

OAP n° MRS-15

Marseille 1^{er}/3^e/4^e
Quartiers Libres



Rappel des documents d'urbanisme

PADD du PLUi

1 Pour une ambition et un positionnement métropolitains

1.1 Conforter l'attractivité du territoire

Orientations stratégiques

- Permettre le déploiement des grands projets urbains incarnant le renouveau de l'attractivité du territoire :
 - le déploiement du projet Euroméditerranée, véritable moteur de développement économique, social et culturel, par la rénovation des secteurs de la Joliette, Saint-Charles, Belle de Mai, rue de la République et Cité de la Méditerranée. L'aménagement du parc des Aygalades, en révélant l'eau et le végétal en cœur de ville contribuera à conforter les liaisons notamment écologiques et constituera un levier majeur d'évolution du tissu urbain en proximité.

1.2 Faire du territoire un écosystème d'innovation économique de référence en Europe du Sud

Orientations stratégiques

- Permettre la structuration et le renforcement des pôles économiques d'excellence :
 - pour les filières industrielles clés du territoire, notamment autour des sites Henri Fabre à Marignane et plus largement du pôle économique de l'Est étang de Berre, Marseille Immunopole à Luminy, Technopole Marseille Provence à Château Gombert, Quai numérique à la Joliette, Belle de Mai ;
 - (...)

1.3 Garantir l'accessibilité du territoire aux échelles métropolitaine, nationale et euro-méditerranéenne

Orientations stratégiques

- Faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires :
 - visant la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoit à horizon 2030 :
 - la création d'un ouvrage souterrain traversant le cœur de Marseille et desservant la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles. La création de l'infrastructure souterraine constitue un élément clé du renforcement de l'accessibilité du territoire, en confortant la place de la gare Saint-Charles comme sa porte d'entrée majeure. Elle est aussi l'occasion d'accroître le rayonnement de

la gare, pour accompagner la mutation urbaine du secteur de la Belle de Mai, en lien avec les projets en cours ;

- (...).

Cahier Marseille

1 Pour une ambition et un positionnement métropolitains

1.5 Le Grand Centre-Ville et son cœur patrimonial, un enjeu majeur pour le projet métropolitain

Le Grand centre-ville de Marseille, premier pôle d'emploi de la Métropole d'Aix- Marseille, participe directement à l'attractivité de la métropole. Le PADD s'engage dans la poursuite des grands aménagements dans 4 grands secteurs de projet prioritaires, en favorisant leurs complémentarités et leurs effets d'entraînement aux différentes échelles. Il s'agit du centre-ville historique, le quartier de la Belle de Mai, le site d'Euroméditerranée et le secteur Prado-Marseille Caplette.

1.5.1 Le Centre-Ville historique, support d'un projet qui s'appuie sur son patrimoine

Dans le cadre d'une éco-cité, projet-phare pour le Grand centre-ville de Marseille, le PADD vise à :

- repenser le centre-ville à l'aune de sa profondeur historique et des lignes de force de sa composition urbaine. La qualité de vie et l'attractivité du cœur de métropole guident le projet pour :
 - (...);
 - structurer un véritable quartier de gare métropolitaine, pour accueillir la Ligne Nouvelle PCA en gare Saint-Charles (gare souterraine à l'étude), anticiper la réorganisation du réseau TER et l'accessibilité de la gare depuis tout point du centre-ville, et globalement, conforter le pôle d'échanges métropolitain.

1.5.2 Poursuivre le renouveau du quartier de la Belle de Mai, véritable atout pour la centralité métropolitaine

- Poursuivre le développement de projets fédérateurs et innovants sur le quartier de la Belle de Mai, afin de conforter son rôle majeur au sein de la centralité métropolitaine et de contribuer à structurer une vraie porte métropolitaine à la Gare Saint-Charles. Dans un quartier où les investissements publics ont déjà permis de développer des projets d'excellence dans le domaine culturel et audiovisuel, l'opération majeure intitulée «Quartiers Libres» (sur 140 hectares), a pour ambition de conjuguer projets métropo-

litains et réponses aux besoins locaux, sociaux et de proximité.

3 Pour une organisation structurée du développement - Marseille, ville des proximités et éco-mobilités

3.1 Renforcer la place des centralités pour structurer le développement urbain

Le développement urbain futur s'appuiera donc sur une hiérarchie des centralités en 4 niveaux, chacune rayonnant à son niveau. Le PADD porte ainsi des objectifs spécifiques pour chacun de ces niveaux :

- Développer les centralités métropolitaines et affirmer leur rôle structurant :
 - Les secteurs porteurs de 3 des 4 centralités métropolitaines ont été développées dans le chapitre 1.5.1., rappelons ici les principaux objectifs pour chacune d'elles :
 - (poursuivre en priorité la requalification et l'intensification du centre historique pour conforter son rôle de cœur et structurer le développement du quartier de la Belle de Mai dans la même cohérence, compte tenu de sa position stratégique et de sa proximité avec le quartier historique ;
 - (...);
- (...);
- Conforter les noyaux villageois et les centres de quartier en tant que centralités locales :
 - Préserver les coeurs de quartiers, véritable lieux de vie pour le quotidien des habitants, notamment à : Saint-André, Saint-Joseph, Sainte-Marthe, Saint-Jérôme, Croix-Rouge, Les Olives, Montolivet, Saint-Julien, Les Caillols, La Pomme, La Treille, Les Camoins, Eoures, Le Cabot, Montredon, La Pointe-Rouge, Saint-Anne, Saint-Giniez, Sainte-Marguerite, Malmousque, Belle de Mai-Cadenat, Le Canet, Saint Barthélémy, les Aygalades, la Viste...

LIMINAIRE

En partie intégré dans le périmètre d'Euroméditerranée, en lisière du plateau de la gare Saint-Charles, englobant en tout ou partie les quartiers de Saint-Lazare, de La Villette, de Saint-Mauront et de La Belle de Mai, le secteur des «Quartiers Libres» revêt une importance stratégique pour Marseille. Il doit bénéficier de la création d'une gare métropolitaine dans le cadre de la réalisation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et d'un plan de relance économique et de recomposition urbaine ambitieux et soucieux de l'amélioration du cadre de vie des habitants.

DES QUARTIERS EMBLÉMATIQUES OUBLIÉS

Pendant deux siècles, les quartiers de Saint-Lazare, de La Villette, de Saint-Mauront et de La Belle de Mai ont contribué au rayonnement de Marseille en étant des espaces productifs dynamiques, des sites d'implantation privilégiés pour les grands équipements de l'État, un creuset de population aux portes du centre-ville, des lieux emblématiques de l'identité ouvrière.

Ceinturés par les grandes infrastructures routières et ferroviaires (autoroute A7, boulevard de Plombières, faisceau ferroviaire de Saint-Charles) et déstabilisés par la désindustrialisation qui a entraîné la fermeture des commerces, une dégradation du parc immobilier, une paupérisation de la population et un sentiment de marginalisation, ces quartiers sont redevenus périphériques.

UN RENOUVEAU RÉCENT À CONFORTER

Le site de la Manufacture des tabacs a été transformé en lieu culturel et patrimonial de niveau régional et national à partir de 1992. Ce grand projet (Archives municipales, Réserves du MuCEM, Pôle Média) a ouvert des perspectives et dirigé le regard vers des sites un temps oubliés mais sa réalisation par étapes n'a pas été accompagnée par une amélioration des accès et une adaptation aux enjeux de la ville du XXI^e siècle. Le quartier de La Belle de Mai reste enclavé alors qu'il se situe à proximité du centre historique et du nœud multimodal principal de la Métropole.

Les lignes de bus circulent tant bien que mal au cœur du quartier mais elles ne le relient ni aux quartiers voisins ni à la gare. La mobilité douce est entravée par la grande taille de certains îlots, un stationnement omniprésent et une absence de lisibilité de l'espace (impasses, rues interrompues, trottoirs étroits, stationnement à cheval) et des dispositifs de fermeture (barrières, grilles). Les itinéraires d'accès à la gare et au centre-ville sont peu lisibles.

UN PROJET DE GARE MÉTROPOLITAINE ET DES OPPORTUNITÉS DE PROJET URBAIN D'ENVERGURE

Le développement du secteur Saint-Charles (nouvelle gare souterraine, immeubles tertiaires et services) programmée dans le cadre de la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) représente un puissant levier de mutation urbaine (ouverture à 360° de la gare, constitution de nouvelles façades urbaines, nouvelles connexions inter-quartiers et nouvelles logiques de déplacement, émergence à terme d'une offre immobilière complémentaire).

Le projet «Quartiers Libres» amorcé à partir du site des casernes donne aussi l'occasion d'intégrer à nouveau les quartiers Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront et La Belle de Mai dans le processus d'évolution du centre historique, à l'instar d'opérations urbaines structurantes récemment réalisées en France (restructuration et ouverture sur la ville de la caserne de Bonne à Grenoble et de la caserne Colbert à Reims). Les implications économiques et urbanistiques de ce projet d'envergure dépassent largement les seuls intérêts du quartier et de la ville.

L'acquisition récente par la Ville du couvent des Victimes du Sacré-Cœur de Jésus, rue Levat, donne l'occasion de doter immédiatement le quartier d'un espace vert, d'entamer une réflexion sur la nature en ville et d'enrichir le programme de renouvellement urbain du secteur.

L'achèvement d'une vaste opération de restructuration urbaine dans un ancien secteur industriel situé entre la rue Bénédit et le boulevard Flammarion - le « site Flammarion » (qui fait l'objet d'une OAP) - vient compléter, à l'Est, l'ambitieux dessein de renouvellement urbain autour de la gare Saint-Charles. Au Nord, le corridor du boulevard de Plombières entre dans une phase de restructuration.

Le secteur des Quartiers Libres est caractérisé par :

- une juxtaposition de tissus denses (immeubles en série, collectifs) et de grandes parcelles (emprises industrielles, militaires ou monastiques) ;
- un développement sans Plan directeur depuis les années 1950 (grandes copropriétés bâties au gré des opportunités foncières, disparités et confrontations volumétriques) ;
- une fragmentation en isolats - césures, voies interrompues, itinéraires contrariés par la ligne de chemin de fer et le plateau ferroviaire, et des frontières mentales créées par l'autoroute aménagée en viaduc (tablier occultant) et le «corridor logistique» du boulevard de Plombières ;
- un enclavement jamais résolu : le maillage de voies du XIXe siècle n'a pas été repris (une sortie de ville rectiligne, le boulevard National, des rues adjacentes sinueuses et étroites) et la desserte locale est insuffisante (desserte «captive», en impasse) ;
- une carence en offre TC attractive (couverture du territoire lacunaire par les TC structurants, fréquences et amplitudes horaires insuffisantes) ;
- une carence en équipements de proximité (groupe scolaire, salle et terrain de sport, bibliothèque, aires de jeux...) ;
- une carence en espaces publics et espaces verts (publics et privés) et une prédominance de surfaces imperméabilisées ;
- un parc immobilier vétuste, souvent inadapté au confort moderne (vacance importante) ;
- une population fragile (précarité économique et/ou administrative, difficulté d'accès aux opportunités d'emploi et de formation).

Il possède néanmoins beaucoup d'atouts :

- la proximité du centre-ville à pied et vélo ;
- un accès direct aux «portes métropolitaines» (gare SNCF Saint-Charles, gare des navettes de l'aéroport Marseille Provence) et aux transports urbains (plateforme multimodale de la gare Saint-Charles : métro et bus) ;
- la proximité du projet d'extension de la gare qui prévoit la réorganisation du pôle d'échanges multimodal de Saint-Charles (notamment, une ouverture vers le boulevard National) et de nouveaux liens avec les transports publics urbains, une augmentation de l'offre commerciale et la constitution d'un pôle tertiaire ;
- le «trépied urbain» formé par la gare et son pôle gare (qui intègre les casernes) et les deux «centralités métropolitaines» du cœur de Marseille : le centre-ville traditionnel et le cœur du périmètre d'Euroméditerranée (CBD) ;
- une situation privilégiée d'entrée de ville (descente de l'autoroute A7) ;
- la permanence de deux accroches à la zone industrialo-portuaire qui peuvent constituer à nouveau des axes de développement : le boulevard National et la voie ferrée en boucle ;
- de grands sites de projet urbain et/ou d'équipement à court, moyen ou long terme : le site Flammarion, la «lentille», la gare des Abeilles, le site des casernes et la caserne des douanes.

LES PRINCIPAUX ENJEUX

1. Ouvrir la gare Saint-Charles à 360° sur ses quartiers environnants au propre et au figuré, tant sur le plan spatial que sur le plan programmatique.
2. Renforcer l'un des pôles d'attractivité économique et culturelle de la Métropole autour de la gare Saint-Charles et de son faisceau ferroviaire en créant des liens avec la future «gare métropolitaine» tout en œuvrant au nécessaire renouvellement urbain au moyen de leviers socio-économiques et urbains.
3. Faire émerger une centralité métropolitaine autour de la gare Saint-Charles (université, casernes, pôles Belle de Mai) et réussir l'«essaimage économique» des grandes institutions sur leur contexte immédiat.
4. Mieux connecter le secteur Quartiers Libres à la gare Saint-Charles, au centre-ville, à Euroméditerranée I et II et aux quartiers limitrophes en améliorant la desserte en TC, en mettant en valeur les modes actifs et en maîtrisant la place de la voiture pour donner de la place aux mobilités actives.
5. Renouveler et enrichir l'offre immobilière tout en améliorant la qualité de l'habitat existant dans le respect de l'identité et de la physionomie des quartiers.
6. Améliorer la vie quotidienne des habitants (équipements, opportunités économiques) et requalifier la trame des espaces publics.
7. Favoriser la réussite des projets et l'adhésion des habitants avec des lieux de vie partagés et un échelonnement des interventions (d'abord l'ouverture rapide des lieux disponibles, ensuite la création des équipements nécessaires au quartier).

LES PRINCIPES D'ÉVOLUTION URBAINE

STIMULER ET ACCOMPAGNER LES NOUVELLES DYNAMIQUES URBAINES POUR LES QUARTIERS LIBRES

Objectifs :

Dans le cadre de la création d'un nouveau pôle économique de stature métropolitaine à proximité de la gare Saint-Charles, favoriser des projets économiques intégrateurs qui permettent de raccrocher le secteur Quartiers Libres au centre-ville, créer des synergies et articuler la fabrique de la «ville habitée» (logements) et de la «ville équipée» (services, commerces, équipements de proximité), de la «ville active» (à titre d'exemples, «tertiaire de gare», offre hôtelière, équipements d'envergure métropolitaine bénéficiant d'une excellente accessibilité, équipements de type M.I.C.E. (Meeting, Incentive, Congress, Event)).

Dispositions :

- articulation étroite du projet d'extension de la gare Saint-Charles avec la requalification du secteur Quartiers Libres en prenant appui sur trois sites-pivots :
 - la «lentille» (1), un secteur en forme de demi-lune situé entre l'axe Honnorat-Guibal et le faisceau de la voie ferrée, de part et d'autre du boulevard National ;
 - le «site des casernes» (2 et 3) qui comprend les casernes Bugeaud, Busserade et du Muy, ciblé pour accueillir un ambitieux programme de renouvellement urbain ;
 - le «plateau des Abeilles» (4) qui correspond à l'emplacement de l'ancienne gare des Abeilles et qui a été retenu pour devenir à long terme l'une des composantes majeures du pôle métropolitain de Saint-Charles ;
- diversification du tissu économique existant et favorisation de l'accueil de T.P.E. notamment de petites entreprises de soutien et de production qui désirent s'installer à proximité du Pôle Média, en rez-de-chaussée ou dans des immeubles tertiaires dédiés (petites surfaces de bureaux) ;
- prolongement des dynamiques à l'œuvre dans le Pôle Média, le Pôle Culture et La Friche de La Belle de Mai en ouvrant davantage ces sites sur la ville et en favorisant l'installation de services d'accompagnement et d'équipements spécialisés (studios mutualisés, locaux de travail partagés, salles blanches, fab-lab) ;
- confortement et enrichissement de l'offre d'enseignement supérieur et recherche avec la construction d'un

«Technopôle média-numérique» fonctionnant en synergie avec le Pôle Culture de La Friche de La Belle de Mai et le campus Saint-Charles qui regroupe la faculté de Sciences et la faculté des Arts, Lettres, Langues et Sciences humaines (à titre d'exemples, accueil de clusters, d'un «campus des métiers du numérique», d'une médiathèque spécialisée dans les nouveaux usages du numérique, d'un établissement de formation d'échelle métropolitaine...);

- préparation à l'accueil de nouveaux programmes métropolitains, notamment économiques, en identifiant le foncier d'accueil à mobiliser au cours des différentes phases du projet (boulevard National, secteurs à vocation économique du site des casernes, «lentille», plateau des Abeilles, boulevard de Plombières...).

REQUALIFIER LE TISSU URBAIN EXISTANT ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI

Objectifs :

Renouveler et enrichir l'offre immobilière, innover dans les modes constructifs, recomposer et aérer le tissu urbain dans certains secteurs avec l'ambition d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Dispositions :

- «prise d'appui» sur l'aménagement du site des casernes (2 et 3), un secteur pilote où se mettront en place les lignes directrices d'une composition urbaine qui pourra être ensuite étendue aux quartiers environnants sur le long terme ;
- résorption de l'insalubrité avec :
 - incitation de renouvellement ad-hoc par l'investissement public (infrastructures, équipements...);
 - l'appui de la puissance publique (Droit de préemption urbain) ;
 - un travail à la parcelle couplé à l'intervention sur l'espace public ;
 - le maintien d'une mixité sociale (fonction d'accueil) ;
- diversification de l'offre de logements sur les espaces en friche ciblés avec, notamment, une offre adaptée aux employés et aux étudiants du Pôle Média et de la faculté Saint-Charles qui voudraient résider près de leur lieu de travail et de formation ;
- diversification des modèles résidentiels en promouvant, par exemple, des modèles participatifs (habitat collectif...);
- choix d'une urbanisation à l'échelle des quartiers et adaptée aux caractéristiques de ceux-ci : gabarits maîtrisés, utilisation des qualités intrinsèques du tissu de faubourg (immeuble de type «trois fenêtres», volumes

et formes architecturales «à taille humaine») et d'une architecture responsable (programmes économiques raisonnés, équipements adaptés, limitation de la demande énergétique des bâtiments) ;

- intervention fine sur le tissu urbain en traitant les rez-de-chaussée et les façades des immeubles anciens, les cœurs d'îlot, les espaces ouverts (petits projets appelés «places de poche») et création de «micro-centralités» (petits programmes introduits dans les dents creuses ou les bâtiments existants) ;
- mise en scène de la caserne du Muy, édifice monumental et emblématique qui se singularise par des proportions harmonieuses malgré des dimensions hors normes.

ENCOURAGER UNE APPROCHE BIOCLIMATIQUE EXEMPLAIRE

Objectifs :

Promouvoir l'innovation et la performance bioclimatique tout autant pour les futures constructions que pour les immeubles existants en premier lieu sur la base du bon sens et non pas au moyen de solutions purement technologiques.

Dispositions :

- mutualisation à l'échelle du site des casernes, au sein d'une opération ou entre les entreprises et les grands équipements de la production de chaleur et du froid, de la production d'énergies renouvelables, de la gestion des déchets et raccordement au réseau d'Euroméditerranée (traitement des eaux usées, thalassothérapie) ;
- création d'une «forêt urbaine» sur la grande terrasse ouverte de la caserne du Muy pour apporter la nature en ville dans un quartier très densément bâti et minéral, contribuer à la diminution de l'effet d'îlot de chaleur urbain, participer à l'amélioration de la qualité de l'air, apporter de l'ombre et réduire l'imperméabilisation des sols (récupération des eaux de pluie) ;
- encourager le recours aux énergies renouvelables (panneaux solaires...) ;
- favoriser un bon ensoleillement des logements l'hiver et, en même temps, prévoir des protections solaires et des systèmes de rafraîchissement simples pour la période estivale, avec un souci d'améliorer le confort de tous les types d'habitat ;
- mettre en place des dispositifs contre les îlots de chaleur : toitures et murs verts, ventilation, porosité des bâtiments, ruptures dans les alignements, revêtements de sol réfléchissants...
- chercher à éviter les effets de turbulence des vents

en adaptant la hauteur des constructions et la largeur des nouvelles rues, et à réduire l'exposition aux vents, notamment grâce à la plantation d'arbres sur les axes de vents dominants ;

- renforcer la présence de l'eau et de la végétation tout en favorisant la collecte et la réutilisation des eaux de pluie.

FAVORISER LES MODES ACTIFS ET MAÎTRISER LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

Objectifs :

Mettre en place une desserte en transports en commun directe qui maille les quartiers entre eux, relie les équipements et les nouvelles centralités de quartier et chaîne entre eux les différents pôles d'échanges multimodaux de la Métropole dont la gare Saint-Charles.

Maîtriser la place de l'automobile en donnant plus de place aux piétons et aux cyclistes et en réduisant le stationnement en surface.

Restructurer le réseau des voies de façon à favoriser l'accessibilité au quartier et limiter les effets indésirables liés au transit.

Dispositions :

- création d'un axe de transport en commun structurant sur le boulevard National :
 - trois scénarios sont étudiés par la Métropole : BHNS Arenc-gare routière via la rue Honnorat ; BHNS Arenc-Réformés ; tramway Arenc-Place du Quatre-Septembre-Les Catalans (dans le scénario tramway, une branche vers La Belle de Mai et Plombières fait aussi partie des options étudiées (variante en tunnel sous la butte de la Belle de Mai) ;
 - à très long terme, la création d'un transport collectif lourd avec par exemple une station au niveau des casernes et/ou de la place Cadenat pourrait être envisagée.
- renforcement de l'offre TC structurante sur le boulevard National et en direction des quartiers Nord-Est (voir ci-dessus les études en cours) ;
- renforcement de la desserte structurante par bus entre les quartiers Nord, La Belle de Mai, la gare et le centre-ville tout en diamétralisant les lignes du centre-ville et en créant une nouvelle desserte vers le sud avec la nouvelle gare, dans le secteur du boulevard Voltaire et de la place des Marseillaises ;
- amélioration de la desserte (réseau local inter-quartiers) :
 - en remplaçant les petites lignes en boucle par des lignes qui traversent les quartiers sur des parcours plus longs et relient également les «Quartiers Libres»

aux quartiers voisins, à la gare et au centre-ville («chaîner et mailler»);

- en améliorant la lisibilité et la qualité de la desserte en transports en commun et en assurant, dans la mesure du possible, une desserte des mêmes itinéraires dans les deux directions (on renforcera notamment, en direction Nord-Sud, le boulevard National comme axe structurant à l'échelle de la ville et corridor d'accès à l'extension de la gare Saint-Charles depuis l'est ;
- en développant l'offre en transports en commun de manière à assurer une meilleure couverture spatiale des quartiers (distance maximum d'un arrêt : 300 mètres), notamment au regard des nouveaux projets d'envergure dans les «Quartiers Libres» (exemples : casernes, Pôle Technopôle média-numérique, jardin du couvent des Victimes du Sacré-Cœur de Jésus) ;
- articulation physique des «Quartiers Libres» au projet d'extension et de modernisation de la gare Saint-Charles se traduisant par :
 - une ouverture de la gare à 360° avec la création de nouvelles interfaces (quatrième façade à partir du pont-rail du boulevard National (5) et deux parvis de gare, l'un donnant sur le boulevard National, au sud, et l'autre donnant sur la rue Honnorat, au nord) ;
 - une articulation des accès à l'extension de la gare depuis la rue Honnorat, le boulevard National et le site des «Abeilles» (aménagement des espaces publics autour des deux nouveaux parvis, création d'un «balcon» reliant le futur pôle tertiaire des Abeilles et La Friche de La Belle de Mai) (4) ;
 - une ouverture de la gare vers l'est au travers de l'organisation de la fonction de gare (arrêts en lignes des bus, taxis, dépose-minute, commerces, services aux passagers, stationnement vélos...).
- désenclavement du quartier (mise en relation du quartier avec la gare, le centre-ville et les quartiers voisins) et création de «parcours piétons et cycles» sécurisés et attractifs (rue de La Belle de Mai, rue du 141e R.I.A. ...) pour permettre, notamment, une «mise en système» des équipements de la butte Saint-Charles ;
De l'espace sera libéré pour les cyclistes et les piétons (suppression de linéaires de stationnement, élargissement des trottoirs, aménagement d'un «axe de mobilité douce» sur la rue de La Belle de Mai requalifiée).
L'ossature des modes actifs sera structurée autour d'un parcours piétonnier et paysager fédérateur aménagé à l'aplomb du faisceau ferré. Cet itinéraire comprendra l'axe Honnorat-Guibal, le parvis de la gare Saint-Charles prolongé en «parcours haut» sur le socle SNCF

(7) et se poursuivra par une «voie verte» connectée à la «forêt» de la caserne du Muy en suivant le tracé de la boucle ferroviaire vers Arenc ;

Ce système pourra être complété par l'aménagement d'axes structurants tels le boulevard National et la rue de La Belle de Mai. De nouveaux parcours pourront être imaginés ensuite pour renforcer cette nouvelle ossature des modes actifs ;

- création d'un réseau de voies hiérarchisées avec la mise en place d'une gestion de la mobilité individuelle à l'échelle supérieure pour éviter le transit par le quartier, associée à :
 - une gestion du stationnement destinée à éviter les effets indésirables (débordement du stationnement de la gare et du centre-ville sur le quartier, stationnement des habitants sur l'espace public...);
 - à la restructuration et au réaménagement du réseau de voirie pour réduire la place donnée à l'automobile au profit des transports en commun et des modes doux.

Le programme de stationnement doit être conçu selon la même logique et la même ambition que celles exprimées dans le centre-ville, à l'échelle des quartiers et dans le cadre d'une mutualisation se référant à une analyse préalable des besoins. Ce programme devra apporter une offre adaptée aux populations concernées (typologie de l'offre, tarification) et prendre en compte l'interface avec la gare ;

- création d'un maillage structurant dans tout le quartier, notamment au nord de la gare Saint-Charles, entre le boulevard Gustave Desplaces et le boulevard National, en modifiant le plan de circulation et au moyen d'actions foncières (emplacements réservés).

On pourra percer le rez-de-chaussée de certaines copropriétés ou aménager leurs espaces intermédiaires pour rendre traversants les «îlots-blocs» (exemples : mise en relation du boulevard Gustave Desplaces et de la rue Bugeaud, continuité entre la rue de La Caserne et la rue Masséna). On pourra rectifier ou élargir des voies (recul à l'alignement au niveau du croisement du boulevard de Strasbourg et du boulevard National).

STIMULER LES USAGES PARTAGÉS AU CŒUR DES QUARTIERS LIBRES

Objectifs :

Créer des équipements et des espaces publics qui stimulent les usages partagés et améliorent le cadre de vie.

Dispositions :

- construction d'équipements bien localisés qui bénéficient aussi aux habitants des quartiers voisins (équipements de formation, équipements sportifs, Bibliothèque ou Médiathèque Relais ouverte à tous...);
- confortement et enrichissement de l'offre scolaire ;
- création d'un grand espace vert public sur le site de la caserne du Muy («Forêt du Muy» et espace dans le prolongement de l'équipement public scolaire «Jolie Manon»);
- transformation des jardins de l'ancien monastère des Victimes du Sacré-Cœur, rue Levat (ancienne bastide de La Maguelone) (4) en grand espace vert public à l'usage des riverains, des habitants des quartiers voisins, de la ville voire de la Métropole («Parc pédagogique», espace d'initiation au jardinage, lieu événementiel...);
- créer des espaces verts de respiration et de détente dans le quartier, en lien avec des équipements ou des opérations de renouvellement du tissu existant ;
- création d'«espaces d'interface / de convergence» avec les quartiers voisins : espace-interface avec le Campus Saint-Charles, croisement du boulevard National, de l'Autoroute A7 et de la boucle ferroviaire, boulevard de Plombières, équipements ouverts sur la ville... ;
- verdissement des espaces publics de proximité (mise en valeur des places et des rues avec des plantations ou des alignements d'arbres de haute tige : rue Palestro, rue Léon Gozlan, rue de Crimée, rue Cavaignac) et des axes structurants en connexion avec les quartiers avoisinants (sections du boulevard National actuellement dépourvues d'arbres...);
- favorisation de l'adhésion des populations aux projets en tirant parti des spécificités architecturales et urbaines des quartiers, notamment du patrimoine militaire et ferroviaire (casernes, hangar militaire, rotonde SNCF Pautrier...);
- développement, selon les opportunités, d'espaces publics de proximité (places de poche) ;
- requalification des principales rues du quartier, par exemple la rue de La Belle de Mai ou l'axe Honnorat-Guibal, en favorisant la création d'espaces attractifs pour les habitants et les usagers et en mettant en réseau les espaces ouverts importants du quartier et les places de poche.

PRINCIPES D'ÉVOLUTION URBAINE

Légende

 périmètre d'application de l'OAP

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

-  site 1 (cf texte)
-  noyau villageois
-  équipement existant
-  élément important de composition urbaine (bâti, non bâti, paysage, etc...)
-  voie ferrée
-  grand parc public
-  TC structurant existant / à créer (court terme)
-  axe TC structurant à moyen terme
-  boulevard urbain multimodal (BUM)
-  zone d'aménagement concerté

AFFECTATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

-  mixité fonctionnelle à dominante habitat
-  mixité fonctionnelle à dominante économique
-  développement du site du Muy en préservant le bâtiment de la caserne
-  vocation culturelle à conserver/développer

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

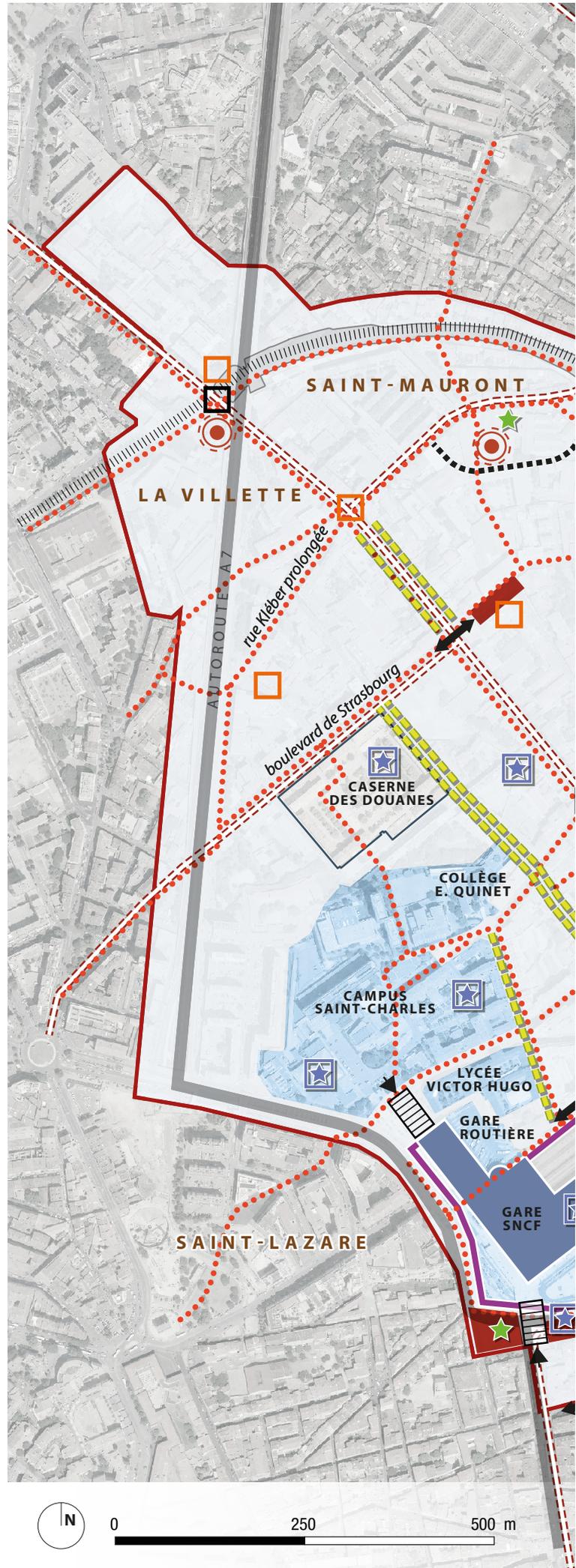
-  mise en valeur d'élément de composition urbaine (bâti, non bâti, paysage, etc...)
-  axe de composition urbaine
-  équipement à créer ou requalifier
-  "place de poche" (traitement des RdC, du bâti, du carrefour et de l'espace public) - *non exhaustif*
-  principe de perméabilité visuelle
-  principe de vue à préserver

TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS OU COLLECTIFS

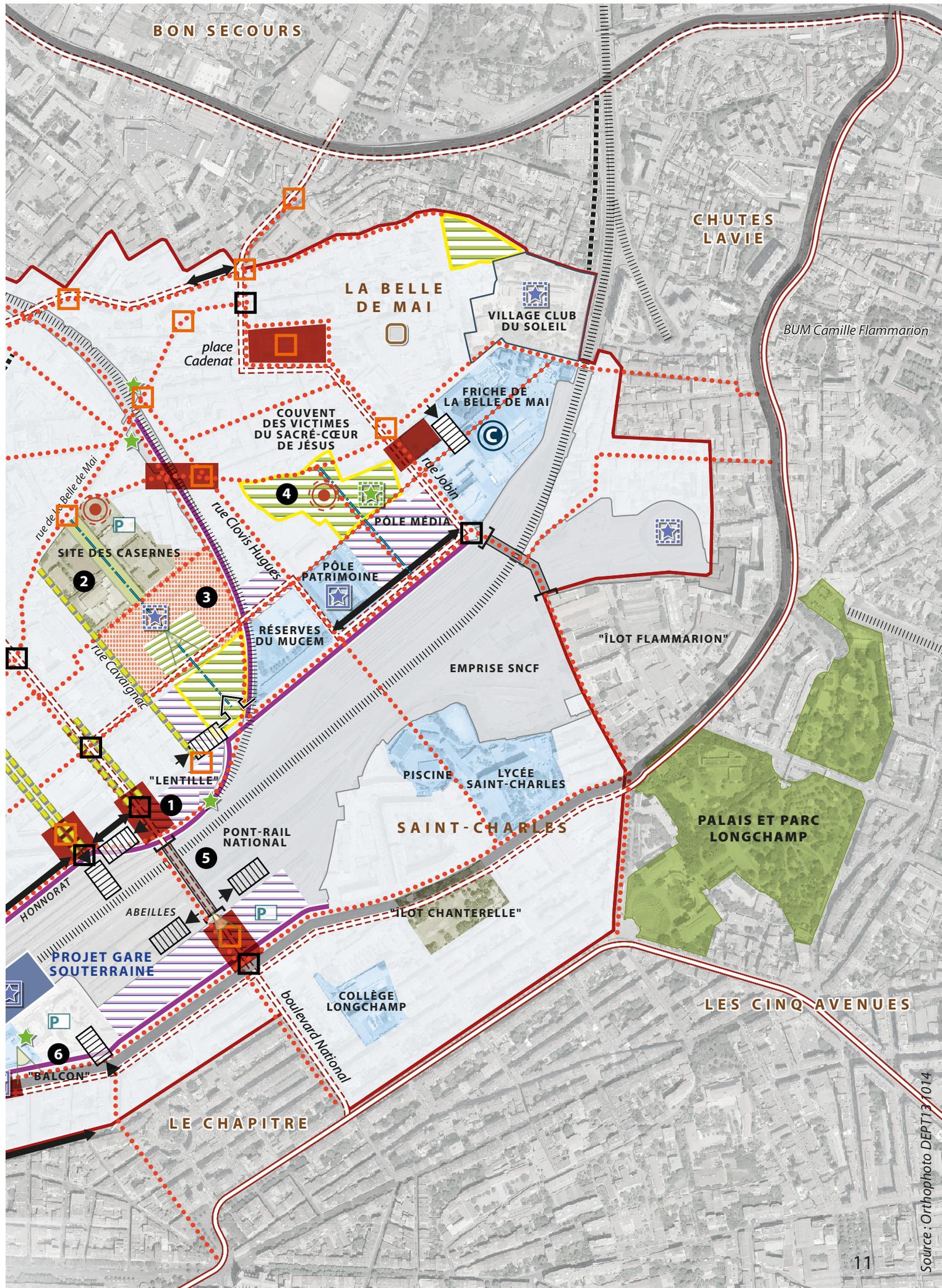
-  flux, carrefour à organiser
-  principe de liaison structurante (TC et MD) à créer (ER)
-  principe de raccordement (TC et MD) à créer
-  réaménagement du pont-rail
-  principe d'accès
-  principe de balcon (site multi-terrasses)
-  principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/conforter
-  espace public à créer / requalifier (place)
-  mail paysager à créer ou conforter
-  principe de localisation d'aires de stationnement

STRUCTURATION PAR LES ESPACES PAYSAGERS OU NATURELS

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



0 250 500 m



BON SECOURS

CHUTES LAVIE

LA BELLE DE MAI

VILLAGE CLUB DU SOLEIL

BUM Camille Flammarion

place Cadenat

FRICHE DE LA BELLE DE MAI

COUVENT DES VICTIMES DU SACRÉ-CŒUR DE JÉSUS

PÔLE MÉDIA

SITE DES CASERNES

PÔLE PATRIMOINE

RÉSERVES DU MUCEM

EMPRISE SNCF

"ILOT FLAMMARION"

PISCINE LYCÉE SAINT-CHARLES

SAINT-CHARLES

PALAIS ET PARC LONGCHAMP

"ILOT CHANTERELLE"

LES CINQ AVENUES

LE CHAPITRE

Source: Orthophoto DEPT13 1014

