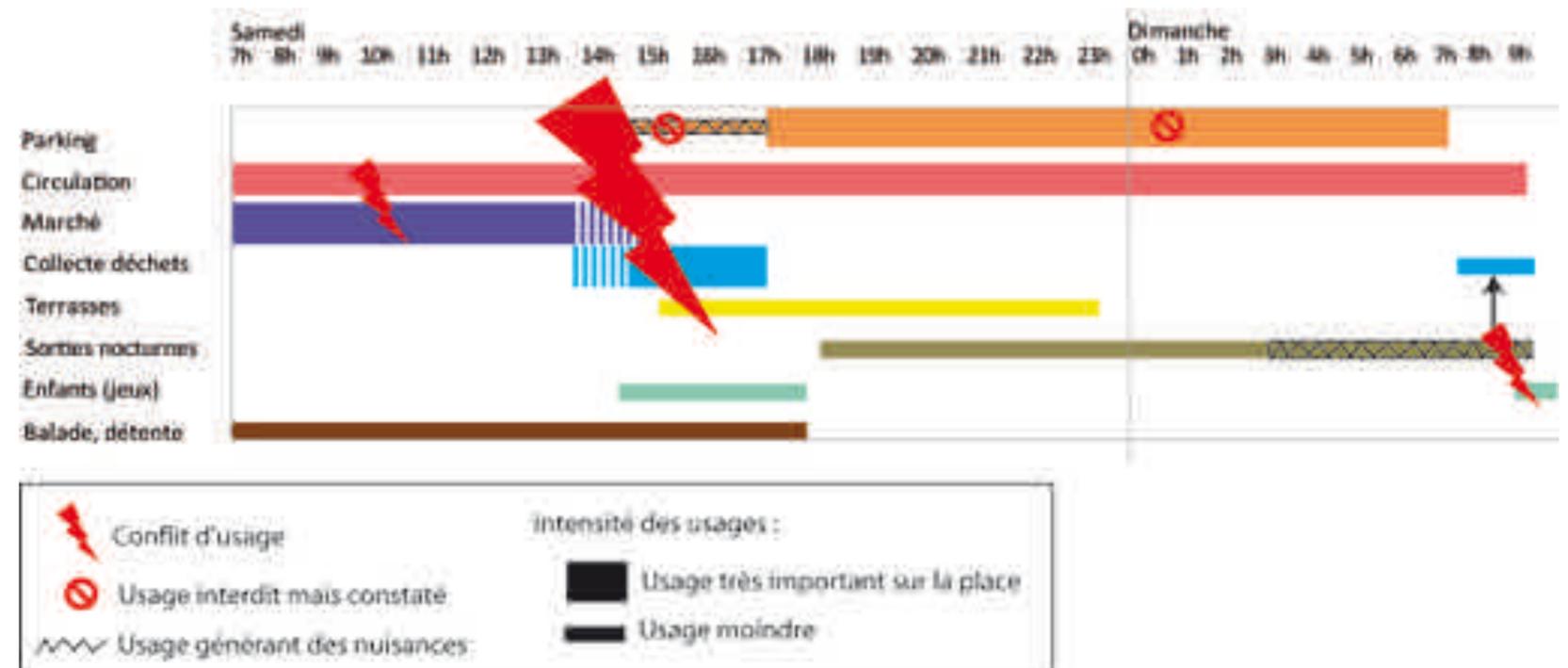
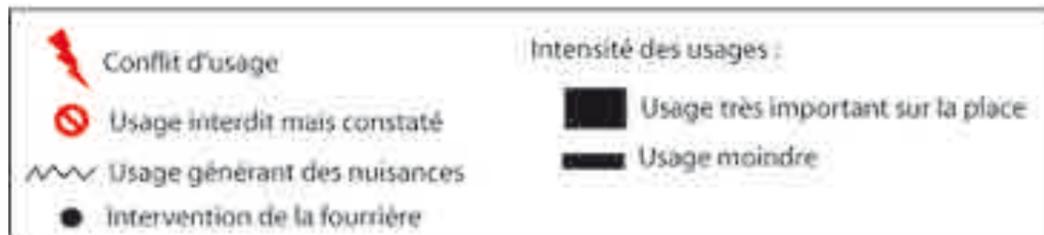
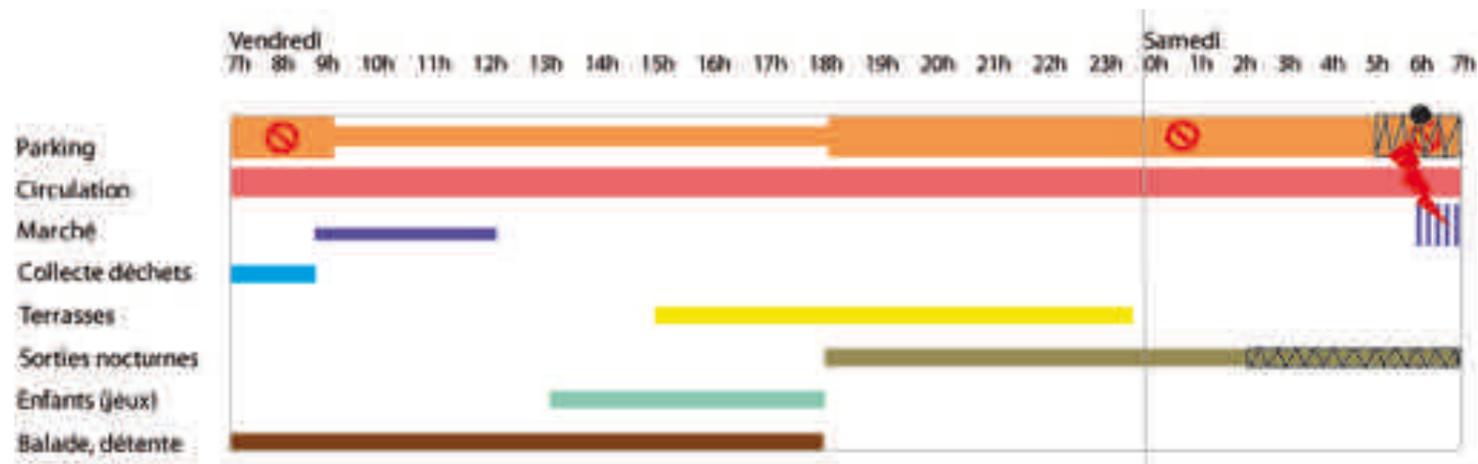
Figure 288 : Le square.

Synthèse des usages au fil de la journée et de la nuit



Figure 30 : Les différents usages de la place schématisés.

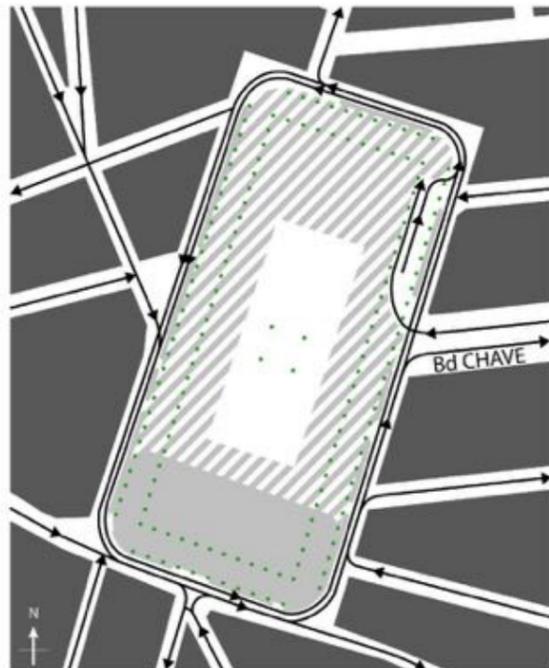
Les conflits d'usage mis à jour



Remarque : Les conflits d'usage présentés le samedi après-midi se retrouvent également les autres jours de marché (mardi et jeudi).

L'état des lieux : la répartition actuelle des espaces

Circulation et stationnement



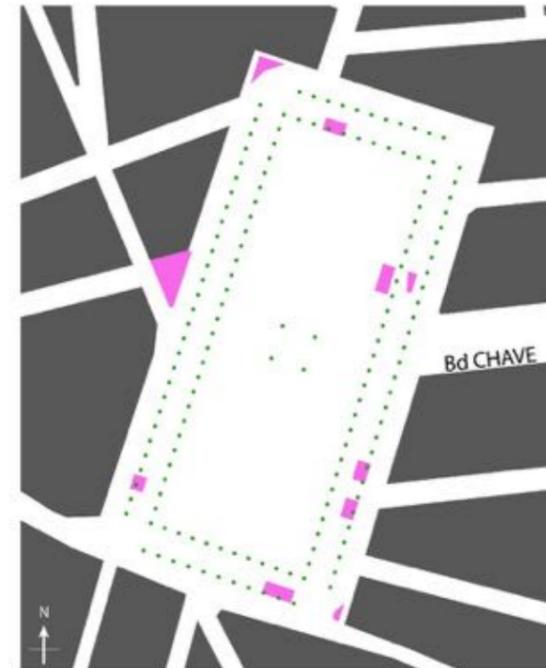
Environ 250 places de stationnement
+ une dizaine d'illicites en journée
+ 100 à 200 illicites à 20h

Le marché



Environ 14 000 m² de marché

Les terrasses



Environ 750 m² de terrasses

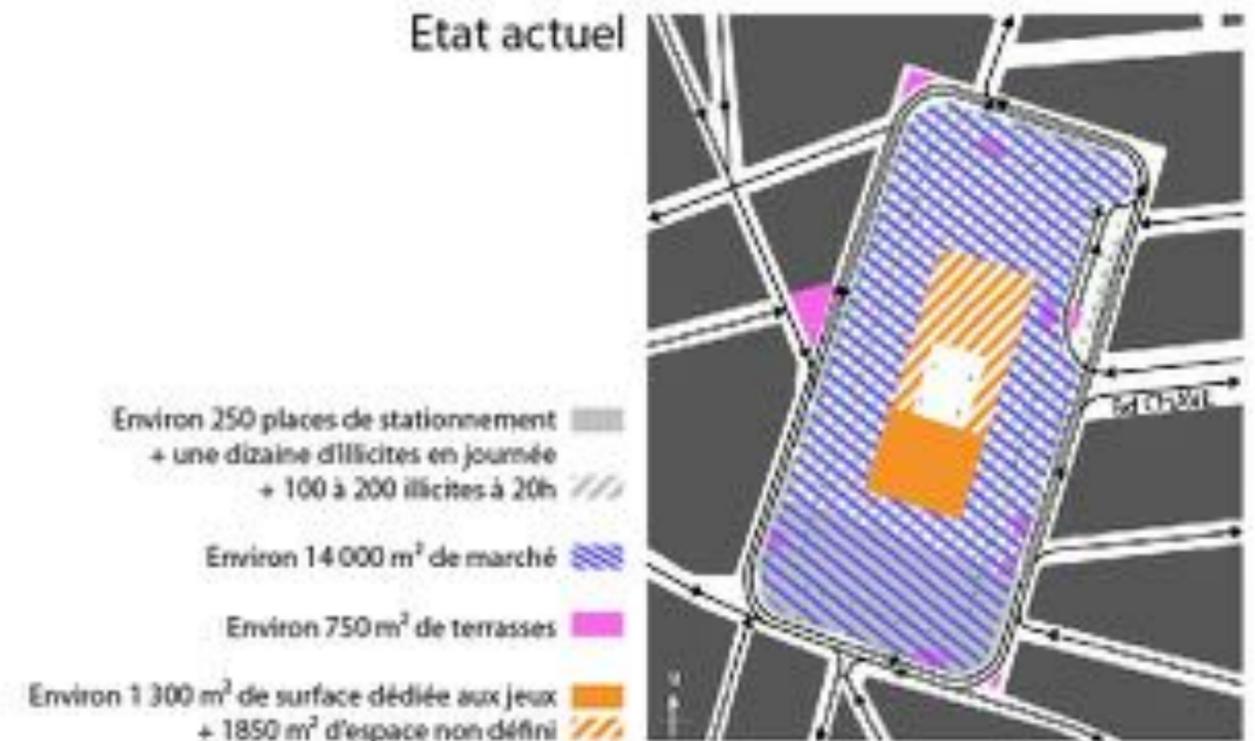
Le square



Environ 1 300 m² de surface dédiée
aux jeux
+ 1850 m² d'espace non défini

(Surfaces données à titre indicatif)

Etat actuel



L'état des lieux : les espaces publics

Les revêtements de surface

On recense sur la place une pluralité de revêtements de sol : enrobé, pavés, dalles, stabilisé, sol souple amortissant et terre végétale.

Certains revêtements sont localement dégradés : absence de pavés ou de sol amortissant souple,...

La place est quasiment entièrement imperméabilisée. Les surfaces en terre végétale ne représentent que 5% de la surface globale de la place (1 400 m² environ sur 25 300 m²).

Le mobilier

- Près d'une soixantaine de bancs publics occupent la place, dont la moitié dans le square.
- Concernant la gestion des déchets, on dénombre 2 points de collecte des déchets ménagers au nord-ouest et sud-est de la place, ainsi qu'un point d'apport volontaire pour le tri sélectif en surface à l'intersection avec le Bd Chave. Une vingtaine de corbeilles de propreté ponctue ensuite la place.
- Un seul bloc sanitaire est présent sur la place, qui dysfonctionne régulièrement.
- La place est envahie de potelets anti stationnement qui nuisent à la lisibilité de l'espace et à l'accessibilité universelle. Les quelques bornes escamotables à clé ont fait l'objet de « piratage » (duplication des clés).
- Les tilleuls sont protégés par des entourages d'arbres métalliques.
- Des grilles métalliques de grande hauteur clôturent le square, ainsi que les magnolias centenaires à l'intérieur du square.
- Concernant l'éclairage public, la place est éclairée par des appliques murales en façade, et par des mats au centre (boules et mats à 2 têtes). Il s'agit d'un éclairage purement fonctionnel et peu performant.
- La vidéosurveillance a été mise en place en 2012. Au-delà du vandalisme, le positionnement des caméras n'est pas optimal (lié aux nombreux arbres et toiles des stands des forains).
- Du mobilier urbain d'intérêt patrimonial a été repéré dans le cadre de l'AVAP : la fontaine Wallace et les lampadaires du XIX^{ème} siècle qui se situent dans le square.

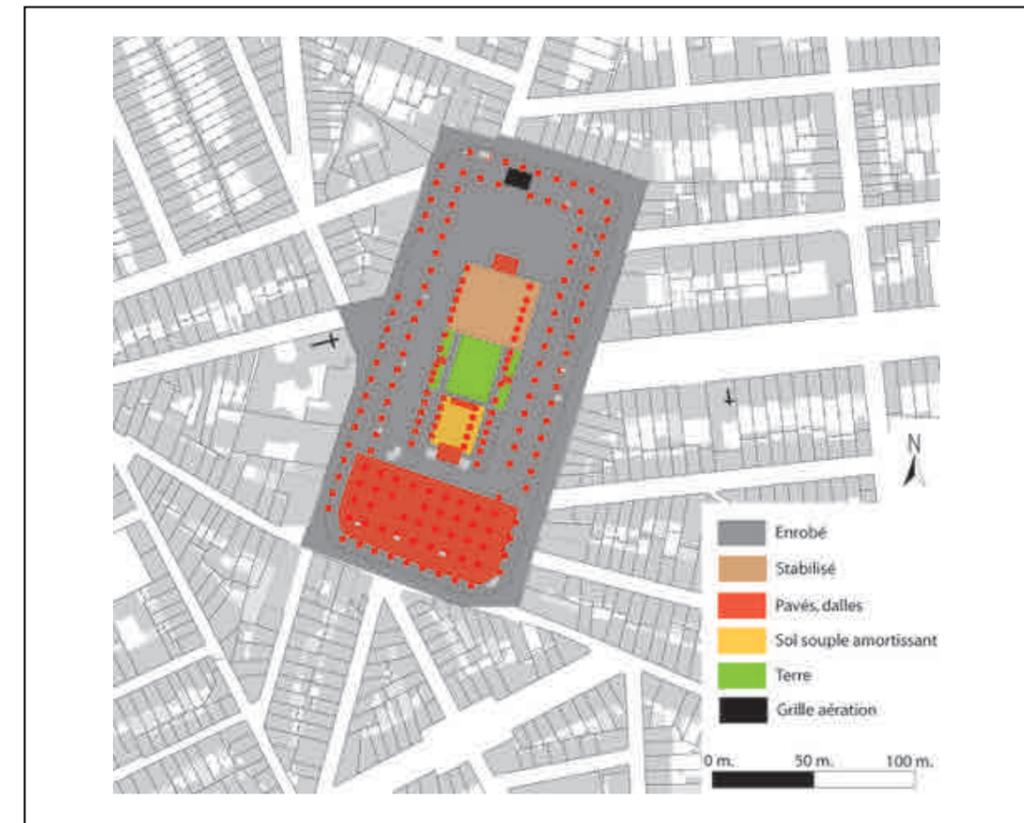


Figure 291 : Les revêtements de sol.

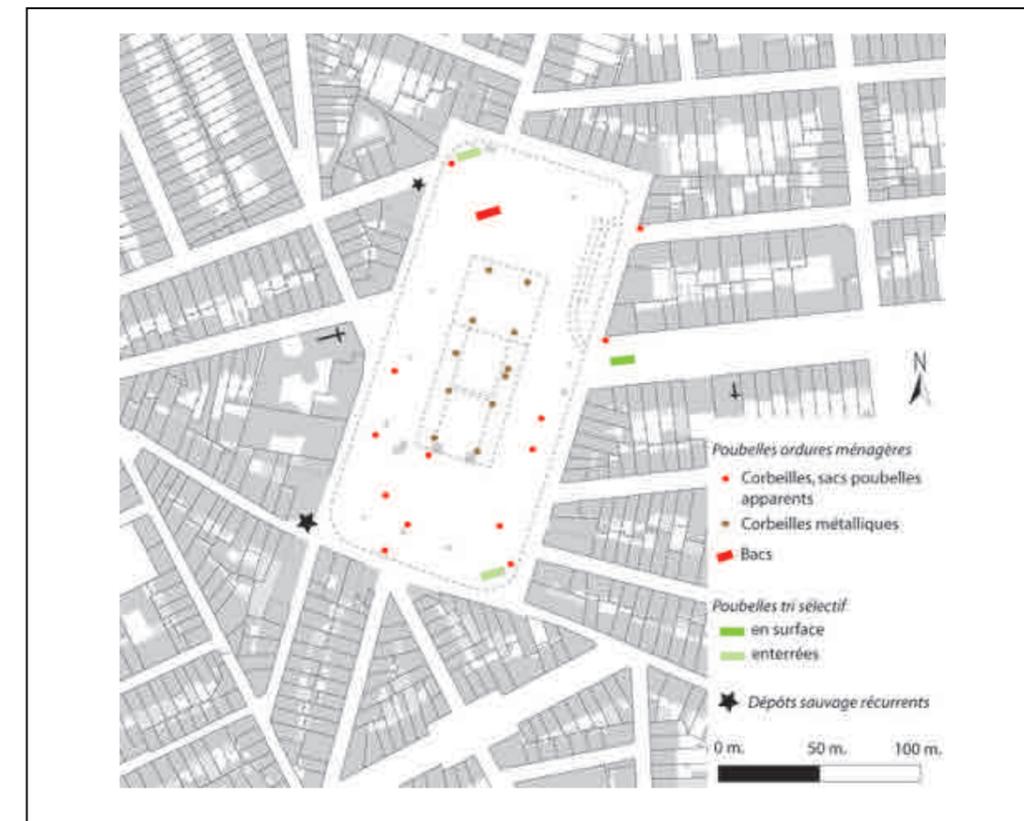


Figure 302 : Le mobilier de gestion des déchets.

La végétation

La place est structurée par des alignements de tilleuls sur son pourtour, et par les plantations du square Yves Montand.

Concernant les tilleuls sont dénombrés :

- Sur la rangée extérieure : 61 tilleuls ;
- Sur la rangée intérieure : 77 tilleuls.

Ces arbres ont été plantés en 1981-1982, ils sont donc âgés d'une trentaine d'années. Ils présentent une certaine hétérogénéité (différence de tailles) : 87 sont adultes, 32 sont des moyens sujets (datés de 25 ans) et 19 sont des jeunes sujets (issus d'un remplacement).

Dans l'ensemble, ils présentent un bon état malgré un léger bois mort général sur tous les sujets. Néanmoins, pour leur âge, ces arbres ne sont pas très majestueux et insuffisamment développés.

Certains ont fait l'objet de procédures de « soins » (fertilisation,...) pour améliorer leur qualité de pousse.

A l'origine, des platanes étaient plantés sur la place, plus majestueux avec plus d'envergure. Néanmoins, le tilleul nécessite moins de taille et offre l'avantage d'une forme homogène.

Les entourages d'arbres ont été reminéralisés par des matériaux poreux ou des pavés (notamment dans les endroits de fort trafic) prenant ainsi en compte la nécessité de résister au karcher utilisé pour nettoyer la place après le marché. Ils sont qui plus est protégés des voitures et véhicules des forains par des entourages d'arbre métalliques.

En raison du marché, on retrouve dans leurs branches de nombreux sachets en plastique.

Dans le square, plusieurs essences sont présentes. 47 sujets sont recensés dont : 4 magnolias, 10 lagestoemias, 2 cercis, 1 micocoulier, 7 koletarias, 12 mélias, 3 albizias et 8 sujets non reconnus.

Les 4 magnolias sont centenaires et font l'objet d'une forte appropriation par les habitants : arbres « emblématiques » de la Plaine. Ils sont plantés sur une butte. Ils sont actuellement dans une phase de vieillissement. Des équipements techniques ont été mis en place pour ralentir les effets du vieillissement (soins intensif, engrais liquide,...). Malgré la clôture censée les protéger, ils souffrent de piétinement ainsi que d'un problème d'arrosage (l'eau ruisselle sur la butte).



Figure 313 : La végétation de la place par essence.



Figure 34 : Les magnolias du square Yves Montand.

L'état des lieux : les réseaux existants

Une demande de renseignement a été lancée par la SOLEAM auprès des concessionnaires.

Les documents transmis par concessionnaires sont joints au dossier :

- Eaux de Marseille
- ERDF
- GRDF
- Orange
- Régie des transports de Marseille
- SERAMM Service d'Assainissement Marseille Métropole
- SOMEDEP société méditerranéenne d'éclairage public

Par ailleurs, la SOLEAM a engagé une mission de détection des réseaux, les résultats sont également joints au dossier.

Les travaux engagés dans le cadre de la requalification de la place pourront être l'occasion de déplacer, rénover ou renforcer certains réseaux. Les concessionnaires concernés seront donc associés à la démarche.



Figure 325 : Les réseaux existants.

Les ambitions du projet

L'enjeu est de proposer un aménagement qui concilie à la fois :

- l'identité urbaine forte et son ambiance en réduisant la place de l'automobile
- les différents usages avec une occupation optimale de l'espace
- la qualité environnementale, "poumon" qui participe à la qualité résidentielle et à la régulation climatique

Rétablir l'identité urbaine forte de la place et son rayonnement

Au croisement de plusieurs quartiers, la place Jean Jaurès est un espace majeur de Marseille qui joue un rôle complexe à l'échelle de la ville, entre espace monumental et espace de proximité, entre cadre résidentiel et centralité commerciale.

L'enjeu sera donc de rétablir une véritable attractivité du lieu en respectant son ambiance et ses caractéristiques.

L'objectif du projet est également de retrouver une composition forte qui rétablisse la qualité de l'« événement urbain » que constitue la place, ses fronts bâtis, son ordonnancement végétal.

Il va s'agir de décroquer l'espace pour lui rendre son ampleur historique et son ouverture et remettre en valeur les perspectives offertes par les rues débouchant/partant de la place. Ainsi, l'objectif sera de valoriser les qualités architecturales et paysagères intrinsèques de la place.

Rendre la place aux piétons

La voiture a progressivement conquis la Place Jean Jaurès : avec les voies de circulation bien entendu, mais aussi à l'intérieur, au centre même de la place, avec le stationnement qui occupe plus de la moitié de l'espace en soirée et qui la transforme en parking. Pour renverser la situation, les choix du Comité de Pilotage du projet sont les suivants :

- Réduction de l'emprise de la chaussée, avec le passage de 2 voies à 1 seule voie de circulation à sens unique. Suppression des possibilités de stationner en double file.
- Elargissement du trottoir en pied d'immeuble dans la mesure du possible, afin d'en faire de véritables espaces de déambulation.
A minima, respect de la réglementation en matière d'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite. Les accès aux commerces seront rendus tant que possible accessibles aux PMR.
- Au-delà des circulations piétonnes, aménagement d'une piste cyclable autour de la place afin de sécuriser les déplacements des cyclistes.
Si la voie de circulation automobile ne peut être située sous le mail de tilleuls dans un objectif de limitation de la chaleur urbaine (cf. AVAP), la piste cyclable peut y être envisagée.

- Réduction du nombre de places de stationnement et réorganisation pour limiter son impact visuel. Sont maintenues à minima 65 places de stationnement le long de la voie de circulation.
- Il en découle que le vocabulaire (mobilier, revêtements, etc.) privilégiera un caractère piéton plutôt que routier

Structurer les usages de la place pour garantir leur cohabitation

Comme présenté dans l'état des lieux, il existe des conflits d'usages qui nuisent à la qualité de vie et à l'animation de la place, notamment :

- le matin tôt les jours de grand marché : entre le marché, les circulations et le stationnement,
- en début d'après-midi, à la fin du marché : entre le marché, les circulations, le stationnement, le nettoyage de la place et l'installation des terrasses,
- le dimanche matin de bonne heure : entre les personnes qui terminent leur « soirée » et les habitants du quartier qui souhaitent se détendre ou les enfants qui souhaitent profiter de l'aire de jeux. Les débris laissés par les usagers nocturnes de la place posent également problème.

La plupart de ces conflits peuvent se résoudre grâce à la structuration de l'espace public et à la gestion de ses usages. Par exemple :

- En supprimant le stationnement illicite sur la place, le conflit entre les voitures encore stationnées au petit matin et l'installation du marché n'existe plus.
- Le passage sur une seule voie de circulation pour les véhicules motorisés permettra de mettre fin au stationnement minute illicite en double file qui avait des répercussions sur le trafic.
- En déterminant des espaces dédiés aux terrasses de manière permanente, les restaurateurs, bars et cafés pourront exercer leur activité y compris pendant le marché. Dans tous les cas, les conflits actuels entre les forains qui ne partent pas assez tôt ou assez rapidement et les bars, cafés et restaurants qui souhaitent disposer de leur terrasse n'aura plus lieu d'être.
- La répartition et la configuration des aires de jeux et des espaces de repos/détente sur la place doivent permettre de résoudre les conflits du dimanche matin ; plus largement, d'offrir suffisamment de possibilités, suffisamment d'espaces dédiés, pour que chacun puisse profiter de la place. Ainsi, plusieurs aires de jeux (de 2 à 12 ans) pourront être prévues au lieu d'une seule regroupant tous les équipements comme c'est le cas aujourd'hui, plusieurs aires de repos avec bancs publics, ombragées...

La répartition des espaces dédiés/la structuration des usages sur la totalité de l'espace public devra permettre de supprimer les « vides », les espaces sans vocation qui engendrent des appropriations déviantes.

La végétalisation de la place peut également participer à cette structuration, cette occupation. Le Comité de Pilotage est en effet largement favorable au renforcement du végétal.

Les délimitations mises en place ne doivent pas désavantager l'accès aux usages existants (commerces, habitations, etc.)

Les systèmes mis en œuvre doivent permettre la rotation journalière des usages et conserver une certaine souplesse vis-à-vis de l'évolution des usages de la place dans le temps.

Il est important de noter que la place étant située dans le périmètre de protection de plusieurs Monuments Historiques, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France devra être pris en compte dans les choix d'aménagement.

Une première rencontre a déjà permis de dégager certains principes, traduits dans le présent programme.

Il en est notamment ressorti que la symétrie des aménagements ne devait pas être une contrainte pour le projet.

Renforcer la qualité environnementale de la place

Il s'agira de mettre en valeur la trame verte existante et de la développer dans le but d'assurer un certain confort bioclimatique aux différents usagers.

Il s'agira de réfléchir à l'intégration des sujets existants à un aménagement paysager global de la place.

Par ailleurs, l'enjeu sera également de proposer toutes mesures permettant de renforcer le confort bioclimatique de la place.

Valoriser cette place emblématique

Plusieurs leviers d'action :

- La valorisation des qualités architecturales et paysagères intrinsèques de la place.
- L'amélioration de la lisibilité de la place, le décroisement des espaces, la suppression des espaces masqués propices à des usages non désirables de l'espace public, notamment nocturnes.
- Renouer avec l'esprit des marchés : des lieux de rencontre, de flânerie.
- Offrir de véritables espaces dédiés aux terrasses, afin d'attirer de nouveaux commerces de bouche.

- Le choix des matériaux et du mobilier urbain, qui devront participer au caractère emblématique de ce vaste espace public, mais aussi être résistants aux dégradations et faciles d'entretien. En outre, les matériaux et coloris devront contribuer à limiter l'effet d'îlot de chaleur et prévenir l'inconfort par surchauffes sous ensoleillement (risques de brûlure).
- Et donc au-delà du projet, par une gestion urbaine de proximité et un entretien de la place efficaces (pouvoir de police, organisation du marché, gestion des déchets (notamment du marché), nettoyage).

Réinterpréter la trame historique, notamment végétale

La place Jean Jaurès était historiquement une vaste esplanade dégagée, structurée par le végétal : double alignement d'arbres (platanes) sur le pourtour de la place, bosquet central, un temps entouré d'un bassin en eau.

On retrouve aujourd'hui les alignements de tilleuls sur le pourtour de la place et les quatre magnolias en son centre. Ces deux marqueurs de l'identité de la place devront être au centre des réflexions.

Toutefois, il ne s'agit pas de figer l'existant à tout prix, mais au contraire de le réinterpréter, le retravailler, l'enrichir et l'intégrer dans un aménagement urbain d'envergure.

A titre d'exemple, comme cela a été évoqué lors de l'entretien préalable avec l'Architecte des Bâtiments de France, le double alignement de tilleuls, à maintenir et étoffer, pourrait tout à fait être enrichi par d'autres alignements si le besoin d'ombrage ou l'architecture de la place le justifie.

Concernant les magnolias, l'attachement des riverains à ces arbres majestueux pousse à les conserver. Toutefois, la longévité de ces arbres étant dépendante de facteurs extérieurs (taille, arrosage, protection du système racinaire des piétements...), tout l'enjeu sera d'intégrer les sujets à un aménagement paysager global, tout en garantissant leur intégrité physique.

Il est important de préciser que la réintroduction de l'eau sur la place n'est pas souhaitée par les membres du Comité de Pilotage.

Limiter les structures bâties

L'entretien préalable avec l'Architecte des Bâtiments de France a permis de mettre à jour le fait que la place n'était pas appropriée à l'accueil de constructions nouvelles.

Si une réflexion sur les éléments préexistants (émergences bâties du parking, local placier, halte garderie, kiosques divers et toilettes publiques) est à mener afin de les intégrer au projet (déplacement, suppression de certains éléments, nouvelle architecture...) le projet ne devra pas s'articuler autour de structures bâties nouvelles (ex : la création de halles couvertes est proscrite).

Synthèse des intentions d'aménagement schématisées

Les usages à accueillir



Les intentions d'aménagement



Le programme détaillé

Les éléments techniques à préserver

Plusieurs éléments techniques qui se trouvent aujourd'hui sur la place doivent être considérés comme des contraintes pour le projet (cf. plan page suivante). Il s'agit :

- Des points de collecte des ordures ménagères enterrés au nord-ouest et sud-est de la place,
- Du transformateur EDF au sud-est de la place,
- Des bouches incendie,
- Des éléments techniques liés au parking souterrain Jean Jaurès : ascenseurs, monte-charges, escaliers, rampes véhicules, grilles d'aérations.
- L'aménagement devra tenir compte de la présence d'une entrée de garage privé au sud-ouest de la place.
- Le principe du double alignement d'arbres autour de la place devra être maintenu. Les équipes sont toutefois libres de renforcer les alignements existants par de nouvelles plantations, de remplacer des sujets, de proposer une nouvelle palette végétale.
La charte des espaces verts de la ville de Marseille est annexée au dossier à titre d'information.
- Les magnolias centenaires devront être préservés, mis en valeur et intégrés dans un aménagement global qui permette toutefois d'éviter leur dégradation.
- La fontaine Wallace et les lampadaires du XIX^{ème} siècle doivent également être conservés par le projet, toutefois, leur positionnement n'est pas figé.

La « contrainte » du parking souterrain

Les aménagements prévus en surface devront être en adéquation avec la capacité de la structure du parking souterrain Jean Jaurès, que ce soit en termes de charge roulante avec le déplacement de la chaussée entre les alignements d'arbres existants, ou en termes de plantations pour les arbres en pleine terre.

Les éléments techniques sur le parking souterrain sont joints au dossier.

Concernant les circulations et le stationnement

Concernant la circulation des véhicules motorisés

L'objectif est de réduire la taille de la chaussée de 2 à 1 voie de circulation à sens unique.

La voie de circulation devra être en règle générale inférieure ou égale à 3,50 m pour supprimer tout risque de stationnement en « double file », en veillant à permettre aux camions (notamment pompiers) de disposer leurs stabilisateurs.

La chaussée et ses abords devront être conçus pour supprimer toute possibilité de stationnement illicite, côté trottoirs comme côté place.

Des dispositifs incitant au ralentissement de la vitesse devront être mis en œuvre, afin d'apaiser la place mais aussi de renforcer la sécurité des piétons et cyclistes.

La voie de circulation ne devra pas être déplacée entre les tilleuls, afin de limiter la chaleur urbaine (cf. AVAP).

L'accès des véhicules utilitaires des forains et des véhicules d'entretien au centre de la place devra être strictement réglementé grâce à la mise en place d'un système de bornes rétractables inviolable.

Le projet s'entend jusqu'à l'amorce des voies de circulation adjacentes, la gestion des croisements/carrefours est donc intégrée au programme.

A noter : La Métropole a prévu d'engager l'aménagement de la rue de Saint-Pierre en plateau unique de la place Jean Jaurès jusqu'au croisement avec la rue de Tilsit.

Concernant la circulation des piétons

Les choix en matière de délimitation des différents espaces de circulations (voiture/poids-lourd/bus, piéton, cycliste) devront garantir la sécurité des usagers, tout en atténuant la fragmentation visuelle de l'espace.

L'objectif est toujours de minimiser l'impact de la voiture, de réduire la vitesse et les nuisances (rappel de l'objectif de pacification), et de faciliter la déambulation des piétons entre les trottoirs côté façade, le centre de la place, et les rues adjacentes, notamment en direction du cours Julien et Notre Dame du Mont.

Le choix des aménagements est laissé aux équipes.

Dans tous les cas, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite devra être garantie sur la totalité du projet. Notamment, les aménagements de dissuasion à destination des véhicules motorisés ne devront pas remettre en cause la continuité des cheminements doux.

Une attention particulière devra être apportée à l'accessibilité PMR des quais bus.

Concernant la circulation des cyclistes

Concernant plus particulièrement les cyclistes, une piste cyclable devra être prévue afin de sécuriser leurs déplacements.

Les équipes devront proposer un aménagement garantissant le bon usage des pistes cyclables par les cyclistes, afin qu'ils ne soient pas tentés de circuler sur des espaces ne leur étant pas dédiés.

Du stationnement pour les deux-roues motorisés et non-motorisés devra également être prévu en quantité suffisante et en plusieurs points du projet. Cela permettra d'offrir des équipements adaptés aux cyclistes et aux motards qui détournent actuellement le mobilier urbain (exemple des entourages d'arbres...). Il n'est pas nécessaire de prévoir de stationnement couvert, l'objectif étant de limiter les structures bâties sur la place.

Le déplacement de l'actuelle station Le Vélo (au démarrage de la rue St Pierre) en un lieu plus approprié devra être proposé.

Concernant les bus

Le principe de circulation des bus autour de la place reste inchangé, la giration des bus (au même titre que celle des véhicules de secours) devra être garantie.

Le projet devra maintenir deux arrêts de bus pour la ligne 74 autour de la place, aux normes PMR, avec abribus couvert dans la mesure du possible. Un arrêt sera localisé au niveau de la Poste comme actuellement (vers Vallon Montebello) et l'autre côté Bd Chave.

Concernant les véhicules de secours

Accès pompier et défense incendie

Compte tenu des hauteurs des façades autour de la place, dès lors que la voie de circulation se situera à plus de 8m de la façade, les espaces piétonniers en pieds d'immeubles devront permettre la circulation des véhicules des pompiers et l'utilisation de l'échelle. La structure du trottoir devra donc être adaptée. Un système de contrôle d'accès des camions aux trottoirs devra être prévu (système de bornes escamotables à clés inviolables).

Dans le cas contraire, les camions pourront circuler sur la chaussée.

Dans tous les cas, la largeur minimale nécessaire aux camions est de 3,50 m. Toutefois, une largeur ponctuelle à 4 m peut être tolérée exceptionnellement.

Concernant la livraison

Le grand nombre de commerces présents sur le pourtour de la place implique de prévoir des aires de livraison en nombre suffisant et stratégiquement placées.

Le service mobilité et logistique urbaine de la ville de Marseille est ouvert à des propositions innovantes en matière d'espace de logistique urbaine.

Concernant les taxis

Le projet prévoyant la diminution du stationnement voiture, et incitant donc à l'usage d'autres moyens de déplacement, une ou plusieurs aires à destination des taxis devront être prévues, afin que leur arrêt ne perturbe pas le trafic automobile.

Concernant le stationnement

Le stationnement autour de la place, le long de la voie de circulation

Ce sont à minima 65 places de stationnement en long ou en épis arrière qui devront être aménagées le long de la voie de circulation en sens unique.

Compte tenu des dysfonctionnements mis à jour par l'étude de circulation et de stationnement réalisée par Transmobilités et compte tenu du passage à 1 seule voie de circulation, les places de stationnement devront être aménagées unilatéralement. En effet, du stationnement de part et d'autre de la voie générerait des mouvements trop fréquents, défavorables à la fluidité du trafic.

Le stationnement côté façades est à privilégier, pour un accès direct aux commerces et services, sans avoir à traverser la chaussée.

Dans tous les cas, et afin de prendre en compte les préconisations de l'AVAP en matière de limitation de la chaleur urbaine, le stationnement sous les arbres est interdit.

Qui plus est, le stationnement devra être implanté prioritairement en dehors des tronçons de voie présentant les dysfonctionnements les plus importants.

Afin de marquer la continuité avec le Cours Julien, l'aménagement de places de stationnement au sud de la place devra être limité.

Le stationnement sera réglementé « minute » en journée, grâce à un système de bornes pédagogiques, d'horodateurs délivrant des tickets à durée limitée, ou tout autre système dont l'efficacité et la durabilité est avérée. Compte tenu du coût de ce type de matériel, de son entretien et de son renouvellement, la résistance du mobilier aux dégradations sera un critère de choix important.

2% minimum des places de stationnement devront être dimensionnées PMR (personnes à mobilité réduite).

La lutte contre le stationnement illicite

Le projet devra mettre fin à toute possibilité de stationnement illicite, minute ou longue durée. La place - en dehors des véhicules des forains, des véhicules de nettoyage et de secours - et les trottoirs devront être inaccessibles aux véhicules motorisés. Les solutions alternatives aux éléments de type « potelets hauts » seront appréciées.

Concernant le stationnement des deux-roues

L'aménagement d'aires de stationnement pour les deux roues, motorisés ou non, en nombre suffisant, devra être prévu en plusieurs points du projet. Ces aires de stationnement ne devront pas être couvertes, afin de limiter les structures bâties.

Concernant les usages de la place

Concernant le marché

L'objectif étant d'offrir des espaces permanents pour chacun des usages de la place, l'espace occupé par le marché ne devra pas excéder 60% de la place, telle que défini sur le schéma ci-contre (c'est-à-dire 60% de la surface en jaune mesurée à l'intérieur de la couronne extérieure de tilleul, une fois déduits les accès au parking souterrain et le bouquet de magnolias).

Cela signifie donc que 40% de cet espace (en jaune) pourra être dédié aux terrasses, aux jeux pour les enfants, aux espaces de détente, à la déambulation des piétons...

L'unité de base utilisée pour caler l'espace dédié au marché est un emplacement d'environ 51 m² (cf. schéma ci-contre) dimensionné pour accueillir 6ml de stand, un véhicule utilitaire stationné à l'arrière du stand, et un espace de circulation pour les usagers devant le stand. Il est obligatoire de disposer de 170 emplacements minimum pour les véhicules utilitaires de forains sur la place.

Selon les besoins des commerçants, plusieurs stands pourront s'implanter sur un emplacement de 6ml (ex : 3 stands de 2ml, ou un stand de 2ml et un stand de 4ml) avec un seul véhicule utilitaire stationné sur l'emplacement.

Dans ce cas, les véhicules utilitaires ne pouvant pas stationner sur l'emplacement devront stationner sur les places publiques le long de la voie de circulation (dans la limite de 50% des places).

Les équipes devront proposer des solutions d'aménagement permettant de structurer et d'aérer le marché. L'organisation des emplacements devra faciliter la déambulation des usagers et le passage des services de secours et de sécurité en cas de nécessité. L'espace dédié à la circulation des usagers entre les rangées de stand devra donc être de 4m minimum, pour permettre le passage des véhicules de secours.

Un marquage des emplacements sur le sol devra être prévu. Celui-ci sera intégré dans la composition d'ensemble du projet, il ne devra pas dénaturer la place avec un marquage trop impactant visuellement.

Enfin, l'objectif étant de développer l'alimentaire sur le marché, certains commerçants auront besoin d'un accès aux réseaux EDF et eau potable (commerces de « froid », type fromager, boucher, poissonnier...). Des bornes de branchement devront être prévues à cet effet sur la place ; principe de regroupement des stands alimentaires.

On estime à 15% la part des emplacements dédiés à « l'alimentaire » devant être raccordés.

Concernant l'accès à la place les jours de marché pour les véhicules utilitaires des forains et les véhicules d'entretien, deux entrée/sortie distantes devront être prévues entre la chaussée et la place, soit (1 voie entrée + 1 voie sortie) x 2.

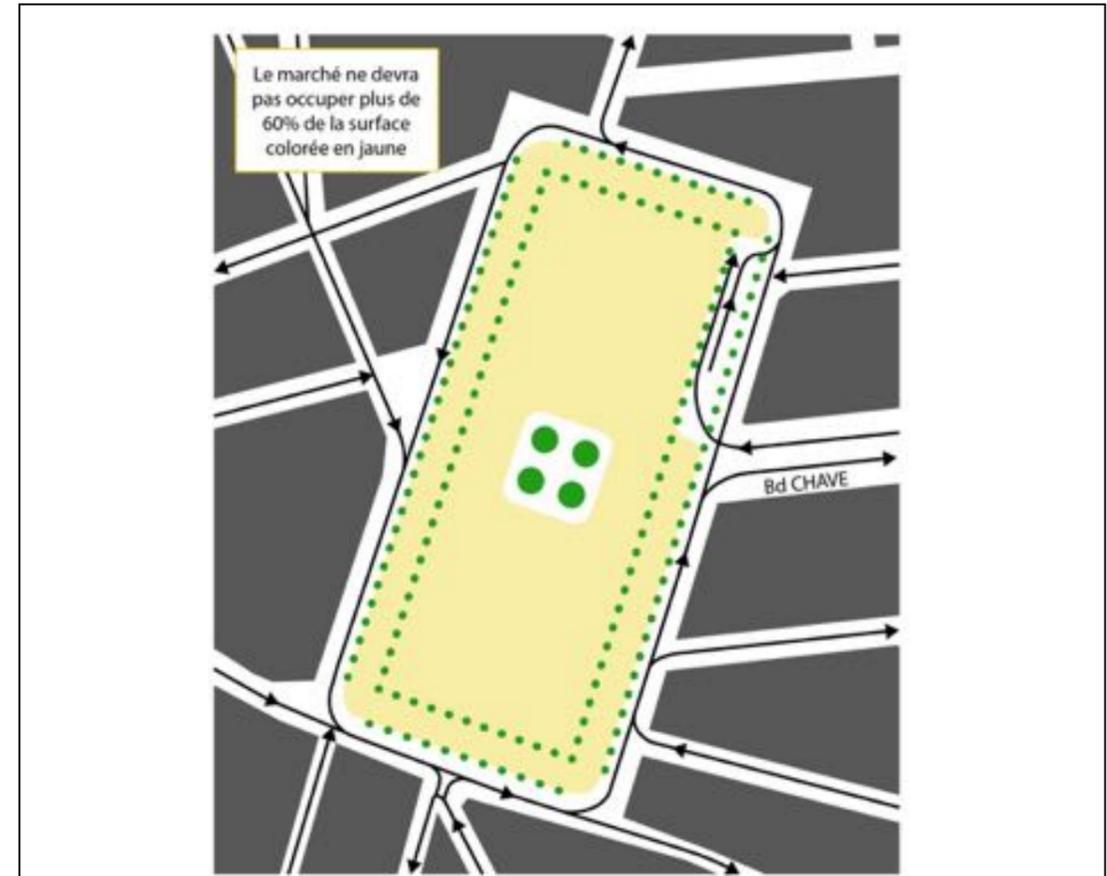


Figure 34 : Emprise de la place telle que défini pour le calcul des 60% de la surface dédiée au marché.

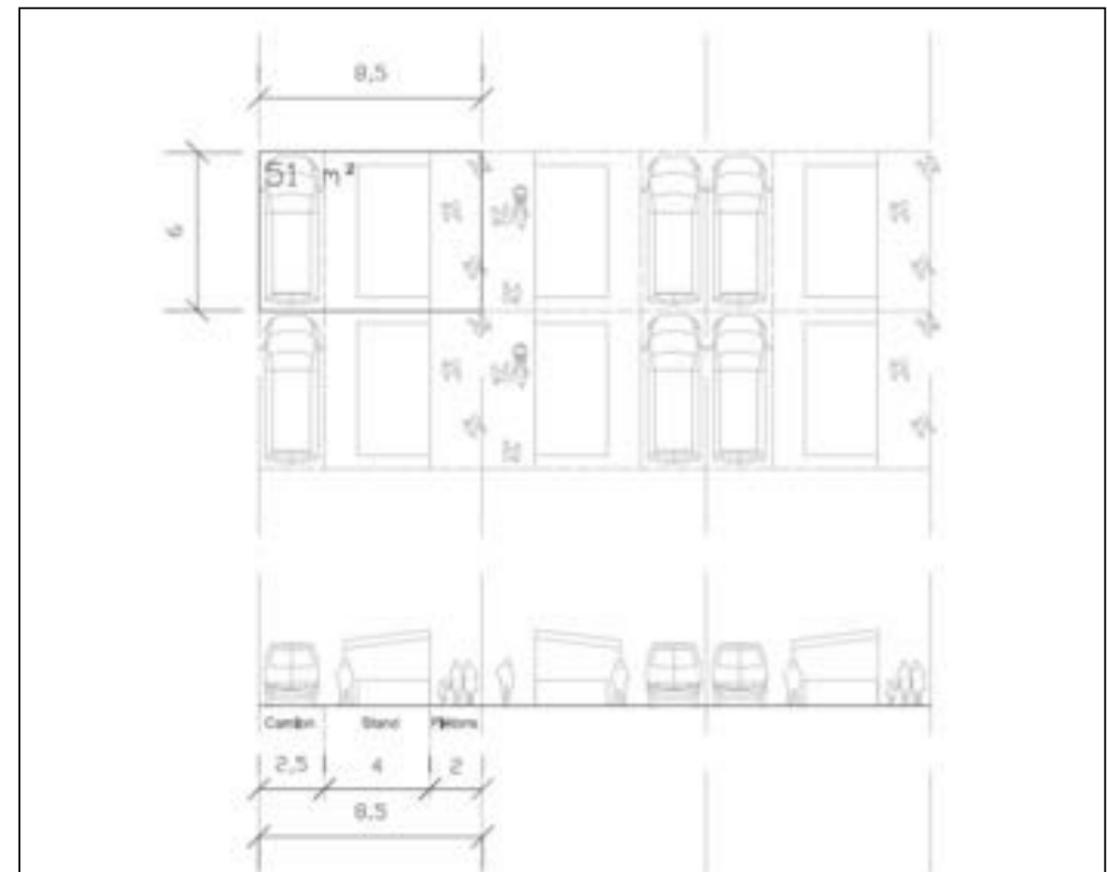


Figure 35 : Proposition de dimensionnement d'un emplacement type avec véhicule utilitaire sur l'emplacement

Concernant les terrasses

Il est indispensable de dédier des espaces permanents aux terrasses des cafés afin d'éviter les conflits d'usage avec le marché, et la contrainte des installations tardives des terrasses en raison du nettoyage en fin de marché. Les terrasses pourront être positionnées en pied d'immeuble ou sur la place pour participer à son animation. Il faudra cependant prendre en compte la sécurité du personnel de service par rapport à la traversée de la voie de circulation.

Ainsi, là encore principalement en jouant sur le choix des matériaux, et en minimisant l'usage du mobilier de démarcation type potelet, les espaces réservés aux terrasses devront être clairement identifiables.

Important : si les terrasses sont dans un premier temps destinées aux commerçants actuels, il faut anticiper sur la rotation des commerces. Ainsi, l'attention ne devra pas être portée uniquement sur l'existant.

Concernant les jeux pour enfants

Le projet devra répondre aux besoins de tous les enfants de 2 à 6 ans et de 6 à 12 ans.

Les jeux ne seront pas nécessairement tous regroupés en un même secteur comme c'est actuellement le cas. Pour répondre à l'objectif « d'optimiser l'occupation de l'espace », plusieurs aires de jeux pourront être aménagées, en différents endroits de la place.

Encore une fois, à l'encontre de l'existant, les aires de jeux pour les enfants en bas âges devront être sécurisées par du mobilier bas (1 mètre environ), et non par des clôtures hautes créant des espaces fermés à la nuit tombée.

Concernant les 2-6 ans, les modules multi-activités et les modules de jeu semi-collectifs (2-4 enfants à la fois) seront à privilégier par rapport aux modules individuels. Concernant le revêtement de sol choisi pour sécuriser la pratique, les services municipaux sont favorables aux sols amortissants souples.

Concernant les 6-12 ans, des modules orientés plutôt sports/agrès/aventure seront à privilégier.

Important : le projet ne prévoit pas la réalisation de terrains multisports, ou autres équipements destinés aux adolescents.

Le mobilier choisi devra être d'une grande qualité et d'une grande résistance aux dégradations. Il devra permettre un entretien et une gestion simplifiée dans le temps avec des matériaux facilitant les réparations (par exemple des éléments monoblocs).

Les aires de jeux devront être dans la mesure du possible couplées à des aménagements paysagers, permettant notamment l'ombrage des enfants et accompagnateurs.

Concernant la détente

Si les aires de détente sont en partie couplées aux aires de jeux pour enfants, la réappropriation de la place par les riverains et visiteurs sera facilitée si les aménagements incitent à l'arrêt, au repos, à la détente.

Ainsi la place devra être ponctuée d'espaces invitants à la détente, bancs publics, ombrage ou vue dégagée...

Là encore, l'objectif est « d'optimiser l'occupation de l'espace », d'offrir le même potentiel d'attractivité à toute la place, sans créer de délaissé.

Concernant le cadre de vie

Concernant l'organisation de l'espace

Comme évoqué à plusieurs reprises, l'aménagement proposé devra répondre au souhait du Comité de Pilotage « d'optimiser l'occupation de l'espace ».

Ainsi, les aires de jeux, les espaces de détente, les terrasses de cafés et restaurants doivent être répartis de manière harmonieuse sur la place, tout en permettant l'installation du marché.

De plus, hors marché la place dans son ensemble devra conserver une cohérence d'aménagement et de composition permettant la restitution de cet espace à la déambulation, la détente, à l'appropriation de cet espace par tous les usagers. Une fois le marché terminé, cette partie de la place doit redevenir un espace se fondant dans la composition d'ensemble du projet.

Rappel : 60% de l'espace dédié au marché, 40% aux autres usages, cf. schéma p.40.

De même, les ruptures, le cloisonnement actuel de fonctions et des espaces doivent être gommés, afin de rendre à la place « l'ouverture » qui la caractérisait historiquement. Les perspectives offertes par les rues débouchant/partant de la place doivent être à ce titre mises en valeur, en particulier celle sur le Boulevard Chave.

Concernant les structures bâties

La place n'a pas pour vocation à accueillir du bâti. Ainsi, les structures de type halles, qu'elles soient fermées ou juste couvertes ne sont pas autorisées.

Concernant les 2 émergences techniques du parking (ascenseur et monte charge au nord) et les 2 petites constructions édifiées en symétrie plus au sud, la conservation de cette symétrie n'est pas imposée (cf. entretien ABF). En effet, si les équipements du parking ne peuvent être supprimés ou déplacés, l'aspect extérieur des constructions peut être modifié. Concernant les 2 autres constructions au sud, si leur fonction doit être conservée (local du placier du marché et halte garderie) le projet peut proposer des formes et des localisations différentes.

Concernant à présent les kiosques existants, si les 2 poissonniers/fruits de mer doivent être conservés sur la place, les équipes devront juger de l'opportunité ou non de conserver/prévoir d'autres types de kiosques. Le positionnement des kiosques est laissé à l'initiative des équipes, tout comme leur architecture.

L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France concernant la limitation des constructions sur la place devra tout de même être gardé à l'esprit, il ne s'agit pas de multiplier les structures bâties, même de dimensions réduites.

Les branchements EDF/AEP/EU devront être prévus.

Enfin, concernant les toilettes publiques, des sanitaires gratuits devront être prévus en nombre suffisant dans le périmètre du projet.

Le candidat pourra proposer des sanitaires spécifiques (parois partiellement translucides, utilisation de l'inox, ...). L'aménagement devra être esthétique et facile d'entretien.

Concernant la place du végétal

Le projet devra permettre la valorisation paysagère de l'un des plus grands espaces publics de Marseille, en offrant une large attention au végétal. L'appréciation des différentes strates (haute, moyenne, basse) sera ainsi adaptée aux différents usages. On veillera à conserver des vues ouvertes et à éviter les masques visuels. Une diversification des essences sera recherchée, pour améliorer la biodiversité.

Les quatre magnolias centenaires emblématiques du quartier devront être maintenus, dans le cadre de leur intégration dans un aménagement urbain et paysager global. Etant situés au centre de la place, et qui plus est sur une butte, l'obstacle qu'ils constituent aujourd'hui doit s'intégrer dans le projet.

La préservation de leur système racinaire et leur arrosage seront garants de leur pérennité. Les équipes devront donc proposer un système innovant pour les préserver de toute dégradation, en remplacement des actuelles grilles.

Pendant le chantier, des systèmes de protection adaptés devront permettre de garantir la pérennité des sujets conservés.

Le principe du double alignement d'arbres autour de la place devra être maintenu et restauré voir renforcé par de nouvelles plantations.

De manière générale, les arbres devront être « protégés » du marché et du nettoyage des espaces publics.

Les espaces de jeux et de détente devront être dans la mesure du possible ombragés.

Lorsque les plantations de pleine terre ne sont pas envisageables les plantations hors sol sont autorisées.

Les pelouses et autres espaces piécinables sont interdits.

Concernant les matériaux utilisés

Pour assurer la durabilité de la place, les notions d'entretien et de maintenance devront être prises en compte.

Le choix des matériaux est laissé à l'initiative des équipes. Cinq points restent prioritaires :

- l'adaptation des matériaux aux différents usages (chaussée, marché...),
- l'entretien et la pérennité des matériaux, qui seront fortement sollicités,

- La qualité, le confort bioclimatique (cf. AVAP). Les matériaux/mobilier accentuant la réverbération seront à éviter. En ce qui concerne la réflexion des matériaux, privilégier les albédo de 0,20 à 0,45, éviter les couleurs réverbérantes notamment hors couvert végétal.
- La cohérence et le respect de l'histoire du lieu.
- L'économie des moyens.

Ainsi, l'uniformité des matériaux n'est pas une contrainte, différents revêtements plus ou moins nobles pourront être utilisés selon les usages et les choix architecturaux.

Concernant le mobilier urbain

Pour assurer la durabilité de la place, les notions d'entretien et de maintenance devront être prises en compte.

La gamme de mobilier retenue devra être à la fois esthétique et résistante aux dégradations, y compris les jeux pour enfants.

Une réflexion particulière devra être portée en matière d'éclairage :

La mise en lumière de la place et des façades permettra de mettre en valeur la qualité architecturale et la composition de la place.

Les ouvrages et le mobilier mettant en scène l'eau sont interdits.

Enfin, concernant les désagréments causés par les déjections canines, le candidat devra proposer des solutions autres que les canisettes (qui sont interdites).

Une réflexion sera engagée vis-à-vis de la mutualisation des supports (signalisation, éclairage, vidéo-surveillance, etc.)

On cherchera à favoriser les mobiliers d'agrément, afin de se dégager du vocabulaire routier (potelets).

Les bancs publics sont des éléments indispensables pour la vie de la place, leur nombre devra être correctement dimensionné et leur répartition devra tenir compte de l'ensoleillement, notamment hivernal. En outre, les matériaux qui les constituent et leur coloris devront être choisis en considérant une logique de confort thermique (hiver / été)

En terme d'éclairage, un plan lumière devra être élaboré. On cherchera une répartition spatiale adaptée aux usages et une gestion temporelle, de manière à garantir une bonne économie et la prévention des nuisances visuelles pour les riverains.

Par ailleurs, les éclairages du haut vers le bas seront favorisés.

Une réflexion sur l'opportunité de mise en œuvre des nouvelles technologies est attendue (LEDs, variateurs de puissance, etc.) dans un objectif d'économie d'énergie.

Concernant la gestion des déchets

La requalification des espaces publics doit être accompagnée d'une amélioration de la propreté urbaine. Pour cela, les équipes devront proposer des solutions innovantes en matière de gestion, de stockage, de compactage, de ramassage des déchets, pour les différents usages et notamment pour les déchets liés au marché. Par exemple : composteurs/compacteurs/...

Concernant la sécurité urbaine

Les aménagements devront faciliter l'intervention des pompiers, de la police municipale, sur la totalité du périmètre à réaménager et tout au long de journée pour chacun des usages.

Au sujet du marché, il s'agit de prévoir grâce aux aménagements de surface et matériaux utilisés, des zones clairement dédiées au marché, qui permettent le passage des engins de sécurité si besoin, mais aussi de garantir la fluidité des entrées/sorties des forains sur la place

Comme précisé un peu plus haut, concernant l'accès à la place les jours de marché pour les véhicules d'entretien et les véhicules utilitaires des forains, deux entrée/sortie distantes devront être prévues entre la chaussée et la place.

En matière de sécurité urbaine toujours, la lisibilité et la transparence des espaces, un éclairage sécurisant, participeront au sentiment de sécurité des riverains et usagers.

Le positionnement actuel des caméras devra être respecté dans la mesure du possible (cf. plan en annexe). Si le projet urbain et paysager implique le déplacement d'une caméra, les services de la ville de Marseille feront part de leurs prescriptions.

Les travaux qui seront engagés sur la place devront prévoir le tirage d'un réseau spécifique pour la vidéosurveillance autour de la place, et prévoir des réservations vers les rues adjacentes également équipées, pour leur futur raccordement.

Concernant les antennes, des chambres devront être prévues aux principales intersections entre la place et les voies suivantes : rue St Sournin, rue de la Bibliothèque, rue Curjol-Sibie, rue des Trois Mages, rue St Michel, rue St Pierre, bd Chave, rue Horace Bertin.

Par ailleurs, il conviendra de prévoir deux émergences sur la place elle-même probablement situées en quinconce par rapport aux caméras existantes, sous la forme de chambre vide qui permettront le cas échéant au service de la ville de Marseille d'installer des « objet communicants ».

Concernant les eaux pluviales

Une réflexion sur la gestion des eaux pluviales est encouragée. On cherchera ainsi, tant que possible à valoriser la pleine terre (considérée comme telle à partir de 2 m de profondeur) et l'infiltration directe, pour abatement des pluies, ou encore la rétention alternative avant rejet au réseau.

En tout état de cause et conformément au PLU, le débit de fuite recherché sera limité entre 5 et 10 L/s.ha.

Concernant le phasage des travaux et les objectifs du chantier

Le phasage

Par sa position centrale, son rôle de carrefour et les nombreux usages qu'elle accueille, la place Jean Jaurès est un nœud urbain complexe, dont les travaux de requalification vont avoir des conséquences sur le trafic du centre ville, et sur les modes de vie des habitants et usagers.

Un phasage des travaux permettant de minimiser ces conséquences sera bien entendu prioritaire.

Notamment, l'activité du marché doit fonctionner tout au long des travaux. Les équipes devront proposer des solutions de phasage pour conserver à minima 2/3 des forains sur la place durant les travaux. Les candidats pourront proposer des espaces de compensation à proximité, nécessitant un aménagement simple.

Le chantier

Le chantier sera géré et suivi de manière à informer personnels et riverains, limiter les nuisances pour les riverains (nuisances acoustiques et visuelles, pollutions, perturbations du trafic ...), assurer une gestion des déchets, protéger les arbres existants et économiser les ressources. Dans ce cadre, une charte de chantier à faibles nuisances devra être mise en œuvre et suivie.

Liste des annexes

Les chartes qui s'appliquent sur Marseille

- 1. Charte des terrasses des cafés et des restaurants, ville de Marseille, 2013
- 2. Cahier des prescriptions pour l'aménagement durable des espaces verts de la ville de Marseille, ville de Marseille, 2010 ; et son annexe des prescriptions pour les arbres d'alignement
- 3. Code de l'arbre, ville de Marseille, 2002
- 4. Charte qualité pour l'art de construire et d'aménager, ville de Marseille, 2013
- 5. Schéma Directeur des Espaces Publics du centre-ville de Marseille, ville de Marseille, 2002
- 6. Charte développement durable opération Grand Centre Ville, SOLEAM, 2014
- 7. Charte pour la biodiversité urbaine, Le territoire de Marseille, Agam et Ville de Marseille, 2014
- 8. Grand centre ville, Charte Développement Durable – Diagnostic, Recommandations et outils de pilotage, Extrait Espaces public, 2014
- 9. Synthèse AVAP (Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine), 2016.
- 3. Etude de détection des réseaux, plan .pdf et .dwg et rapport, 2015
- 4. Plan topographique du parking souterrain Jean Jaurès et coupes, .pdf et .dwg, 2015
- 5. Plan de récolement du réseau de vidéo-surveillance .pdf, Ville de Marseille, 2012

Les études préalables au projet

- 1. Etude de programmation pour l'aménagement de la place Jean Jaurès, Diagnostic, SAMOP, 19 décembre 2014
- 2. Etude de circulation et de stationnement, Transmobilités, 2015
- 3. Note historique sur la place Jean Jaurès, SOLEAM, 2015
- 4. Etude géotechnique
- 5. Comptes rendus des ateliers de concertation

Les plans

- 1. Plan topographique .pdf et .dwg
- 2. Périmètre opérationnel .pdf et .dwg