

Quartiers Libres - Saint-Charles - Belle de Mai Mobilité

Atelier de concertation n°4 : Véhicules privés et stationnement 19 juin 2018

**Groupement Güller Güller - TVK - Zakarian Navelet - Alfred Peter -
mrs partner - Alphaville - Etienne Ballan - Transsolar - tpf-i**



Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Synthèse de l'atelier de concertation n°1 du 6.2 .2018

► **Circulations**

- Généraliser les zones 20 et 30
- Rétrécissements des rues et ralentisseurs
- Développer l'autopartage sur la Belle de Mai
- Freiner les usages de transit (voitures et véhicules lourds) / préférer le contournement
- Refaire l'enrobé des routes

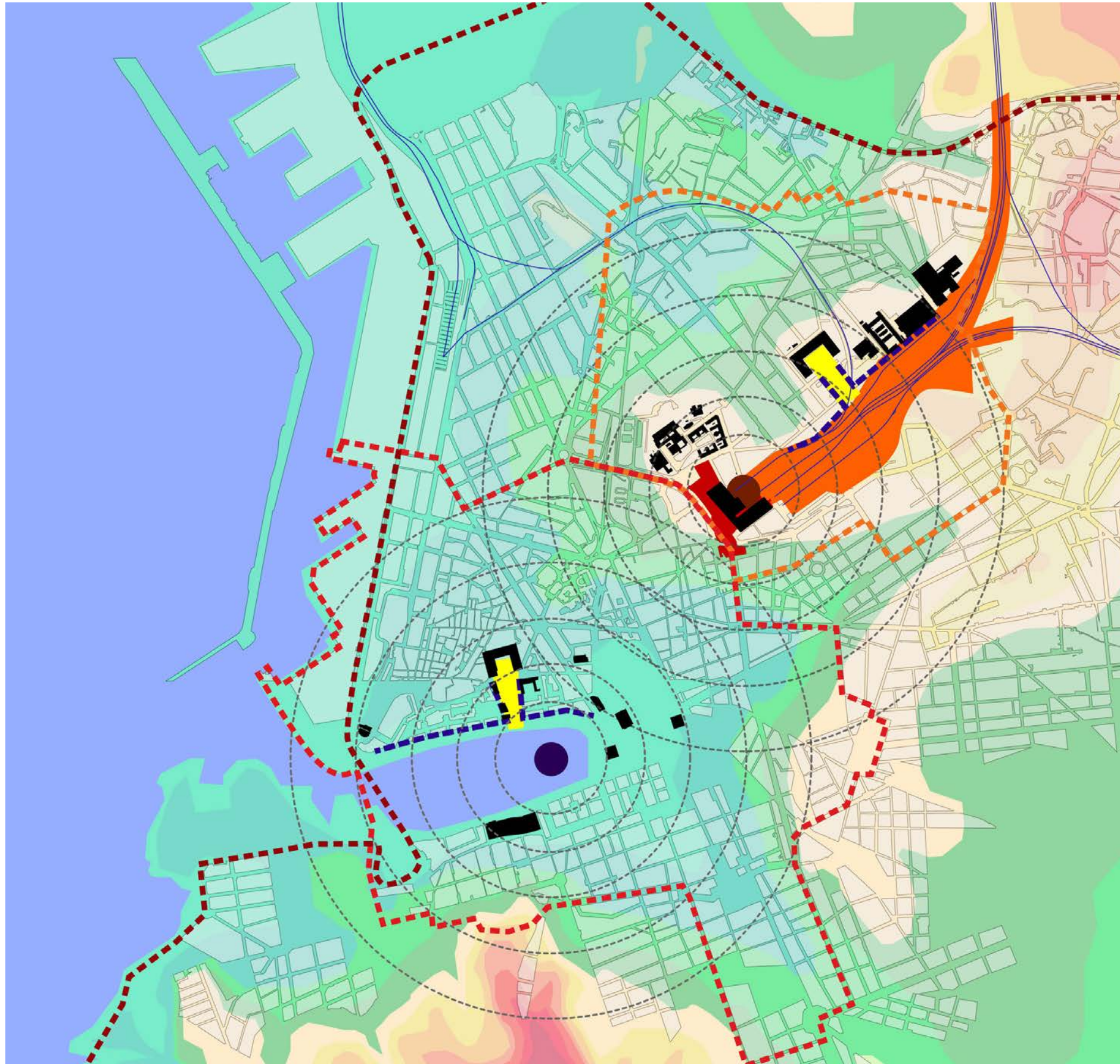
► **Stationnements**

- Moins de voitures qui stationnent, plus de place sur les trottoirs.
- Parkings plus nombreux avec prise en charge pour les résidents
- Parkings sur les zones de nuisance (Plombières?)
- Maintien de la gratuité des places de stationnement (sinon nouvelles inégalités économiques)

Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

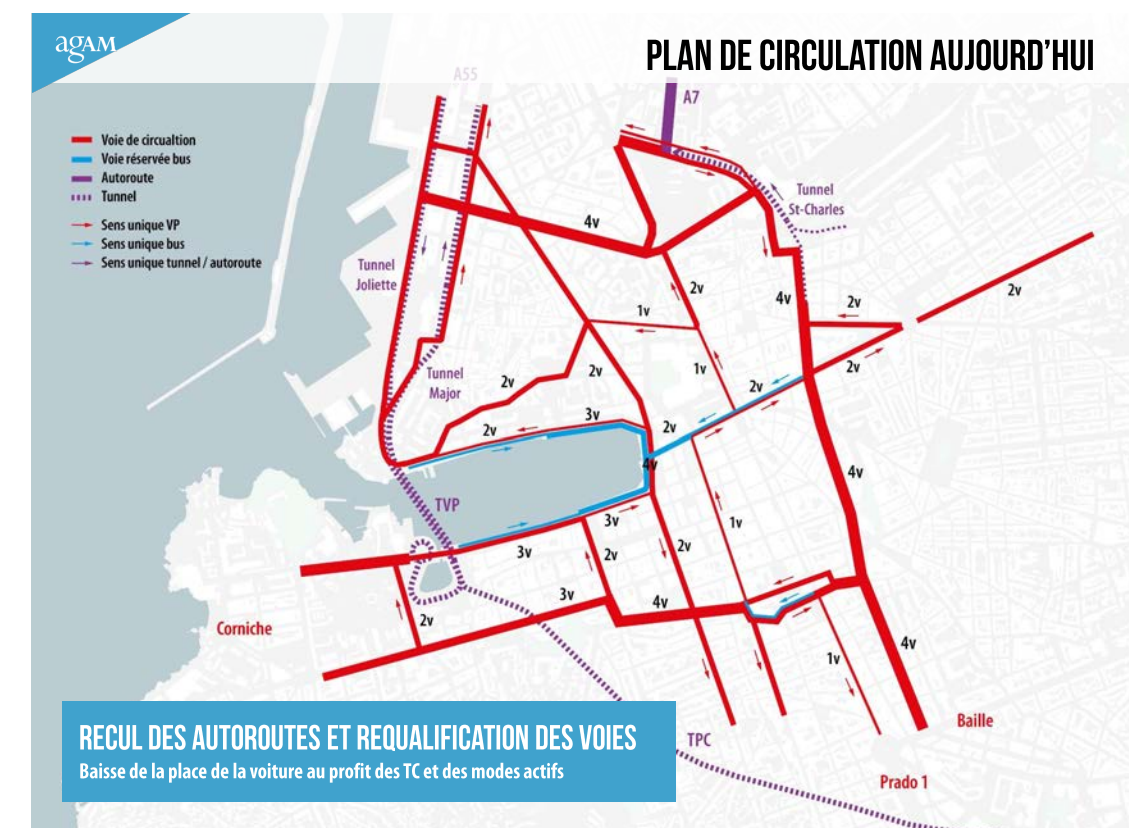
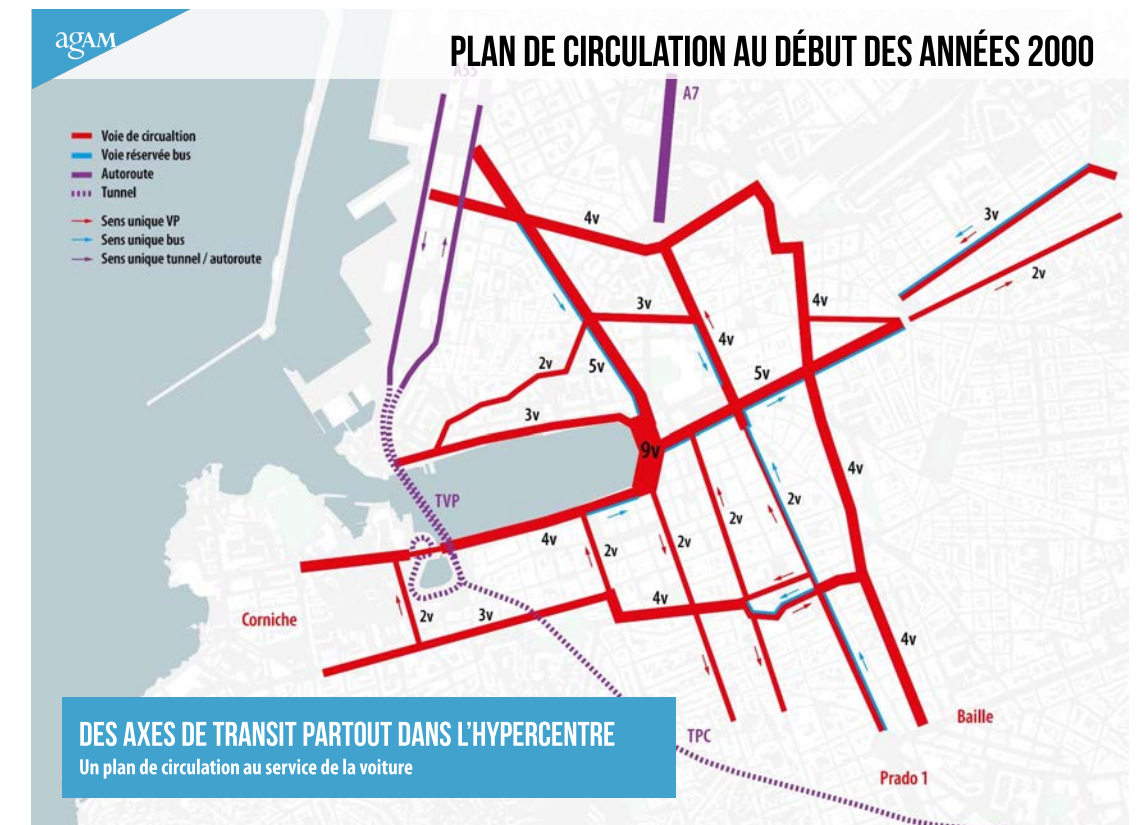
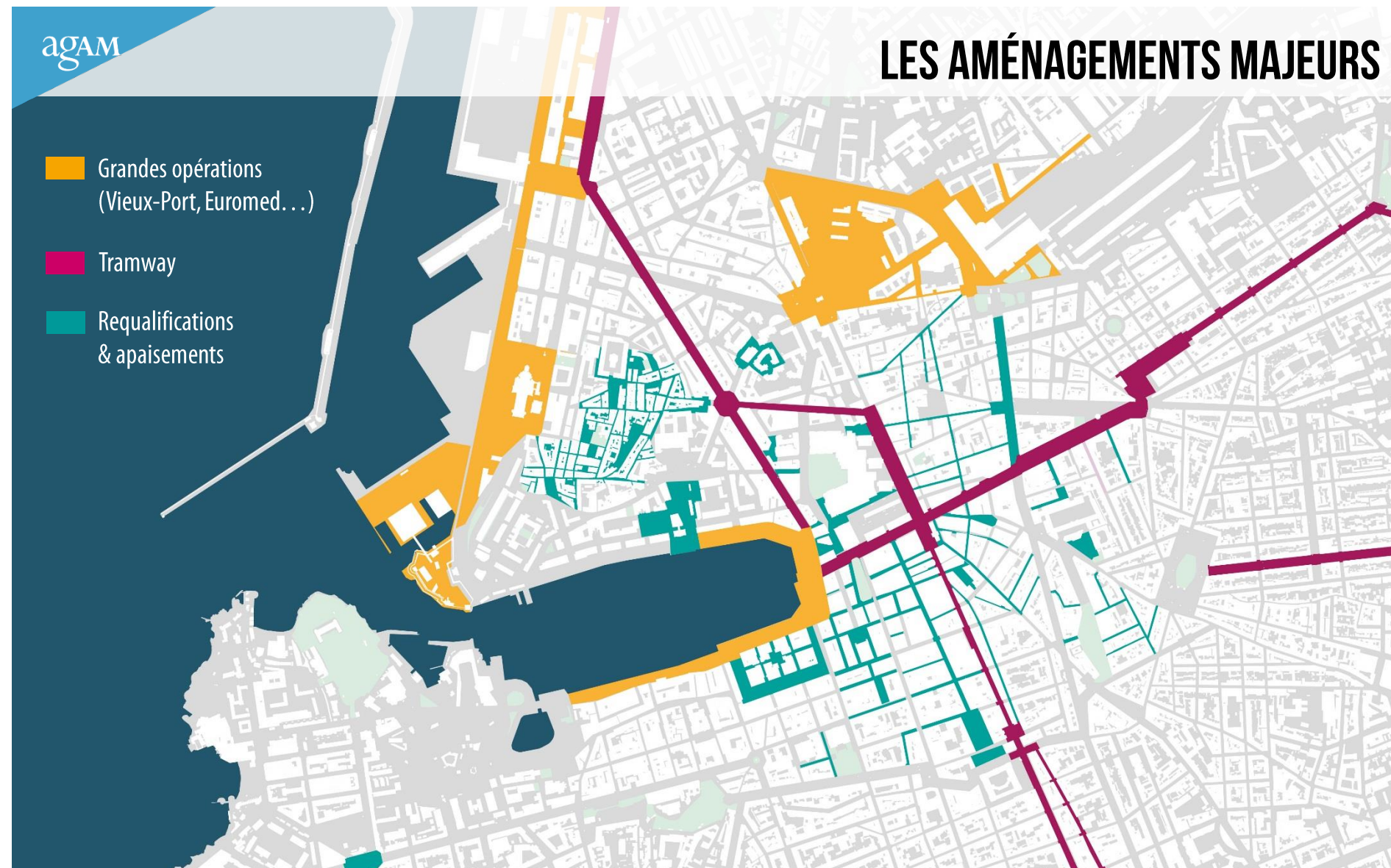
Vision - Un centre-ville élargi



L'évolution de la gare
TGV, une impulsion
pour élargir le
centre-ville ...

... à l'image de la
dynamique qui a
permis la valorisation
du centre-ville et
du Vieux-Port

Vision - Une action similaire à l'hypercentre



Besoin d'une vision claire de mobilité

Approche habituelle «des petits pas»

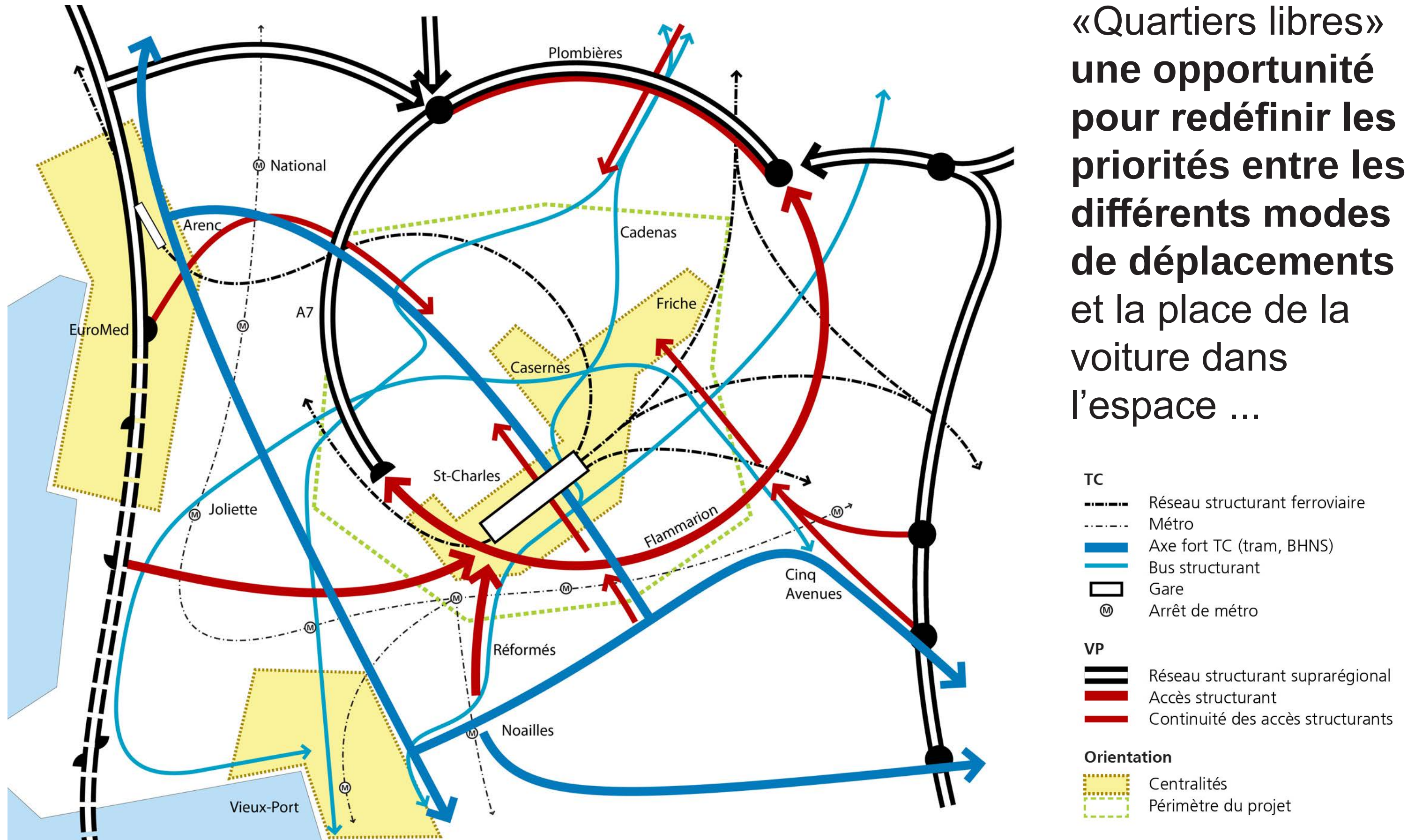
- ▶ Maintenir des **itinéraires voitures interquartiers** à travers la Belle de Mai
- ▶ Pas de réglementation dissuasive de **stationnement**
- ▶ **Attendre** sur les projets de **TC lourds** pour améliorer la desserte TC de la Belle de Mai
- ▶ Créer des **infrastructures vélos protégées** au détriment des piétons



Approche «centre-ville élargi»

- ▶ **Limiter la circulation voiture** et agir sur le trafic interquartiers
- ▶ **Réduire la dominance** et l'encombrement de l'espace par **la voiture**, en agissant sur l'aménagement de la voirie et réglementant le stationnement
- ▶ Offrir à la Belle de Mai des **TC structurants**, grâce au tramway mais aussi avec des bus interquartier
- ▶ **Favoriser la coexistence** et intégrer les modes doux sur l'ensemble des voies

Une organisation du trafic aux limites du quartier



Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

► évolution de
réseau au fil de
l'eau sans réelle
stratégie

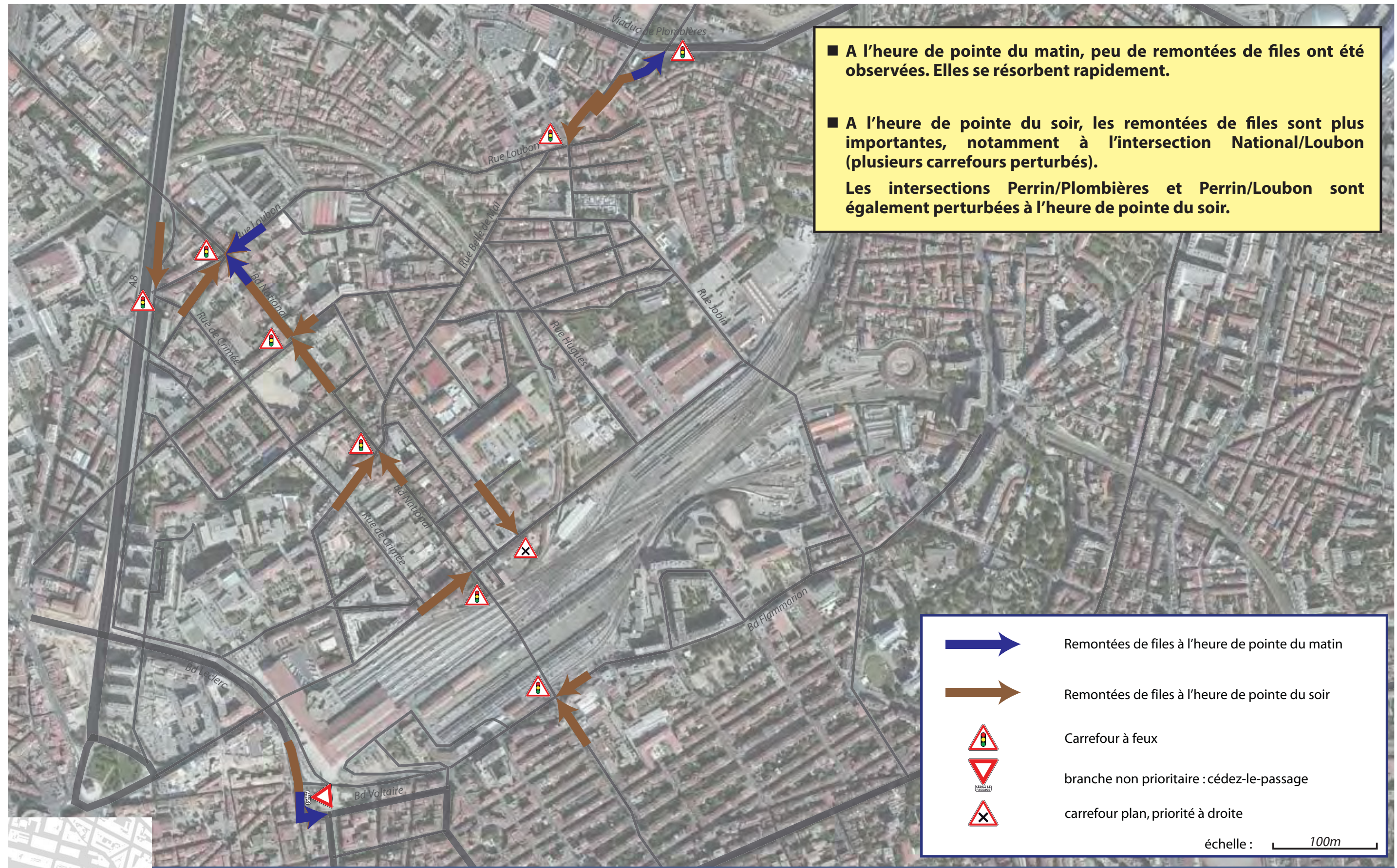
- ▶ faible lisibilité du réseau collecteur
- ▶ nombreux sens uniques et circuits en boucle
- ▶ nombreux carrefours sans visibilité



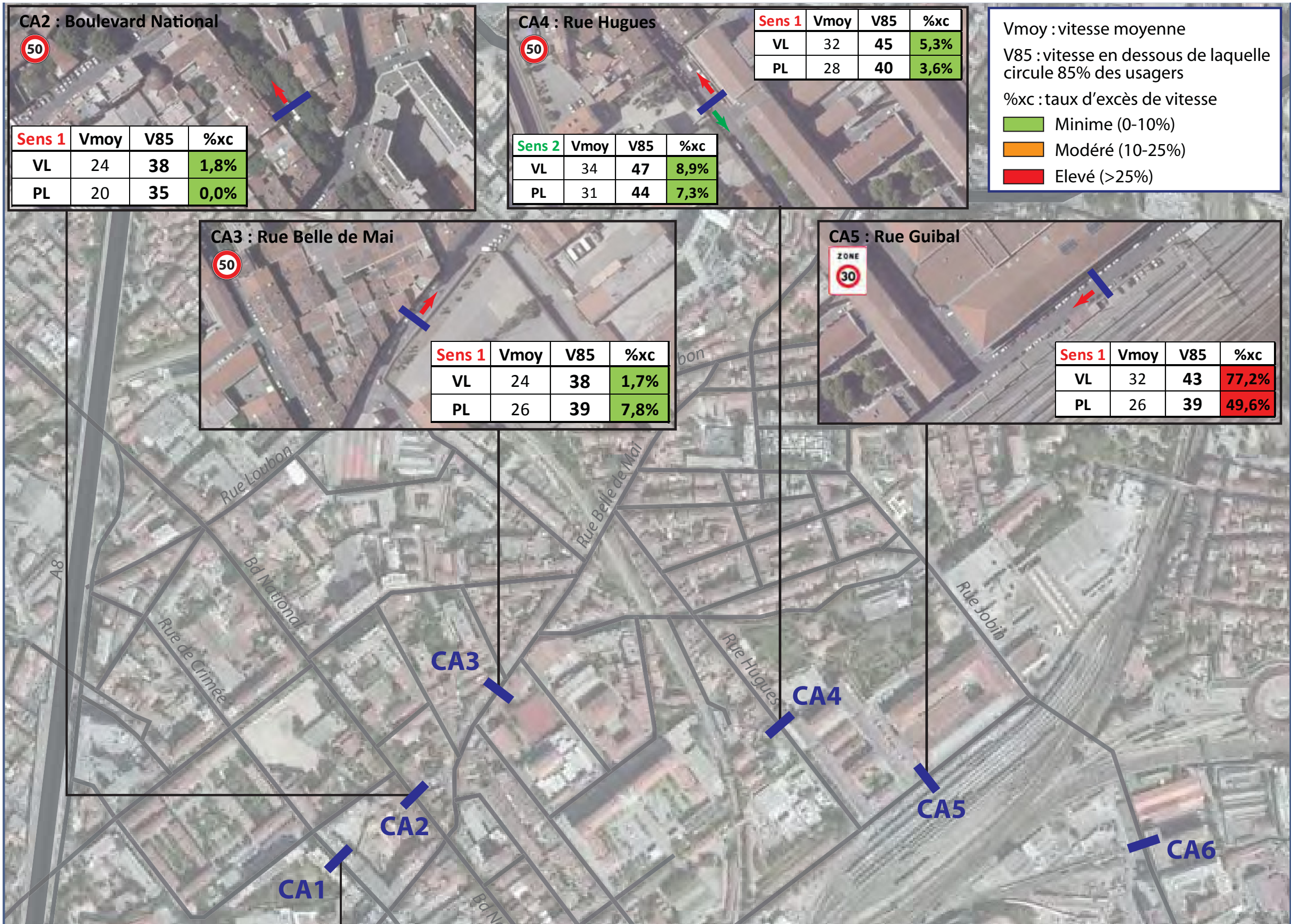
Un important trafic de transit à travers le quartier



Une saturation localisée en particulier le soir



Des vitesses déjà limitées ($V_{moyenne} < 35 \text{ km/h}$)



État existant des aménagements et du réseau routier

- ▶ Des bouchons / goulots d'étranglement résultant souvent aussi de stationnement illicite
- ▶ Des chaussées parfois trop larges conduisant à des vitesses élevées
- ▶ Une dominance de la voiture dans l'espace
- ▶ Des chaussée parfois dégradées
- ▶ etc.



Trottoirs Cavaignac et Belle de Mai

Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Réorganiser le trafic voitures à toutes les échelles

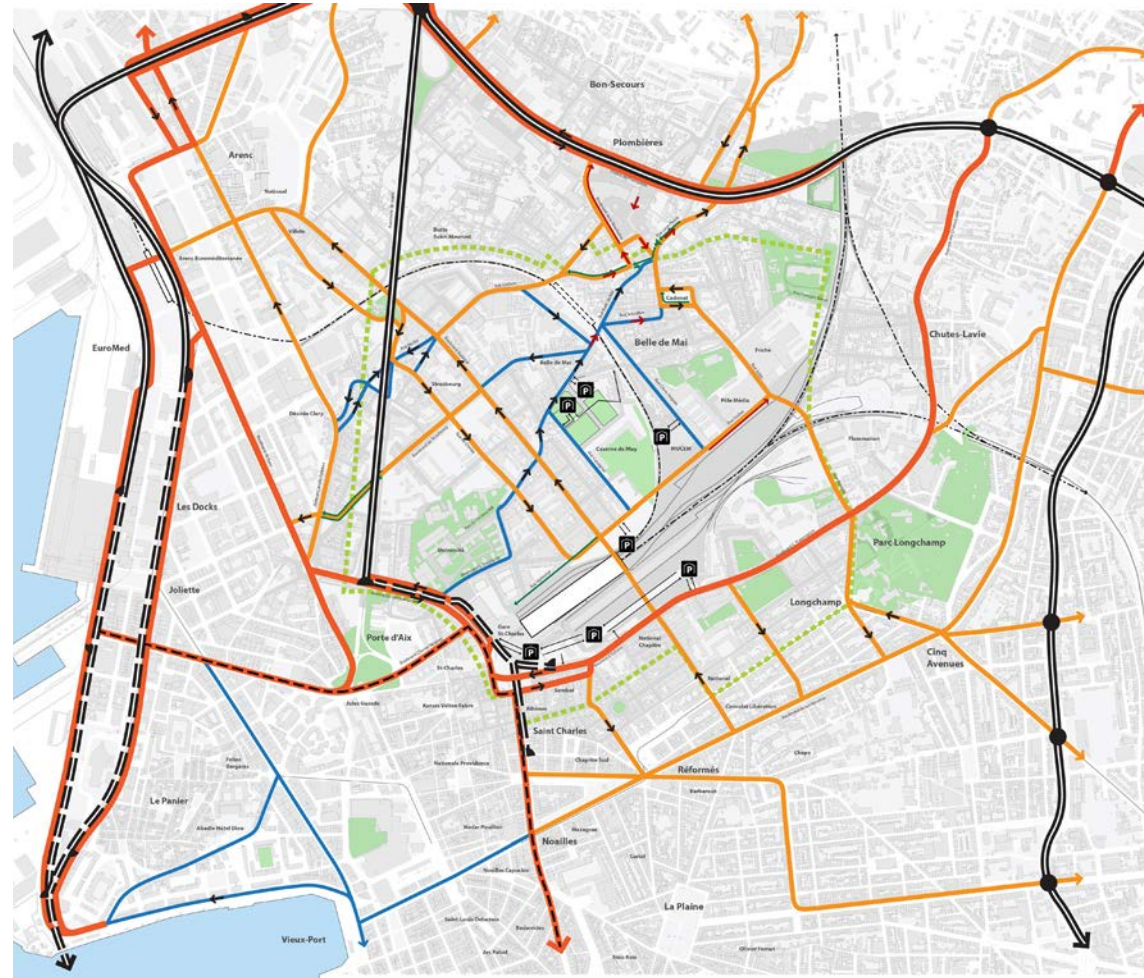
L'évolution de la gare St-Charles et le projet Quartiers Libres ...
... une **opportunité pour faire des reports de trafic en cascade**



Marseille

- 1) Contournement L2
- 2) Contournement Plombières - Jarret

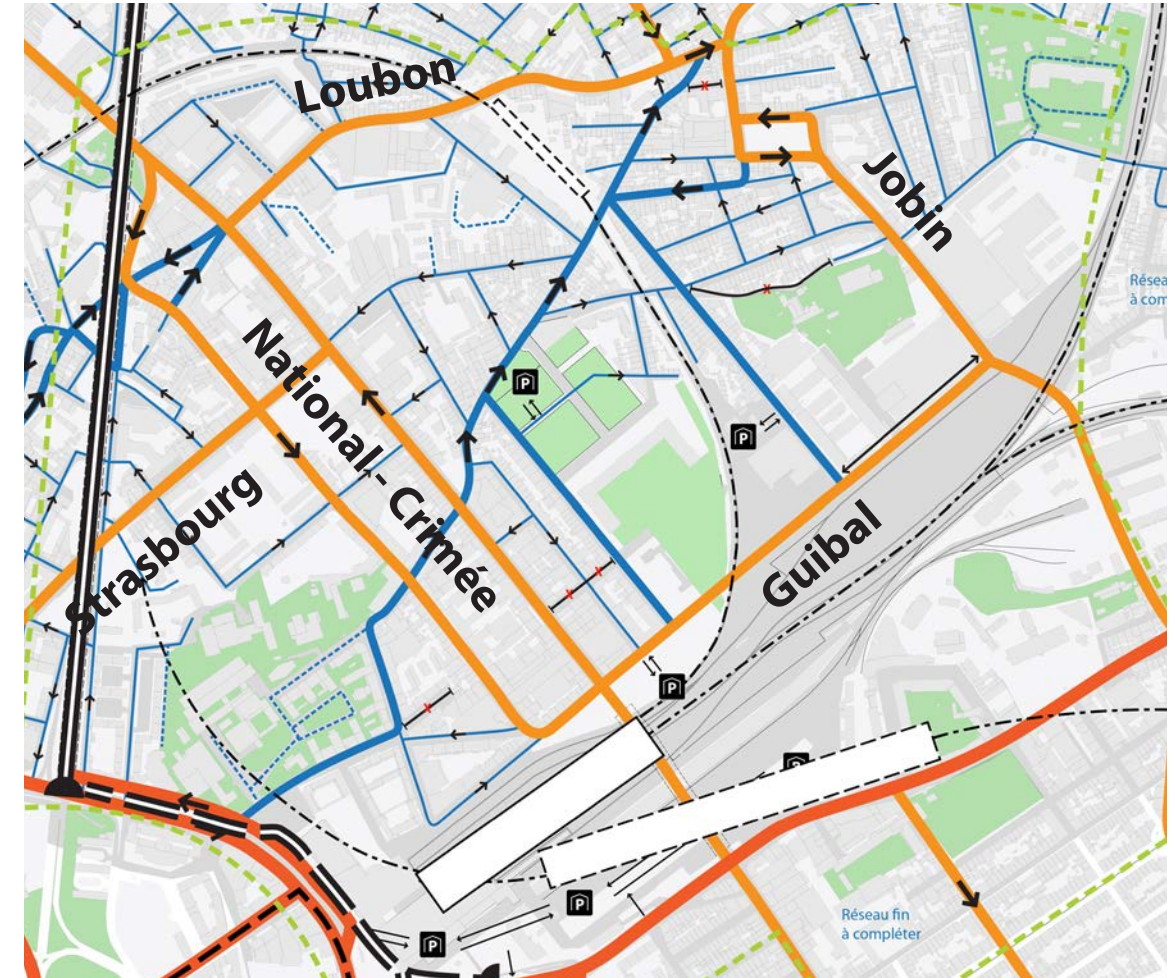
= réseau autoroutier et de voies rapides



St-Charles - Belle de Mai

- 1) Boulevard de ceinture
- 2) Contournement Plombières - Jaret
- 3) A7
- 4) Boulevard Flammarion

= Boulevards urbains multimodaux (BUM)

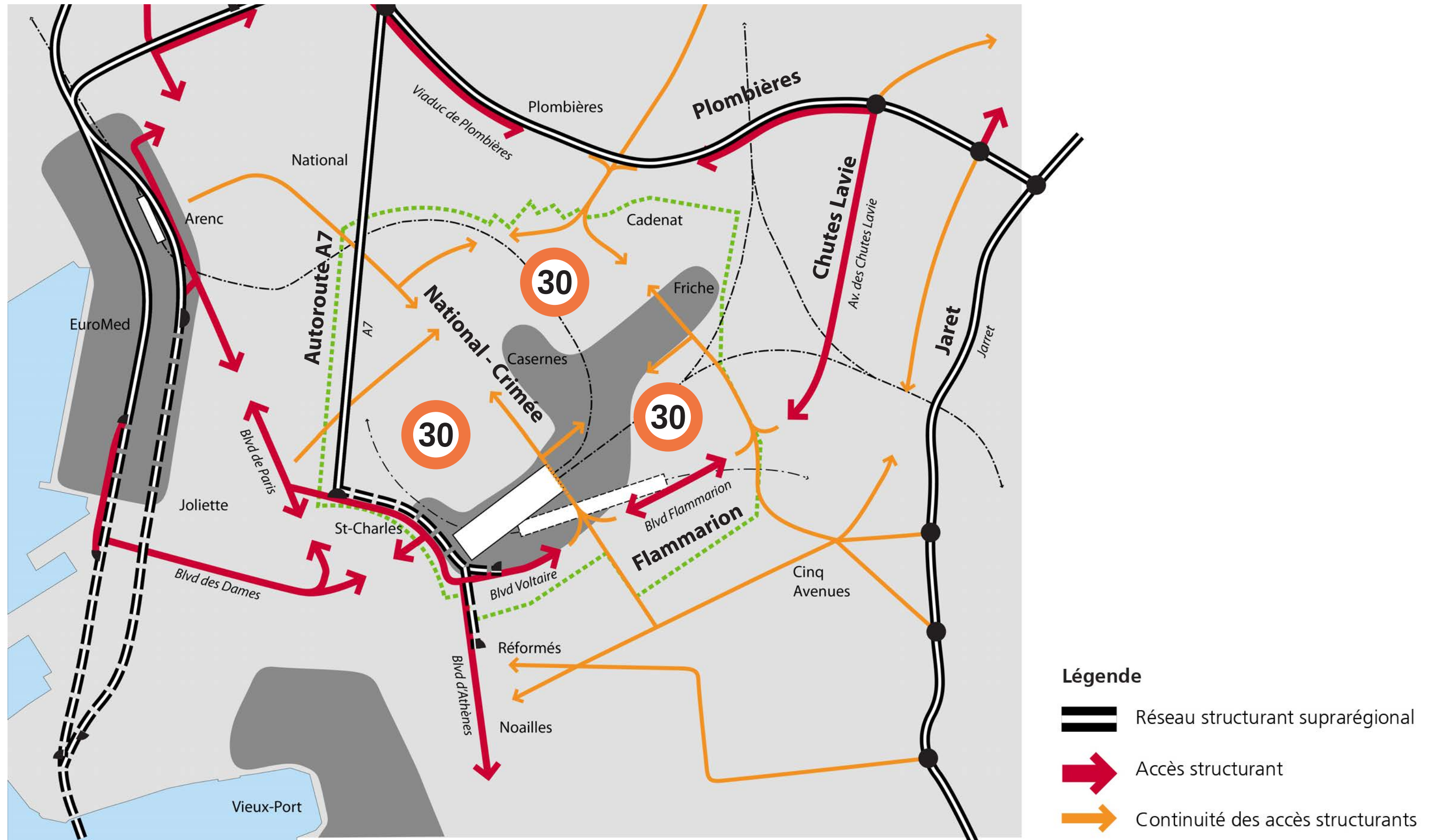


Belle de Mai - Casernes

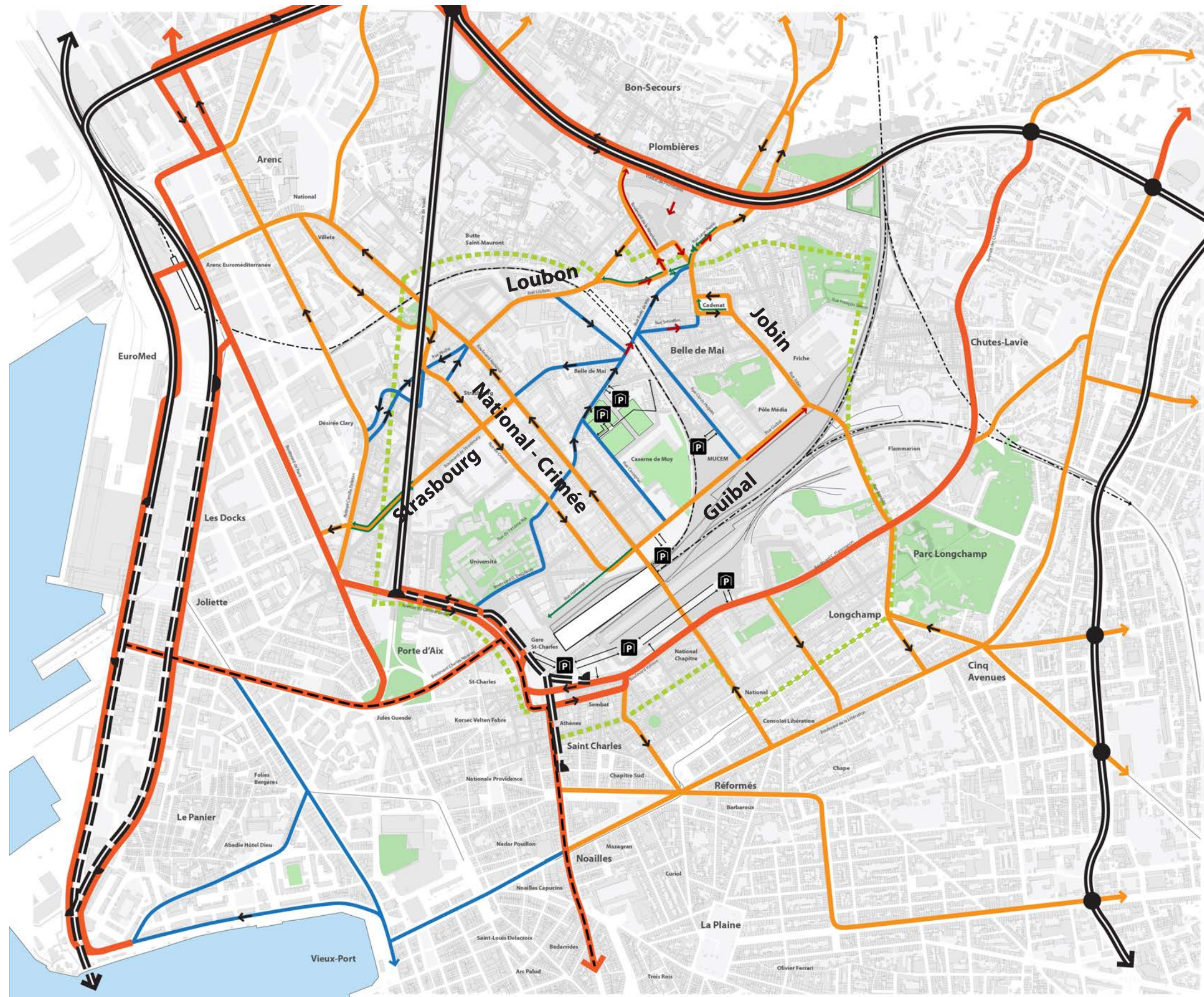
- 1) Loubon
- 2) Jobin
- 3) Guibal
- 4) National - Crimée
- 5) Strasbourg

= Voies Interquartiers (VI) et de quartier

Orienter en amont le trafic et l'accès à Quartiers Libres



Dissuader le transit et orienter le trafic de quartier

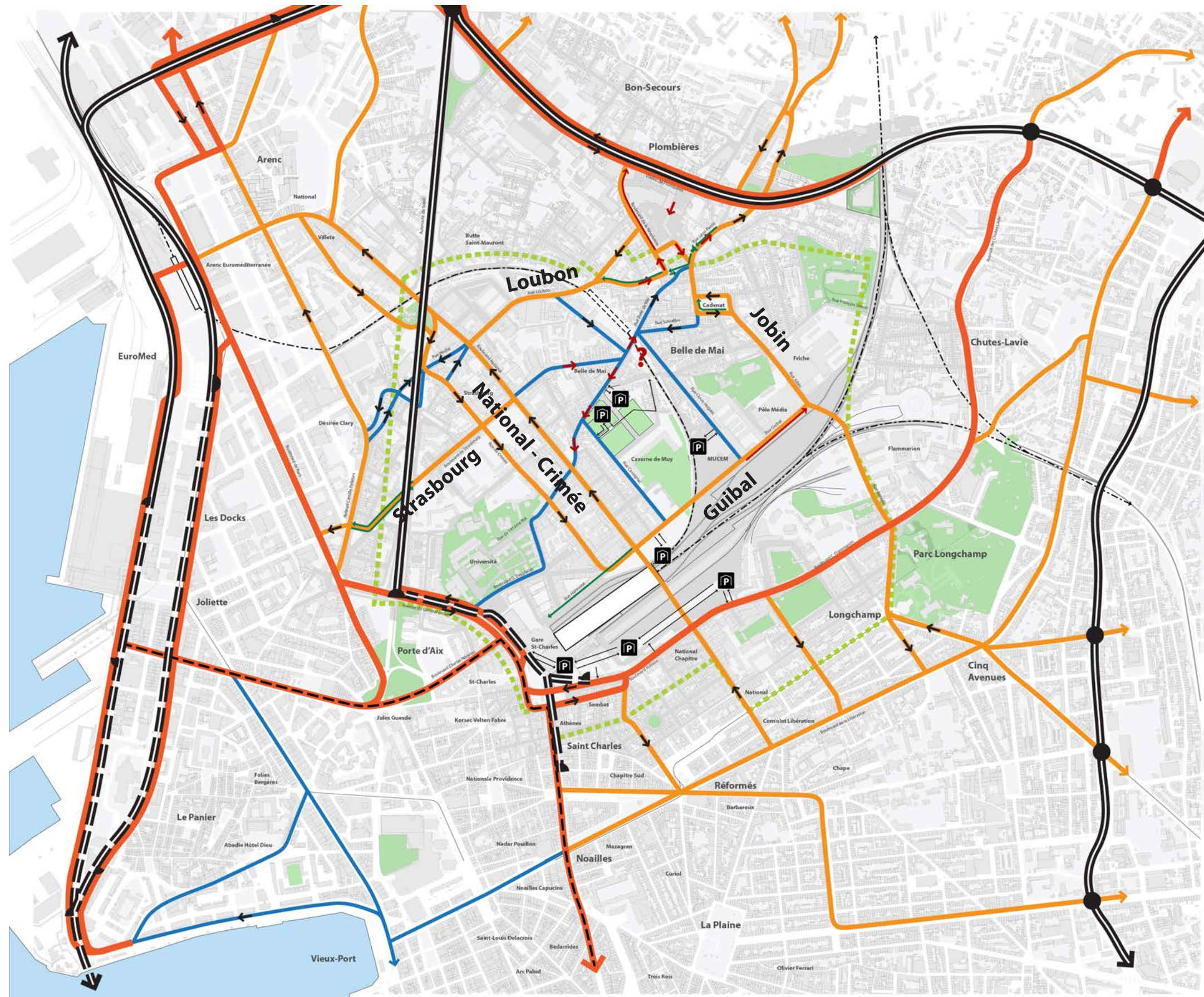


Variante à l'étude :
rue Belle de Mai en
sens-unique montant
comme aujourd'hui

Légende

- Autoroute / voie rapide
- Voie structurante à l'échelle de la métropole, boulevard de ceinture
- Voie structurante à l'échelle de la métropole
- Voie structurante à l'échelle locale
- Accessibilité de quartier
- Sens unique
- Modification de sens unique
- Mise à double sens
- Création site propre TC
- Priorisation TC par feux
- Parking public

Dissuader le transit et orienter le trafic de quartier



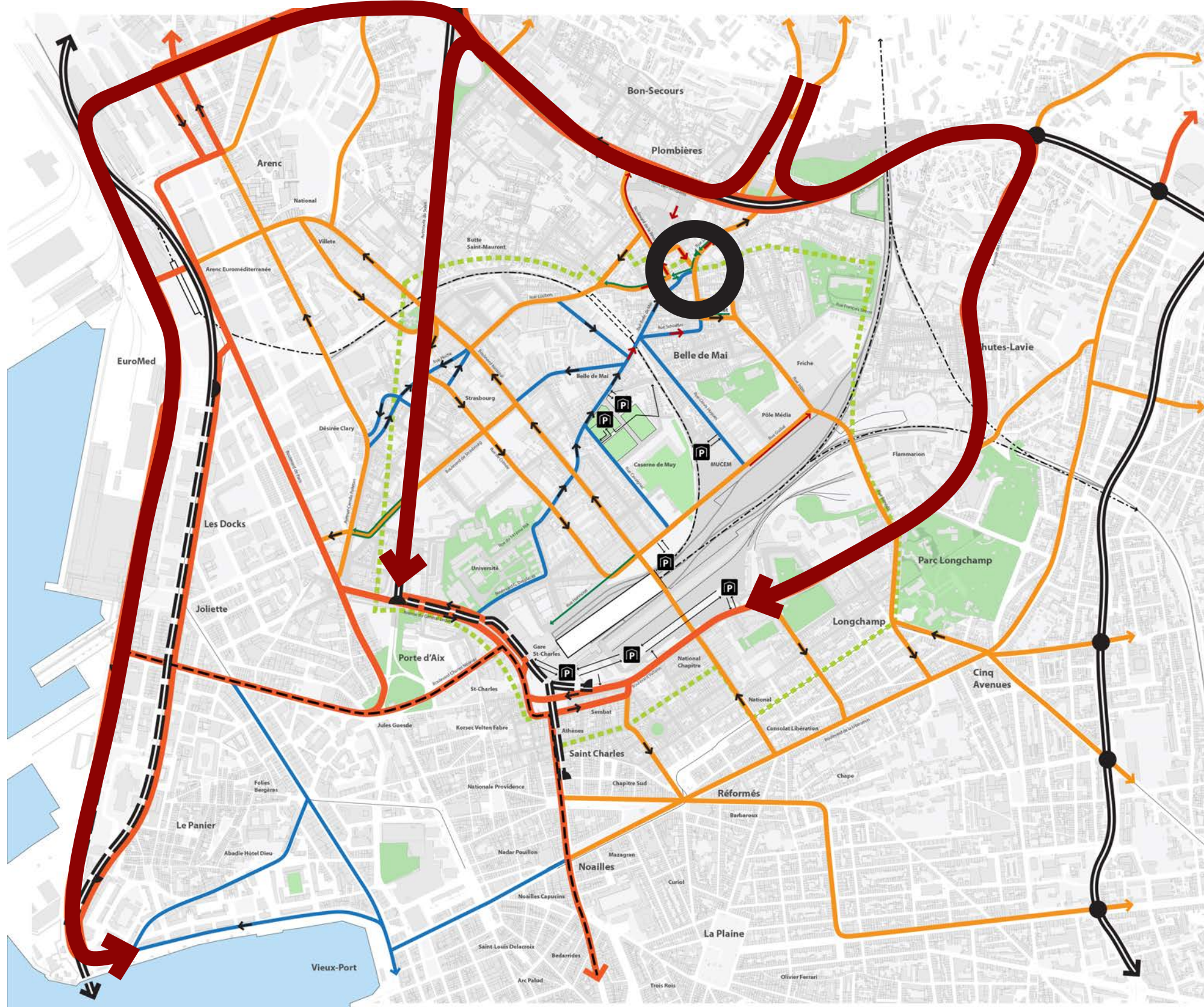
Variante à l'étude :
rue Belle de Mai
discontinue et accès aux
différents quartiers
par des circuits en
boucles

Légende

- Autoroute / voie rapide
- Voie structurante à l'échelle de la métropole, boulevard de ceinture
- Voie structurante à l'échelle de la métropole
- Voie structurante à l'échelle locale
- Accessibilité de quartier
- Sens unique
- Modification de sens unique
- Mise à double sens
- Création site propre TC
- Priorisation TC par feux
- Parking public

Accepter de réduire les flux de voitures dans les nœuds

Réduire la capacité du carrefour Loubon - Léon Perrin - Orange ?



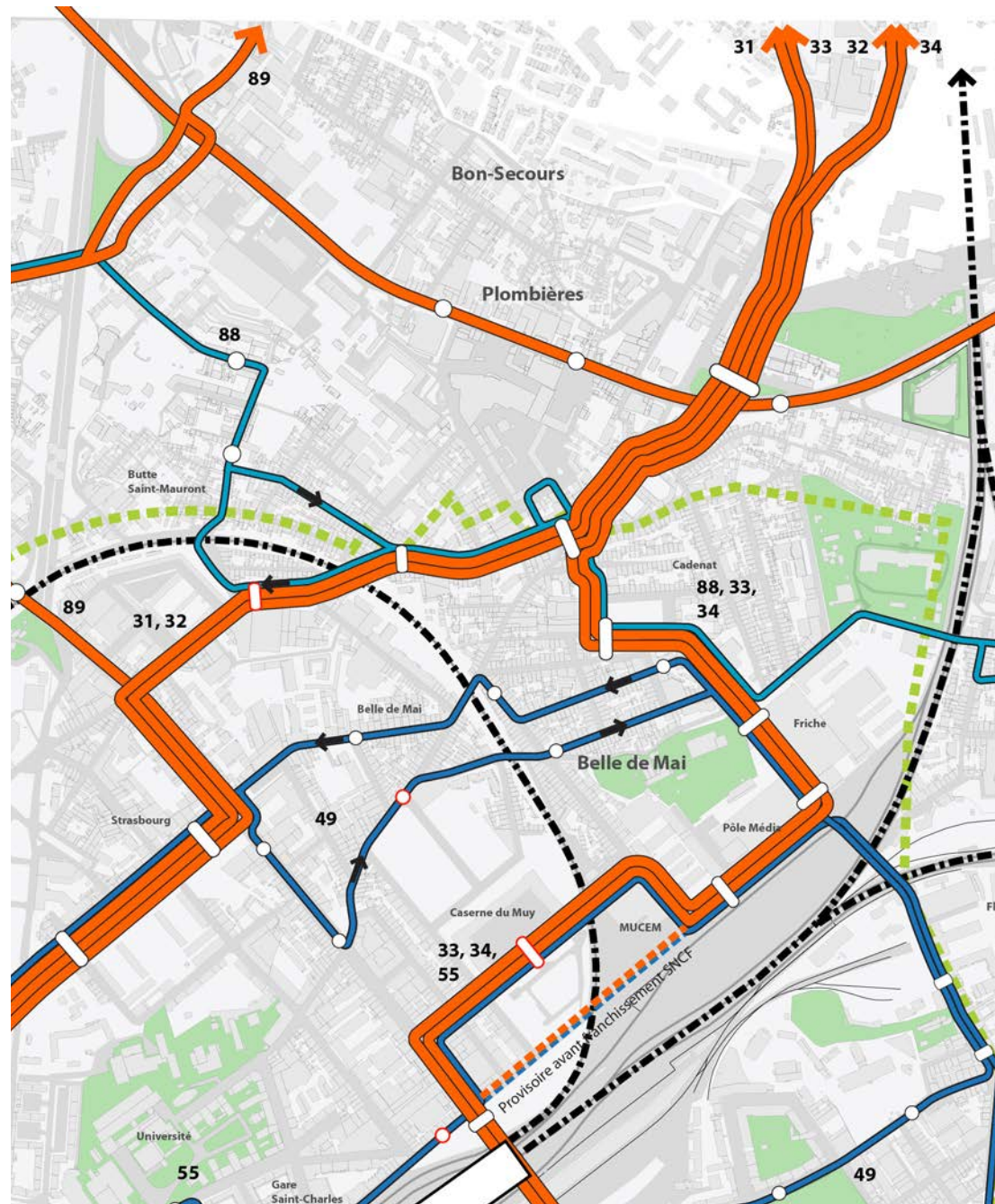
Favoriser l'usage des **transports collectifs et modes doux** dans et vers le centre-ville élargi

Limiter l'accès à la Belle de Mai au **trafic de destination**

Regagner de l'**espace** pour les modes alternatifs et l'espace public

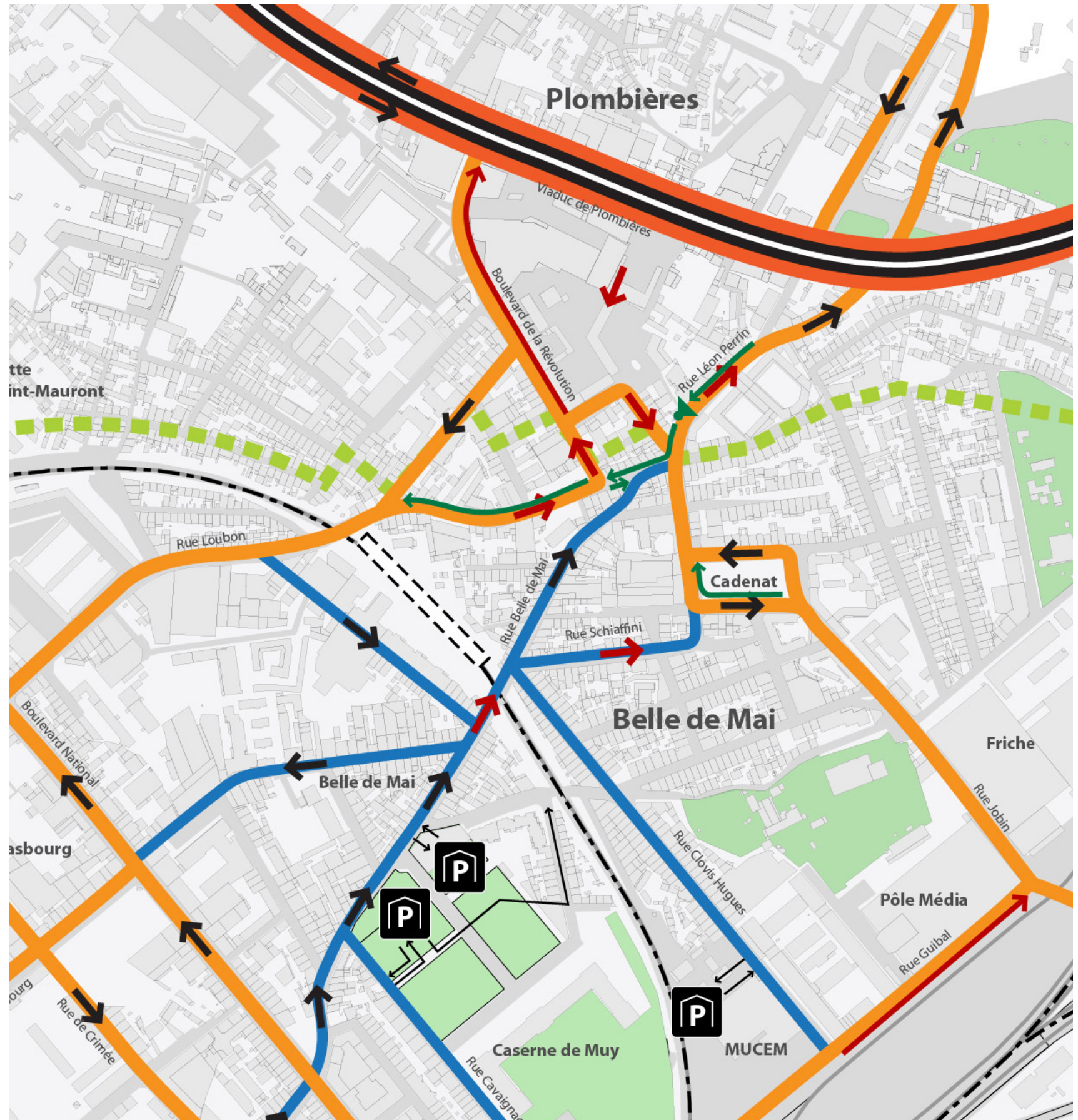
Permettre la réalisation de **transports bus structurants**

Dissuader le transit et orienter le trafic de quartier

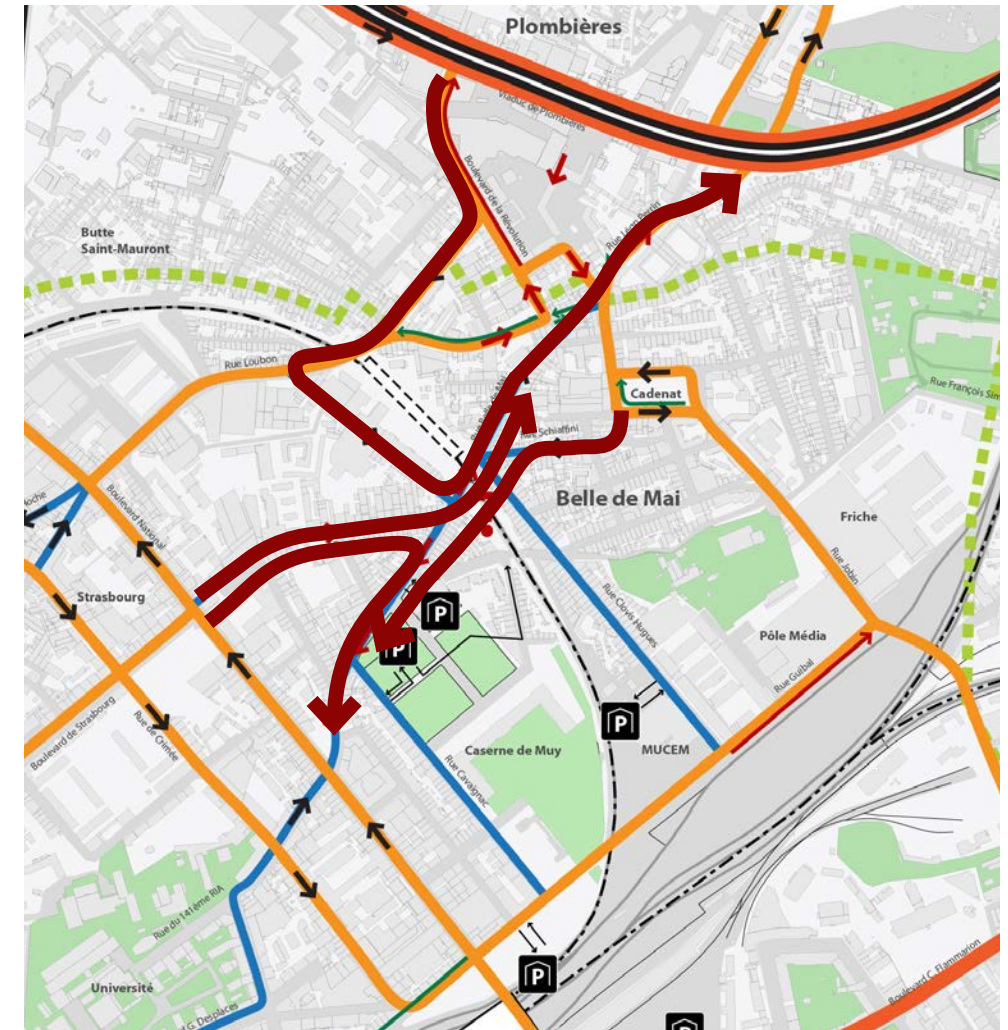
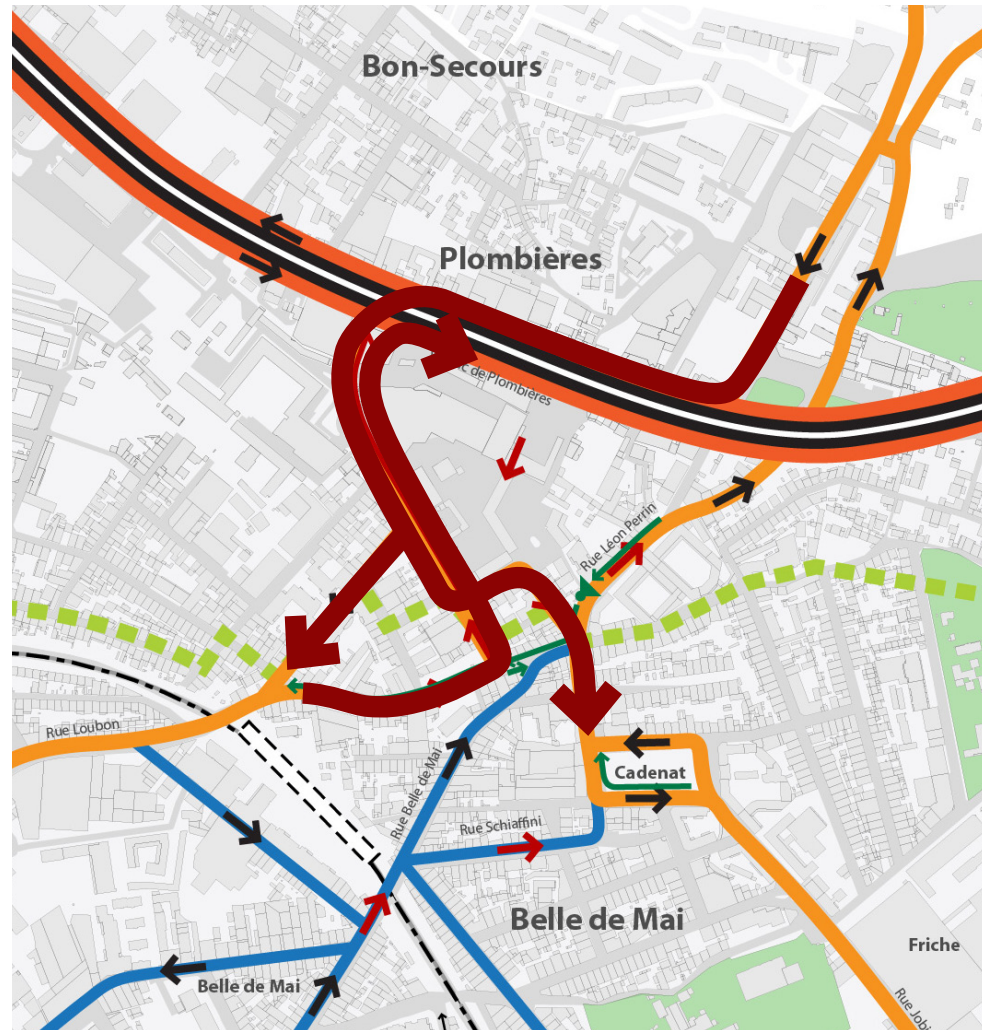


Restructuration des itinéraires bus
Loubon / Cadenat / Plombières

Modification des circulations
Loubon / Cadenat / Plombières



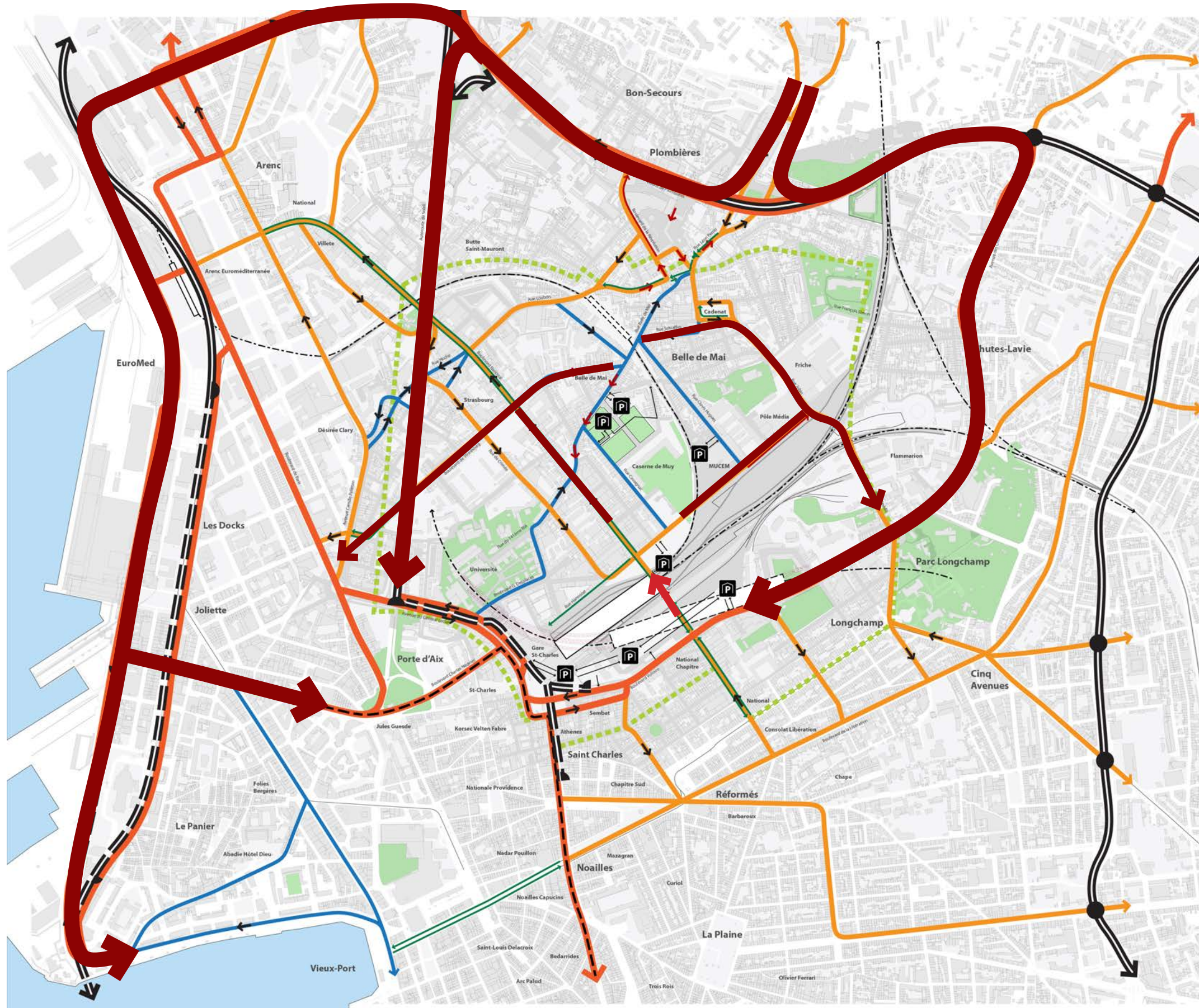
Principe de reports des flux vers/dans la Belle de Mai



Principes de reports :

- 1) Reports vers les transports collectifs et modes doux, et en particulier vers les modes doux pour les déplacements < 1 km
- 2) Reports spatiaux des flux de voitures privés interne au quartier vers Plombières, Révolution, Loubon ou Jobin - Guibal

Réorganiser les circulations avec l'extension gare TGV



Principes :

Le boulevard **National** n'est **pas un axe d'accès au centre-ville**, ni à la gare

Volonté de reporter les déplacements vers le centre-ville et la gare sur les **transports collectifs et les modes actifs**

Volonté de reporter les flux de trafic véhicules motorisé restant sur les **grandes voiries du réseau métropolitain**

Plan de la présentation

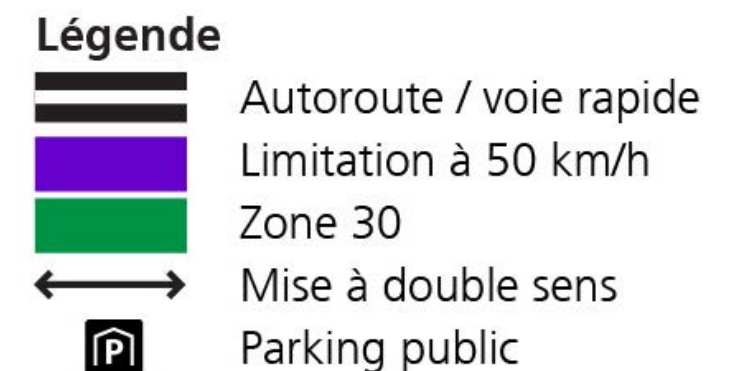
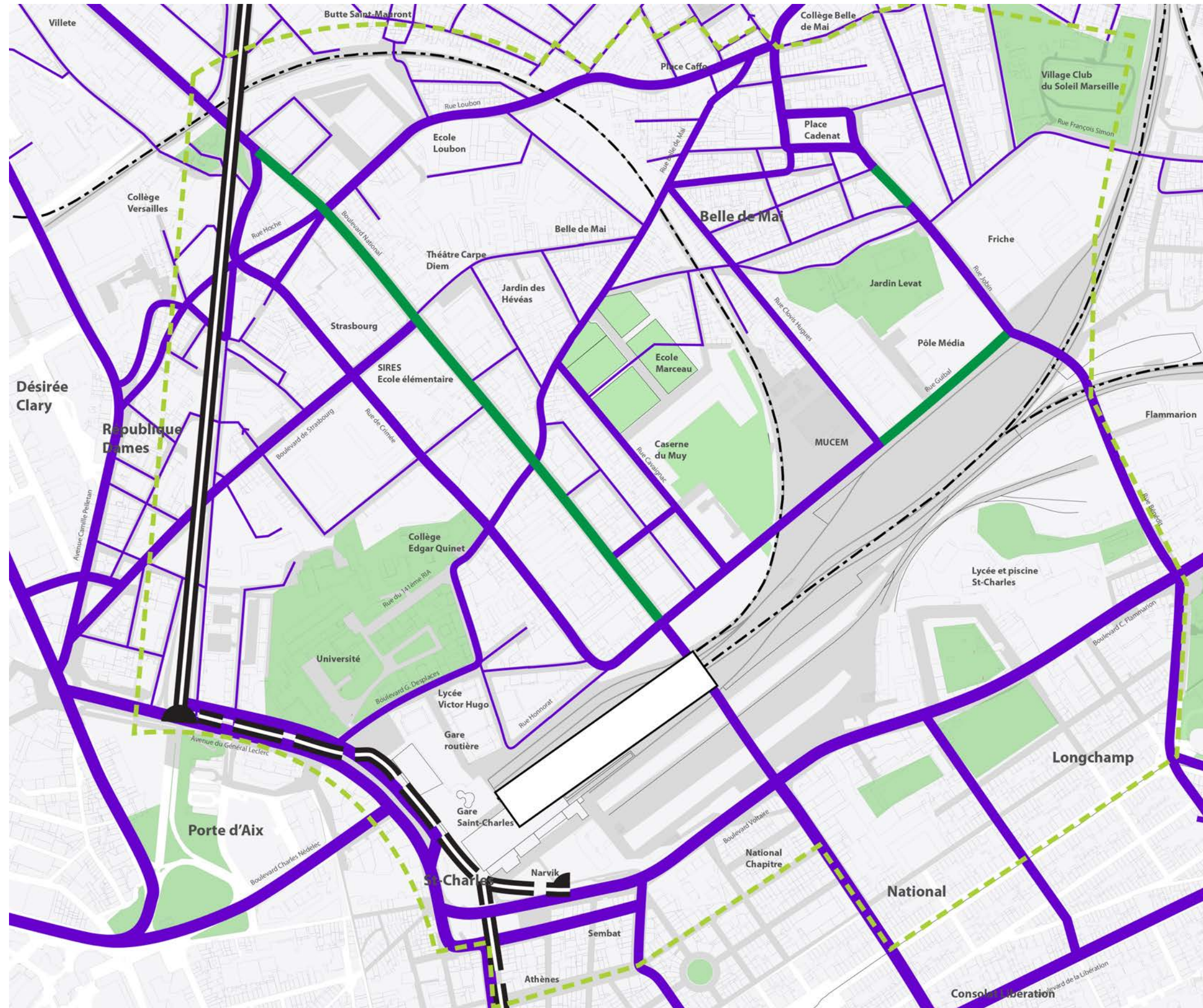
1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Principes d'aménagement

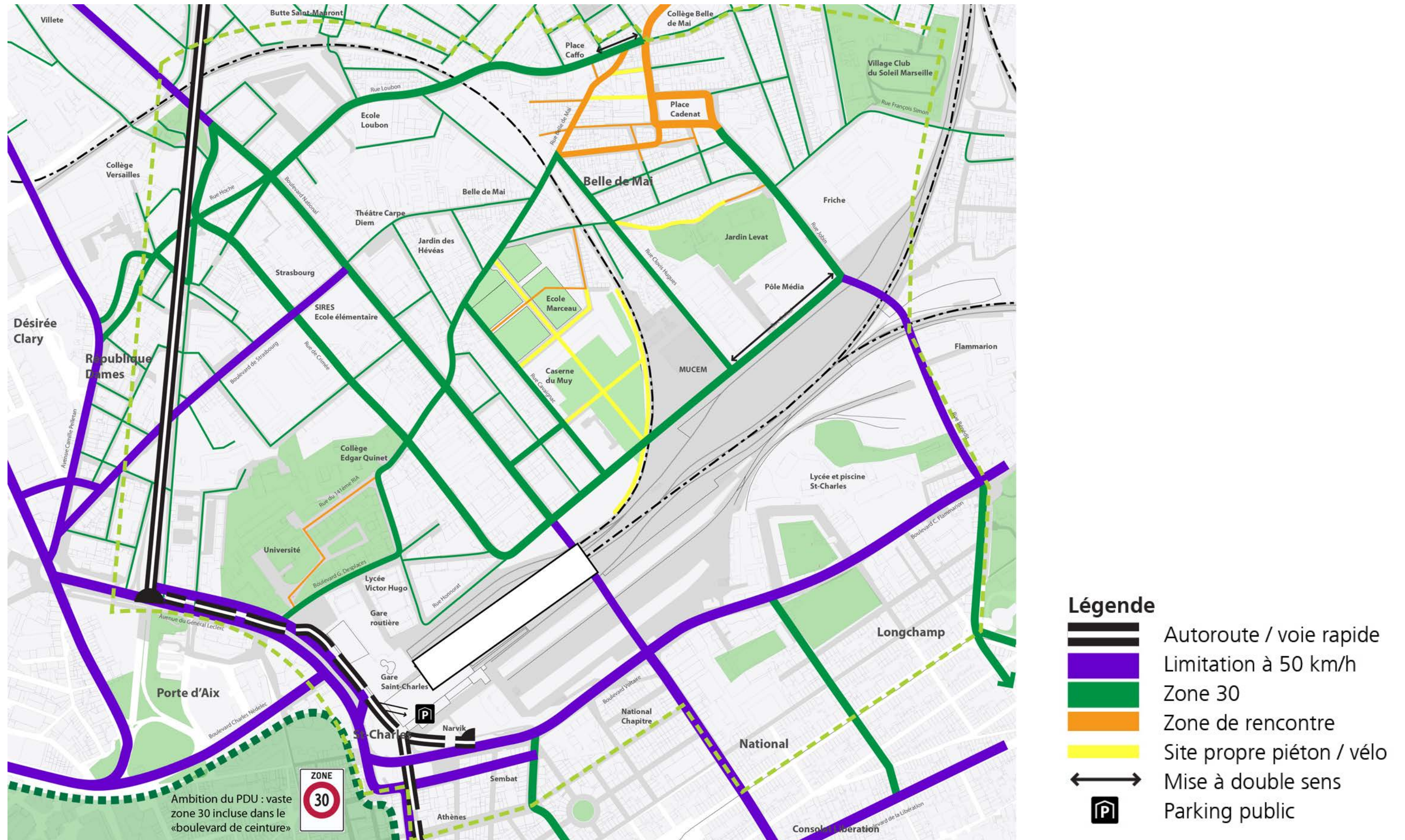
- ▶ Permettre la **circulatoin** des véhicules privés, **mais autrement**, dans le respect de tous les usagers
- ▶ Améliorer la **qualité de vie** et augmenter la **sécurité** de tous les usagers **en réduisant les vitesses**
- ▶ Accepter de **limiter l'espace des véhicules privés** au strict nécessaire de manière à réduire sa dominance dans l'espace et favoriser les modes alternatifs
- ▶ Accepter de **fermer certaines** rues sans fonction de desserte importante au trafic ou de les **limiter aux riverains**



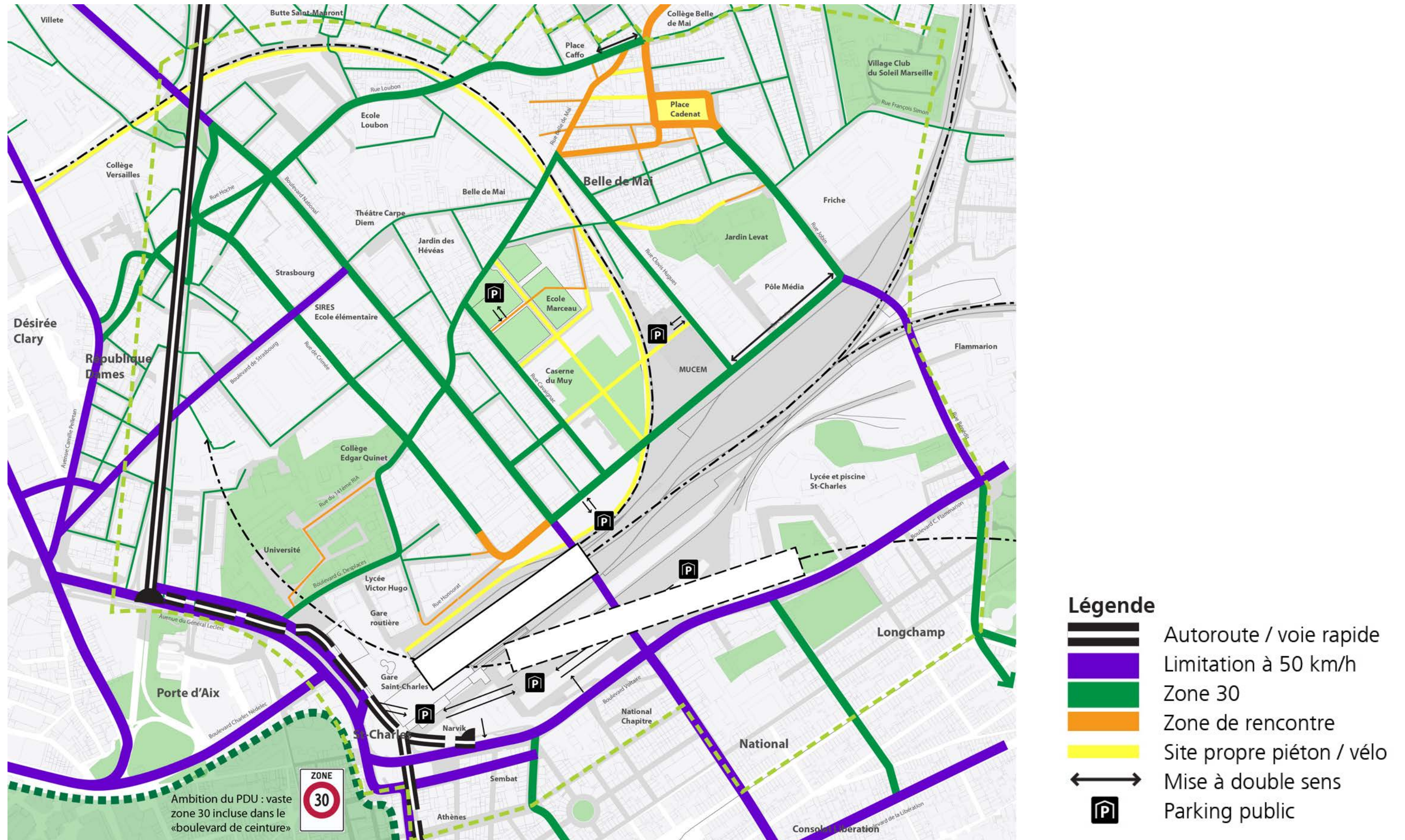
Régime de vitesse, état actuel



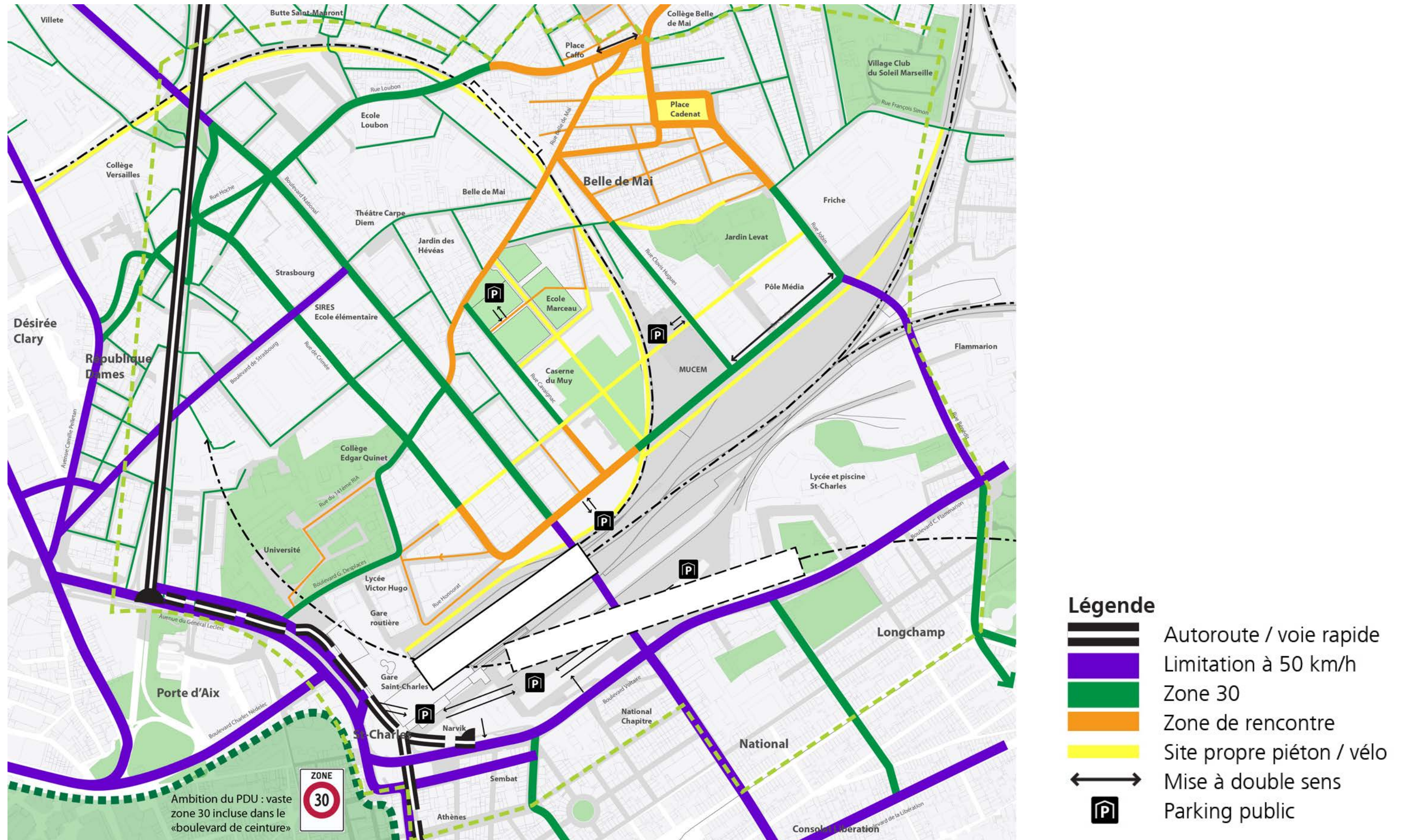
Régime de vitesse, court terme (2021-2025)



Régime de vitesse, moyen terme (environ 2030)



Régime de vitesse, long terme (environ 2040)



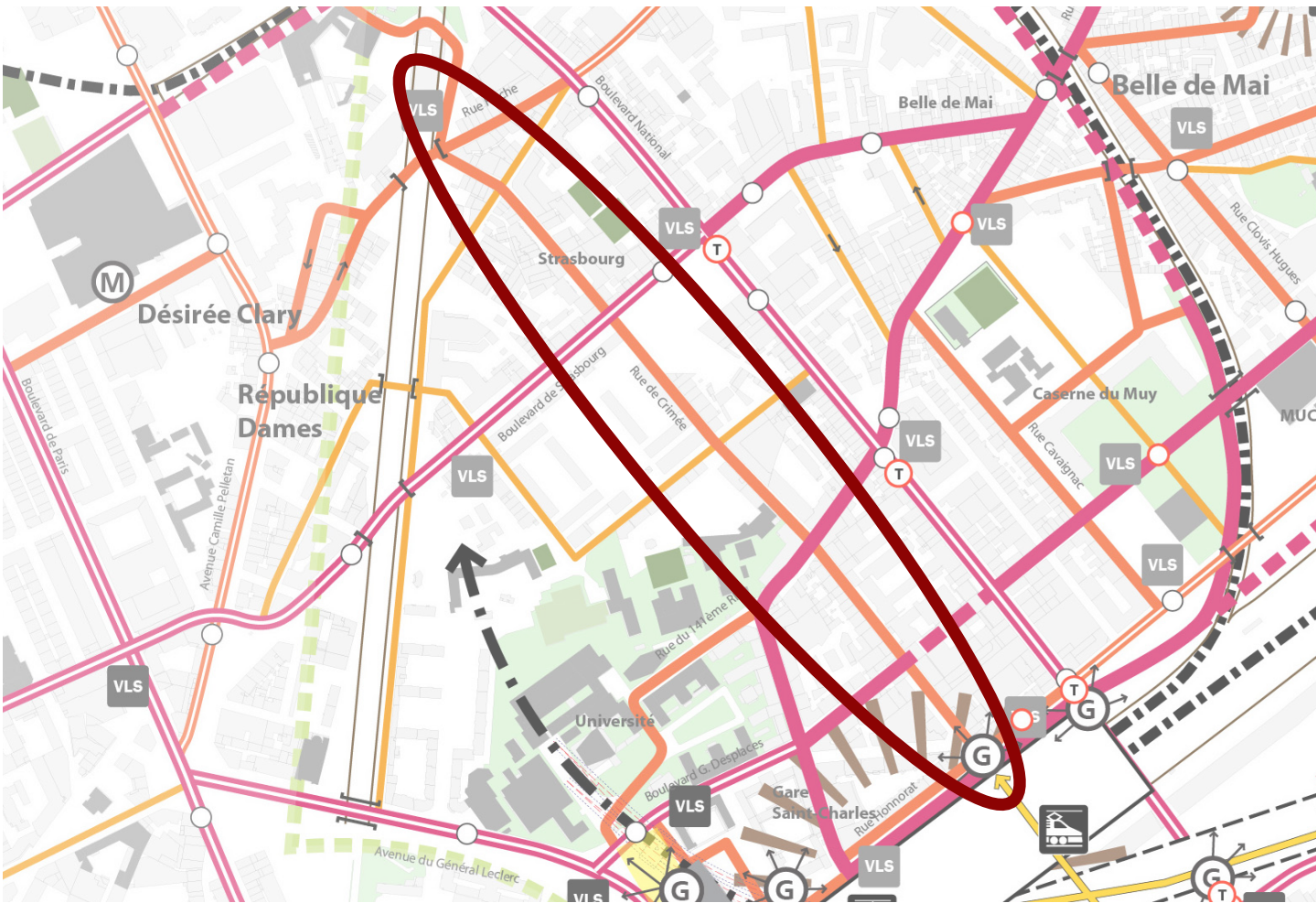
Actions de redimensionnement de voirie à très court terme (2018-20)

Dès demain, réduction des espaces de voiries «inutiles» au profit de l'espace public et de la vie des habitants

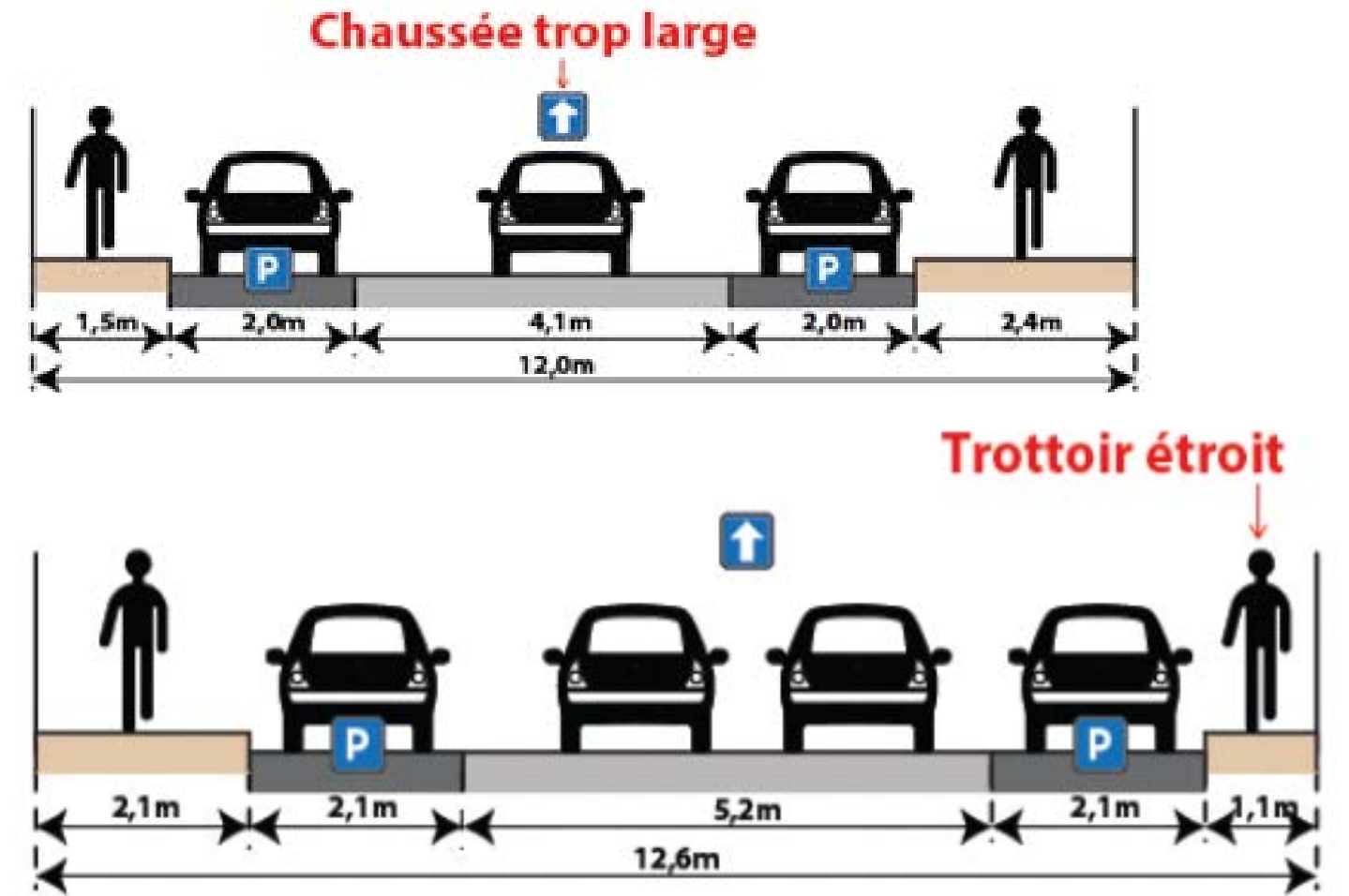


Actions de redimensionnement de voirie à court terme (2021-2025)

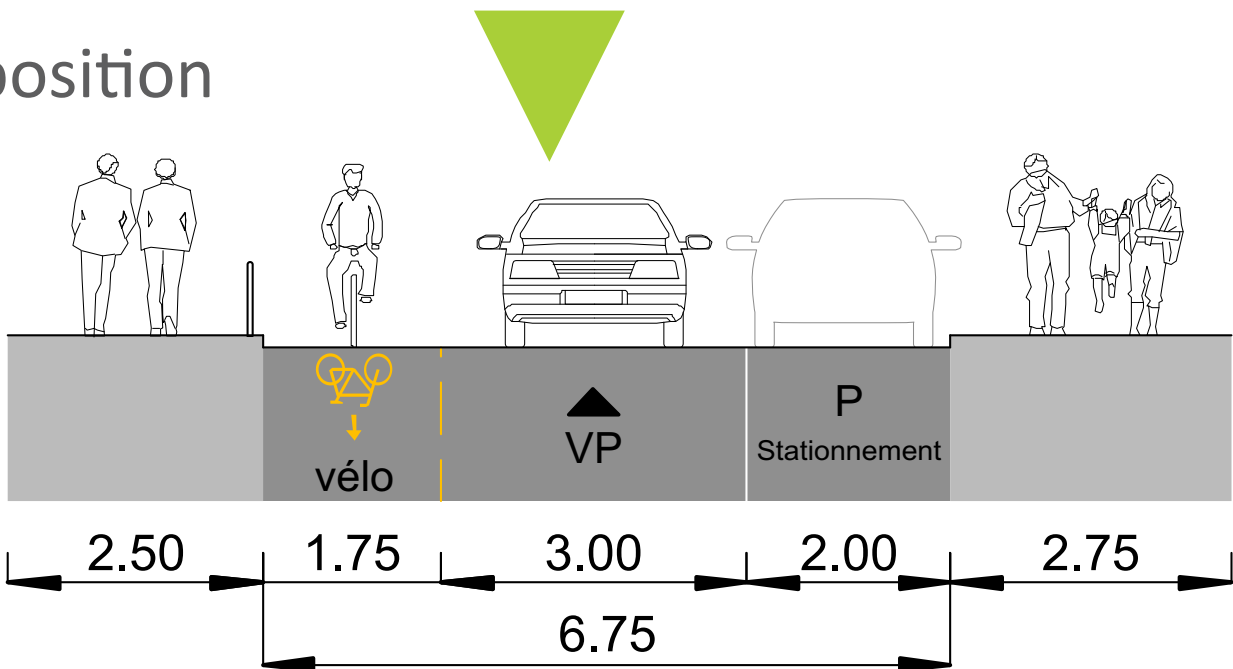
Profil : rue de Crimée



Etat actuel



Proposition

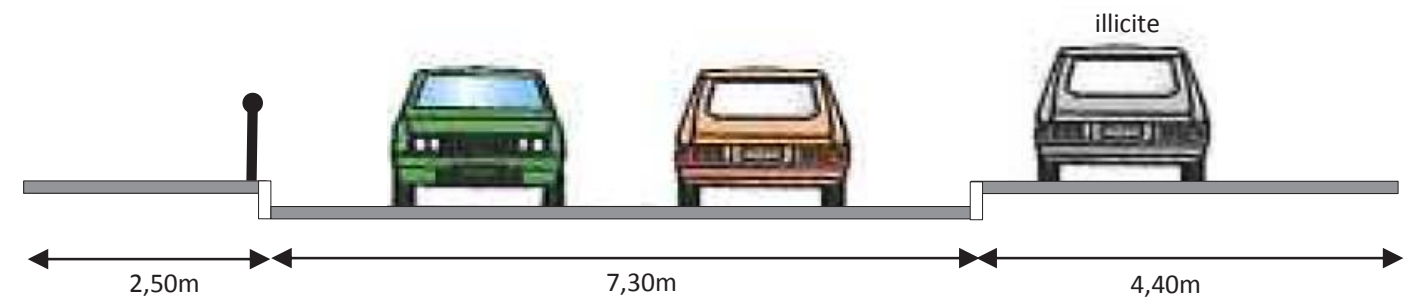


Actions de redimensionnement de voirie à court terme (2021-2025)

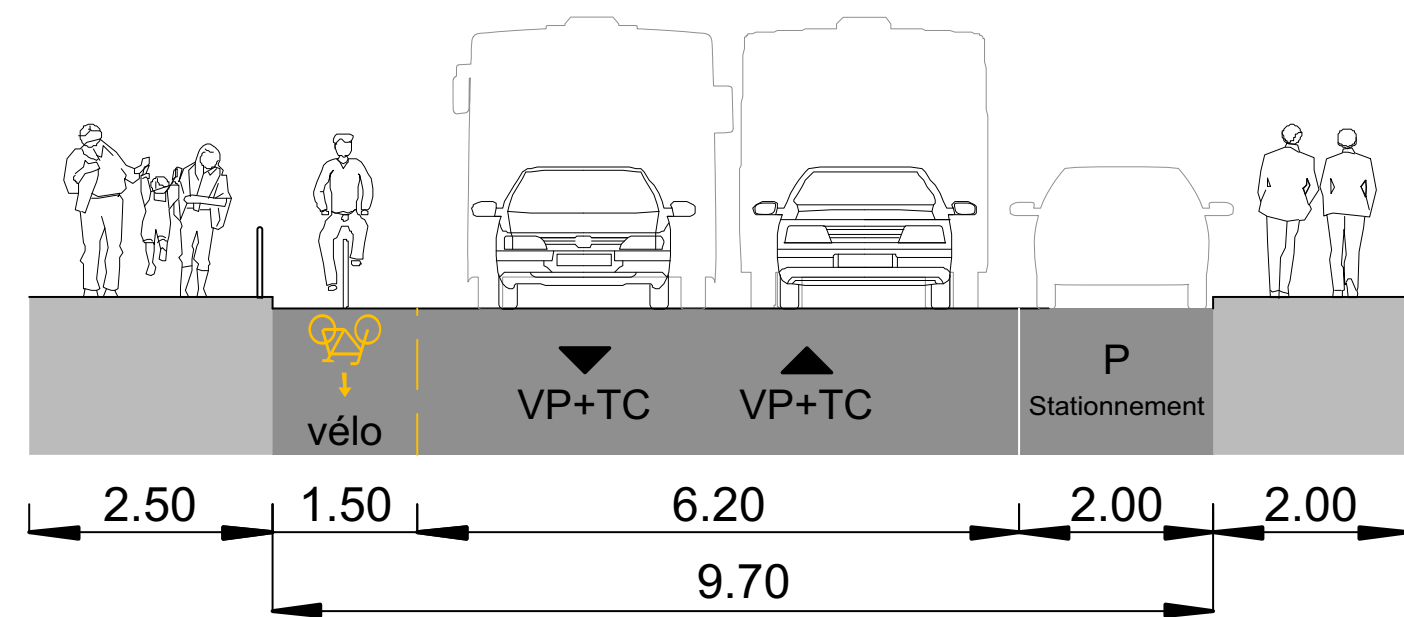
Profil n°23 : rue Jobin



Etat actuel



Proposition

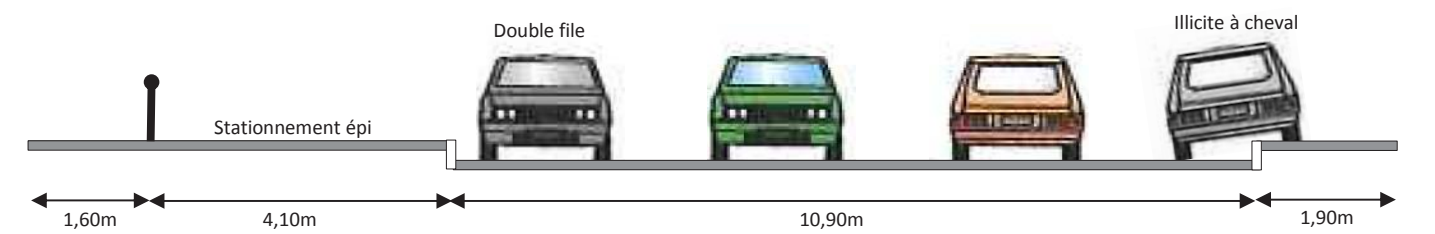


Actions de redimensionnement de voirie à court terme (2021-2025)

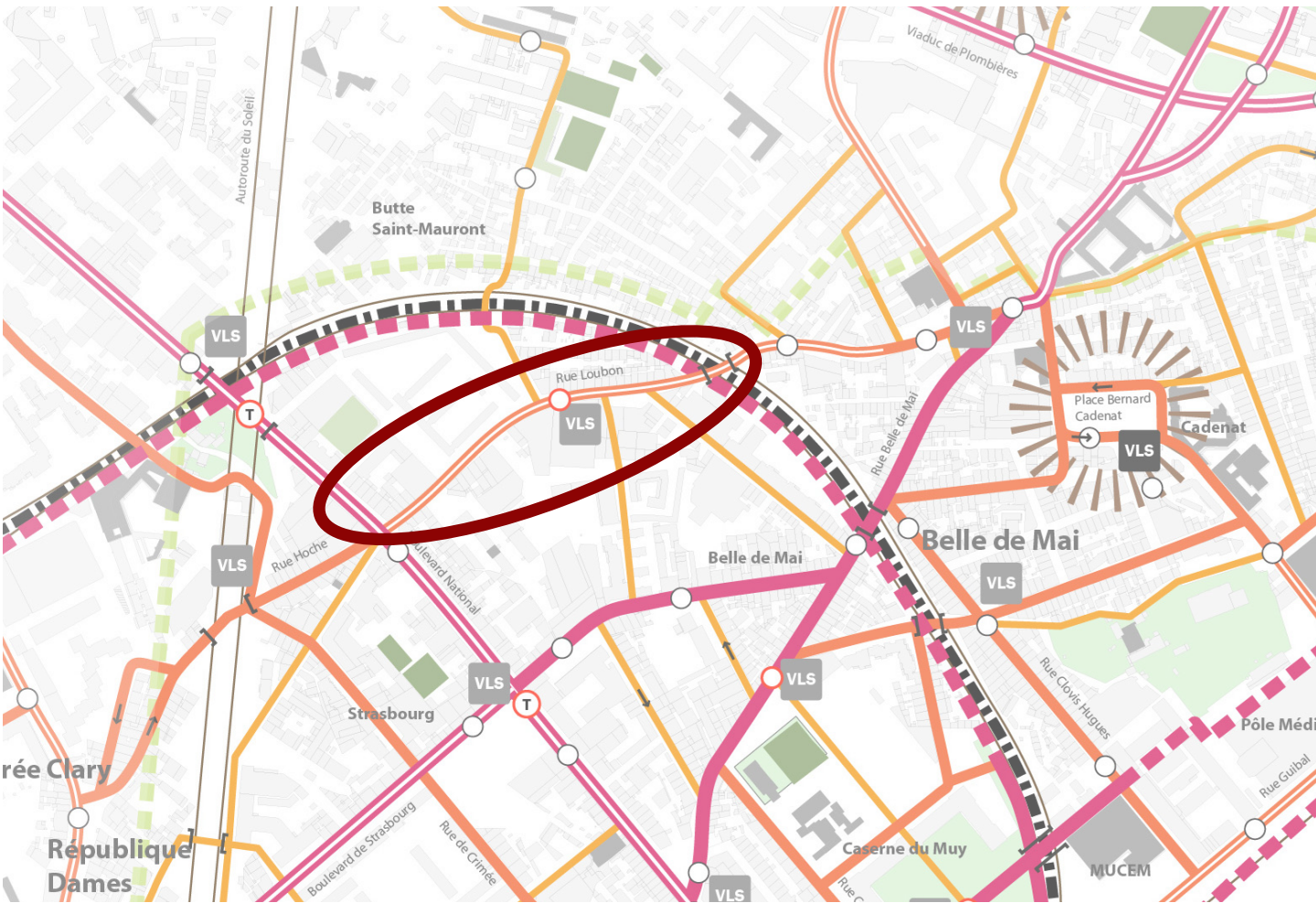
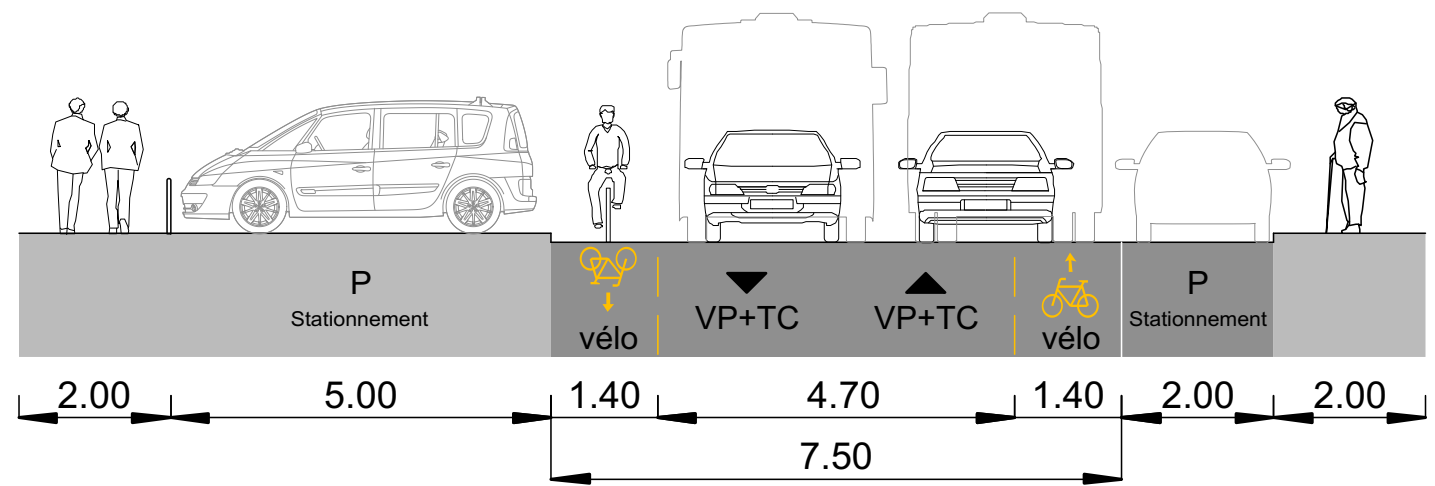
Profil n°1 : rue Loubon



Etat actuel



Proposition



Accepter de fermer certaines rues à la voiture privée ?



Regagner de l'espace pour les MD et l'espace-public, dans le but d'améliorer la qualité de vie dans la Belle de Mai

Permettre la réalisation de place de poche et/ou qualifier les accès aux centralités (places, parc, etc.)



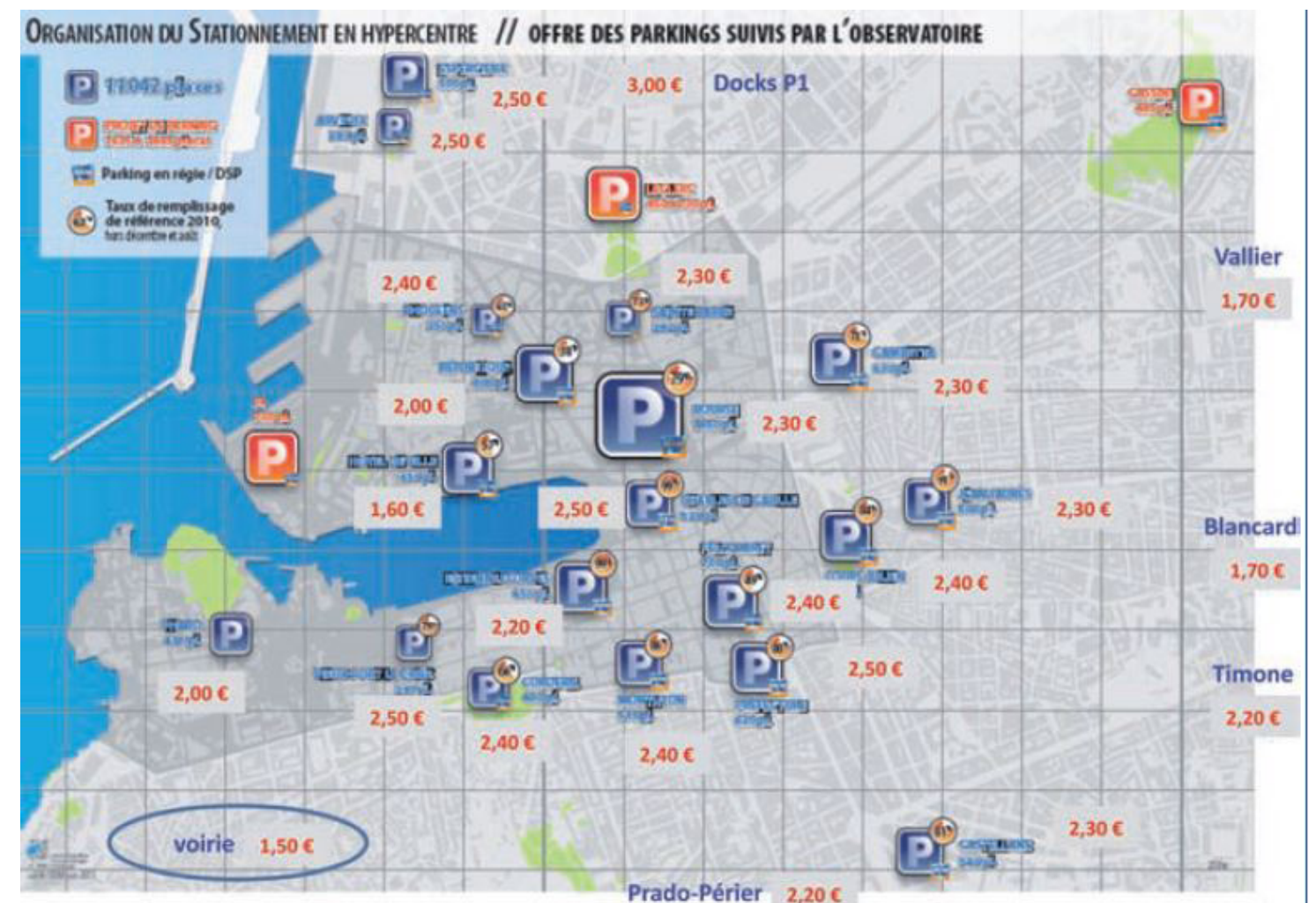
Exemples :

- boulevard Boyer
- rue Louis Mouronval
- rue Amable Richier ?
- rue Levat
- etc

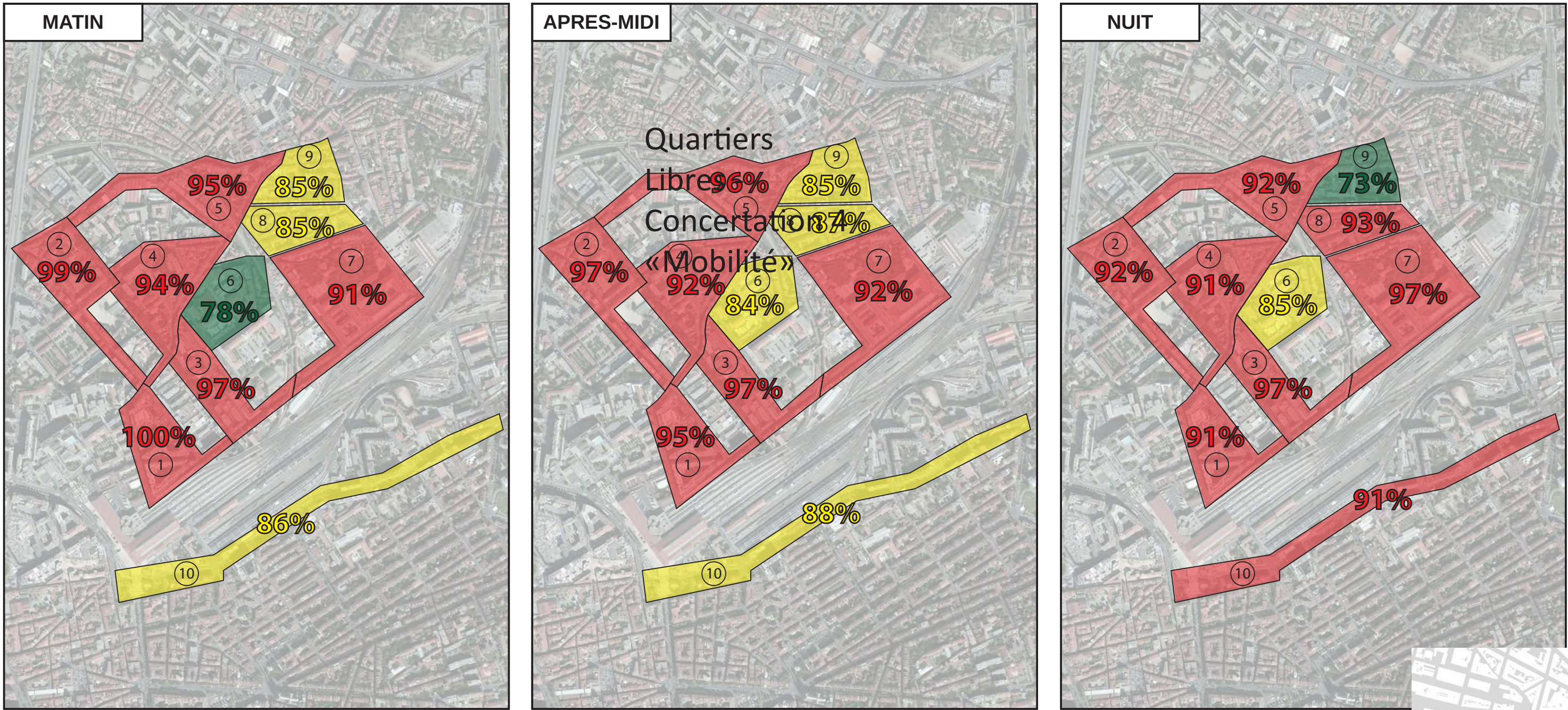
Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Zones de stationnement payant actuelles



Une très forte pression du stationnement



COMMENTAIRES :

- Taux d'occupation (licite) :

 - matin : 91%
 - après-midi : 92%
 - nuit : 93%
- Taux de congestion (licite + illicite) :

 - matin : 113%
 - après-midi : 112%
 - nuit : 109%

Rappel : saturation du stationnement à partir d'un taux d'occupation de 90%

Soit un déficit théorique de 220 places le matin
Soit environ 1920 véhicules stationnés

LEGENDE OCCUPATION:

- plus de 90%
- entre 80% et 90%
- entre 50% et 80%
- moins de 50%

- L'offre est saturée toute la journée
- L'importance de l'occupation nocturne traduit une forte demande résidentielle, liée à une offre privative très réduite
- L'occupation plus importante des secteurs 1, 2 et 3 peut se traduire par des usages liés à la gare
- > Ratios correspondant à un secteur de centre-ville avec gratuité du stationnement

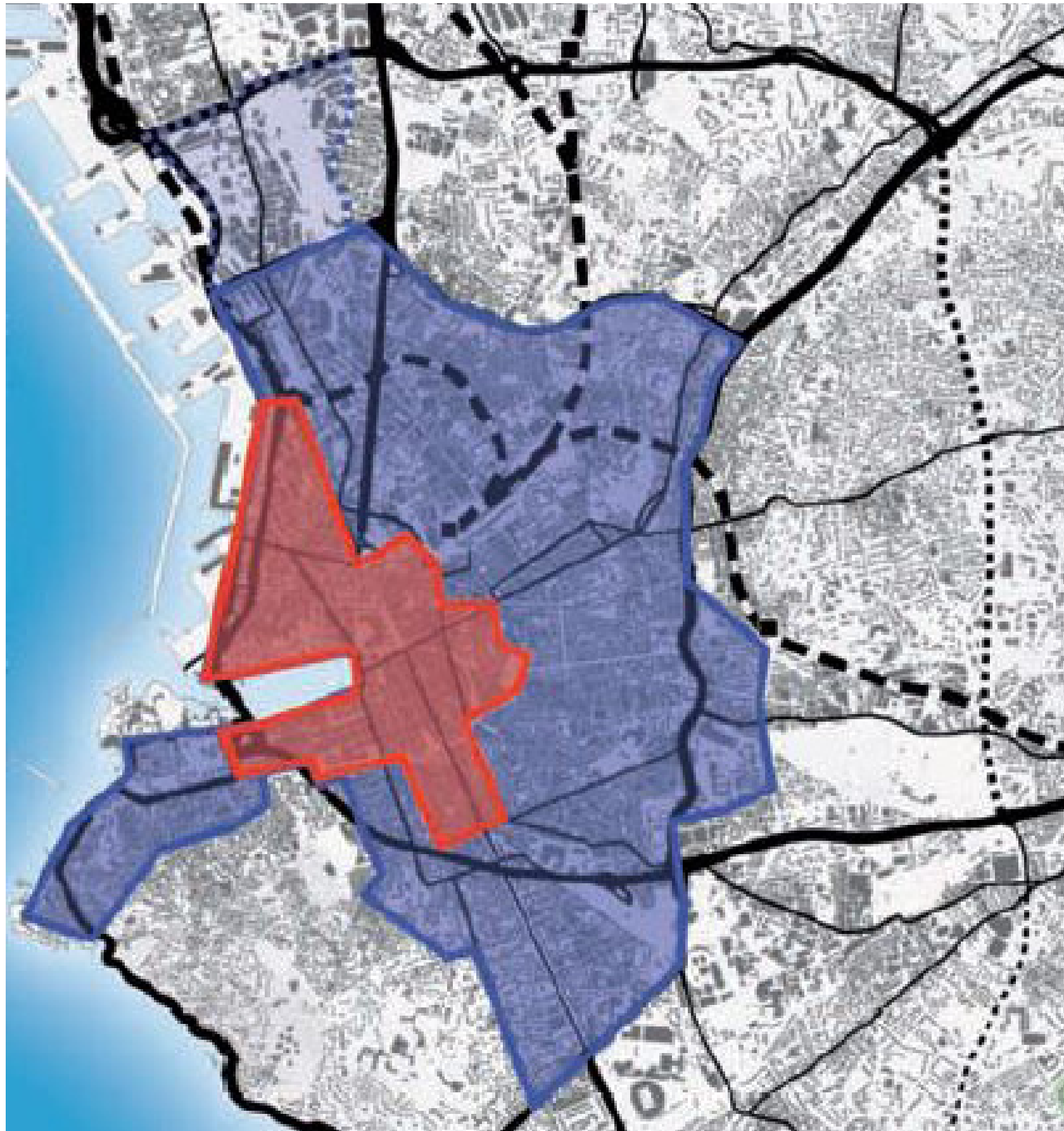
Stationnement - État existant de la situation

- Du stationnement illicite trop largement toléré (manque de contrôle policier)
- Une dominance de la voiture dans l'espace
- Des cheminements piétons et vélos pénalisés par trop de stationnement illicite / à cheval sur voirie
- etc.



Trottoirs Cavaignac et Belle de Mai

Etat de la planification - Extension de la zone payante

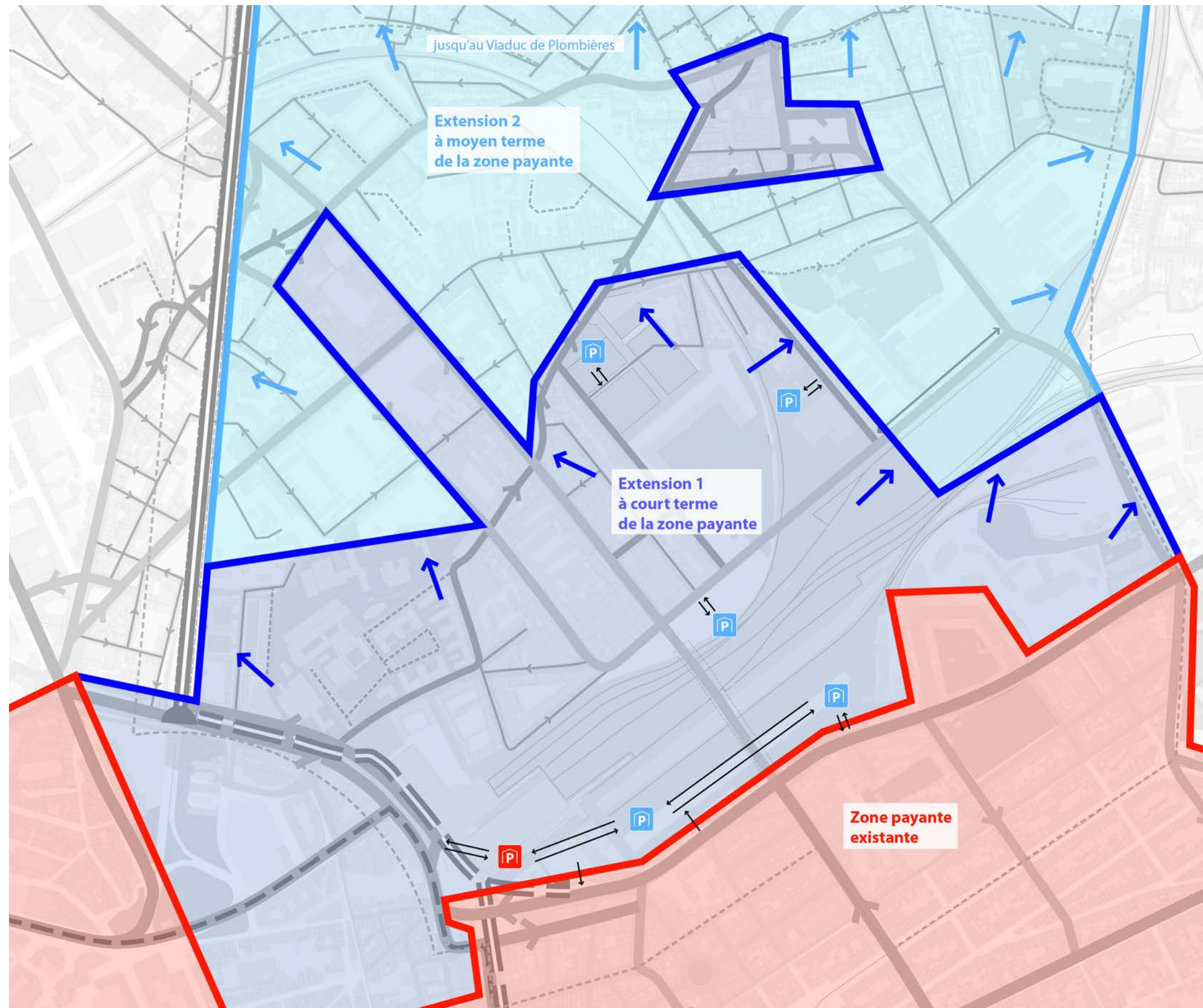


Principe d'extension de la zone payante
stationnement inscrite au PDU

Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Étendre la zone de stationnement payante



Autres principes associés :

- 1) Zone macaron résident
- 2) Phase transitoire avec des zones bleues

Compensation de stationnement associés :

- 1) Réalisation de deux parkings publics sur le site des Casernes
- 2) Réalisation de parkings de poche transitoire
- 3) Mutualisation des usages des parkings SNCF
- 4) Remplacement de l'offre en souterrain lors d'opération urbaine

Légende

-  Zone de stationnement payant existante
-  1ère extension de la zone de stationnement payante à court terme
-  2ème extension de la zone de stationnement payante à moyen terme
-  Parking public en ouvrage existant
-  Parking public en ouvrage à moyen terme

Compensation limitée par des parkings de poche

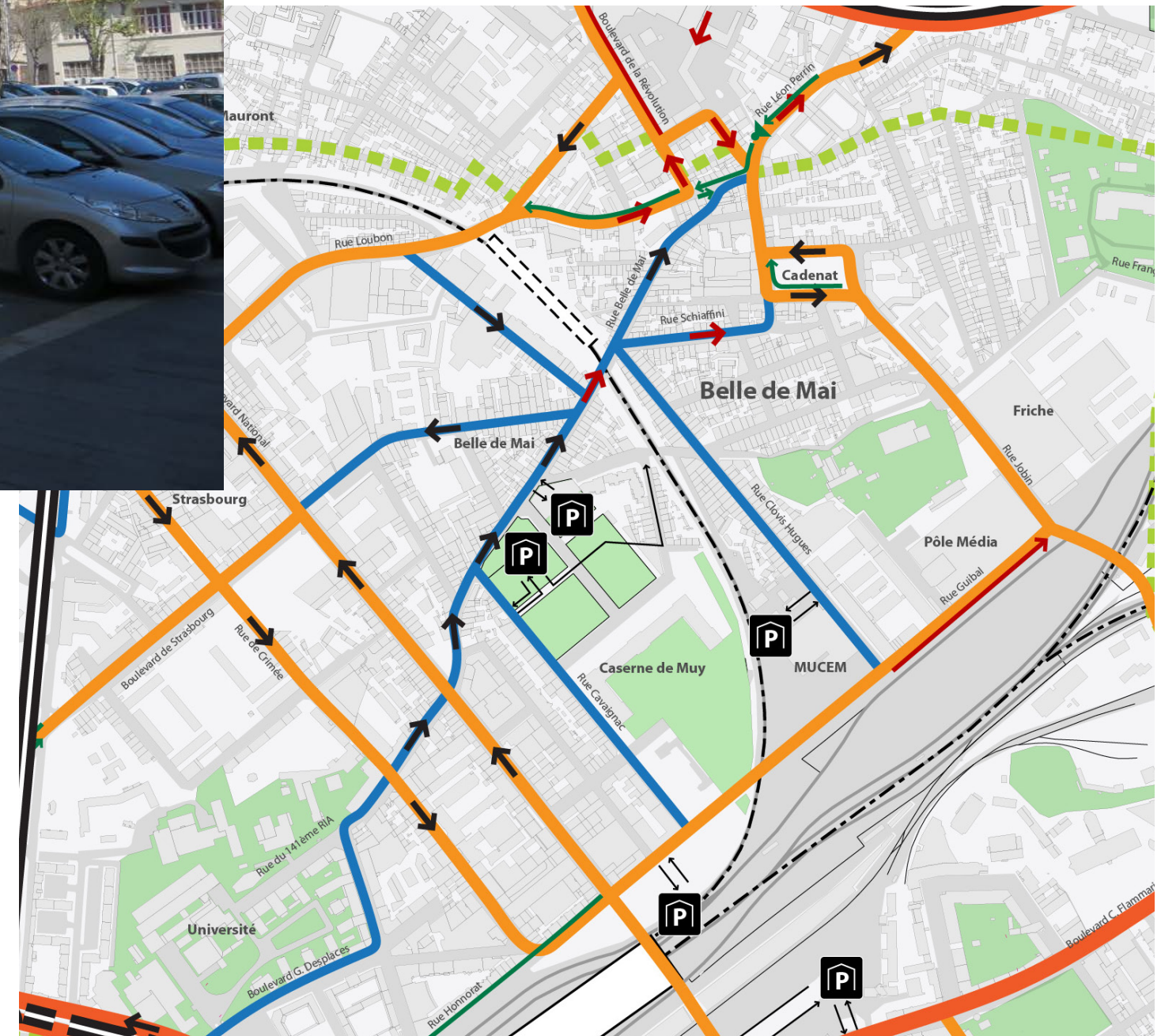


Kanazawa, JN

Réalisation de l'un ou l'autre parking public ?



Réaliser un parking public sous la place Cadenat ?



Réaliser un parking public dans les Casernes ?

Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Synthèse des principes véhicules privés

- ▶ **Privilégier l'usage des transports collectifs et les modes doux dans le centre-ville élargi**, en favorisant l'usage des réseaux routiers de contournement pour les voitures
- ▶ **Organiser l'accès des voitures au quartier par l'extérieur**, avec une maîtrise du trafic en amont
 - ▶ garantir l'accès aux riverains et aux acteurs économiques
 - ▶ limiter le trafic de transit à travers le quartier (vitesses, etc.)
- ▶ **Former des axes structurants de quartier et ainsi apaiser le coeur du quartier**
 - ▶ restructurer le réseau de voirie
 - ▶ accepter de réduire les flux de trafic aux carrefours stratégiques

Synthèse des principes stationnement

- ▶ **Étendre la zone de stationnement payante** au-delà de la gare St-Charles *à court terme*
- ▶ **Réduire** de manière limitée et localisée **l'offre en stationnement** *à très court terme*, y compris du stationnement licite, pour favoriser les transports collectifs et les modes doux

Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°1
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel du réseau routier
4. Principes d'accessibilité véhicules privés et évolution de la trame viaire
5. Principe de redistribution des priorités entre modes et aménagements
6. Diagnostic de l'état actuel en matière de stationnement
7. Principes de réorganisation du stationnement
8. Synthèse
9. Suite de la démarche

Suite de la concertation

Mise en oeuvre :

Propositions concrètes d'aménagement réalisés par différents moyens

- besoin de travailler en détail sur les différents rues, espaces publics concernés, les places de poche, etc.

Validation politique et technique des propositions :

- été - automne 2018

Prochains ateliers de travail :

Atelier de concertation n°5 «Mobilité» : restitution publique finale de l'étude «Mobilité»

- automne 2018, date non définie

Pour rappel :

Concertations futures sur les projets concrets au fil de leur planification et mise en œuvre

Rappel des principes VP et stationnement

Vision - Principes VP

«Développer et maintenir le réseau autoroutier et de voies rapides comme armature principale du réseau routier métropolitain et de la ville»

- Considérer le réseau autoroutier, de voies rapides et des BUM comme support des grands volumes de flux VP et comme support des déplacements rapides (échanges internes à la métropole et avec l'extérieur)
- Renforcer et maintenir les «contournement et ceintures du centre» comme armature principale du réseau routier métropolitain et opérer un guidage “en amont” des grands volumes de trafic vers les entrées de la ville
- Améliorer le fonctionnement interne de la métropole et de la ville en utilisant les réserves de capacité des «contournement et ceintures du centre»

Vision - Principes VP

«Hiérarchiser le réseau routier urbain pour structurer les déplacements VP»

- ▶ Renforcer et maintenir le «Boulevard de ceinture» et le «Contournement Plombières - Jaret» comme réseau de distribution principal des flux vers l'hypercentre, EuroMéditerranées, St-Charles et la Belle de Mai
- ▶ Maîtriser les flux Nord-Est - Sud-ouest à travers la Belle de Mai en favorisant le report sur les réseaux de hiérarchie supérieur et les modes TC et MD
- ▶ Assuer l'accès au centre-ville élargi et à l'hypercentre par des pénétrantes requalifiées et adaptées aux conditions urbaines et contextes des quartiers traversés

Vision - Principes VP

«Hiérarchiser le réseau routier urbain pour structurer les déplacements VP»

- ▶ Maîtriser le trafic VP à travers les quartiers sensibles et les centralités par une hiérarchie du réseau routier organisant l'accessibilité par l'extérieur (poches) et renforcer le compartimentage favorisant la préservation des grandes entités (Belle de Mai, à l'image de l'hypercentre)
- ▶ Réaliser des compléments du réseau routiers limités à des améliorations locales et/ou des projets urbains
- ▶ Maîtriser la croissance des flux VP et adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales afin d'opérer une redistribution de l'espace-rue en faveur des TC et de la MD (redistribution des priorités entre les modes dans l'espace) et privilégier les modes peu consommateurs d'espaces permettant une optimisation du réseau viaire existant

Vision - Principes VP

«Structurer et limiter les déplacements VP par une gestion du réseau routier adaptée au contexte urbain»

- Favoriser l'application de la hiérarchie du réseau routier définie et la gestion du trafic à l'échelle de la métropole, par des interventions de l'ordre de l'aménagement de la voirie et de régulation du trafic par signalisation lumineuse
- Gérer l'entrée en ville de Marseille en effectuant des contrôles d'accès aux lieux stratégiques et sur les principales pénétrantes routières
- Créer des zones à haute qualité de vie en évitant au maximum le trafic de transit par la poursuite du développement des zones à régimes spéciale
- Maximiser l'utilisation des réseaux structurants existants par des mesures de gestions et des adaptations locales (ex. connexion Plombières -A7)

Vision - Principes stationnement

«Organiser et gérer le stationnement en fonction du projet urbain»

- ▶ Mettre en place une politique de stationnement favorisant le transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces
- ▶ Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre de places de stationnement, en particulier liées aux emplois et activités, dans les centralités denses
- ▶ Favoriser l'usage des TC et MD pour les déplacements domicile-travail par la poursuite d'une politique volontariste de diminution du nombre de place de stationnement privé dans les centralités

Vision - Principes stationnement

«Organiser et gérer le stationnement en fonction du projet urbain»

- ▶ Assurer les besoins de stationnement des habitants par une régulation adéquate de l'offre en stationnement (tarification et durée) de manière à assurer une offre pour les besoins locaux des habitants
- ▶ Garantir la viabilité économique de la ville en mettant à disposition des visiteurs/clients une offre en stationnement de courte durée adaptée
- ▶ Favoriser le recours aux TC et MD pour les pendulaires et visiteurs des centralités en réduisant le nombre de places de stationnement gratuite et de durée illimitée
- ▶ Participer à la diminution du trafic dans l'hypercentre, les centralités et quartiers résidentiels par une accessibilité et une localisation judicieuse des différentes infrastructures de stationnement
- ▶ Assurer la gestion des places de parcs publiques, notamment par l'introduction d'une tarification, de contrôles réguliers et, au besoin, par des mesures physiques

Vision - Principes stationnement

«Organiser et gérer le stationnement en fonction du projet urbain»

- ▶ Influencer le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement en agissant sur la disponibilité et la proximité du stationnement privé avec le domicile
- ▶ Libérer des espaces du centre-ville et des centralités en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce, les transports collectifs et des espaces publics de qualité (places de poches)

Vision - Principes stationnement

«Organiser et gérer le stationnement en fonction du projet urbain»

- ▶ Favoriser le stationnement en ouvrage dans les l'hypercentre, le centre-ville élargi et les centralités de quartier
- ▶ Rationnaliser les moyens par une utilisation plus efficace des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages (mutualisation)
- ▶ Admettre des conditions spécifiques pour certains types de projets urbains (par ex. écoquartiers)