

# Projet Quartiers Libres

Fiche présentation

Avril 2021

Mobilités :  
**Le tramway National**

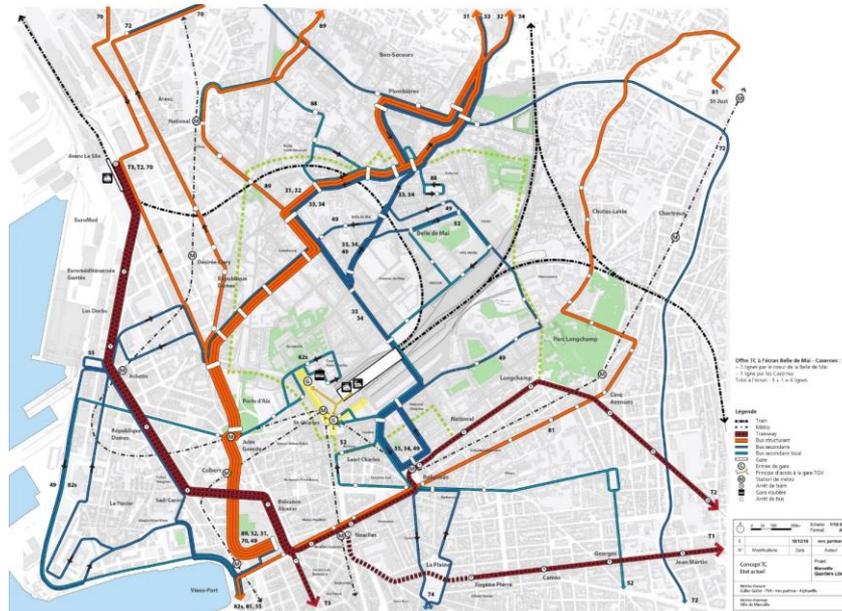
## Opération Mobilités : le tramway National

Localisation

Quartiers Libres

### Contexte

Actuellement, le quartier de la Belle de Mai n'est pas desservi par des transports en commun (TC) lourds urbains (métro, tramway). La gare Saint-Charles n'offre pas de relations directes au tramway, puisque l'arrêt le plus proche est celui de « Réformés Canebière » où circule la ligne T2. De même, les façades nord et est de la gare sont particulièrement mal desservies en TC lourds, puisqu'aucun tramway ni métro ne circule.



Plan du réseau de transport en commun de Marseille à l'échelle du centre-ville – Extrait étude Mobilité 2019 (Crédit : Güller Güller/TVK).

L'une des actions prioritaires en matière d'accès aux TC lourds vise justement d'offrir un métro ou un tramway à la Belle de Mai, permettant de relier ce quartier à la ville, à la gare Saint-Charles et au reste du réseau de tramway et métro. A horizon 2030 (date prévisionnelle de l'extension souterraine de la gare de Saint-Charles qui accueillera notamment le trafic TGV Nice – Paris), un quasi doublement des flux de passagers est attendu. La réalisation d'une nouvelle ligne de tramway apparaît donc comme indispensable pour augmenter la capacité de transports de passagers vers Saint-Charles, et permettra de créer une nouvelle desserte lourde de la gare Saint-Charles.

Un nouvel axe de tramway sera donc créé sur le boulevard National permettant une nouvelle desserte de la gare Saint-Charles et de la Belle de Mai. L'arrivée du tramway représente également l'opportunité de requalifier le Boulevard National et de repenser son aménagement et ses usages. Comment répartir l'espace à disposition entre les différents modes de transport, les piétons et les vélos ?

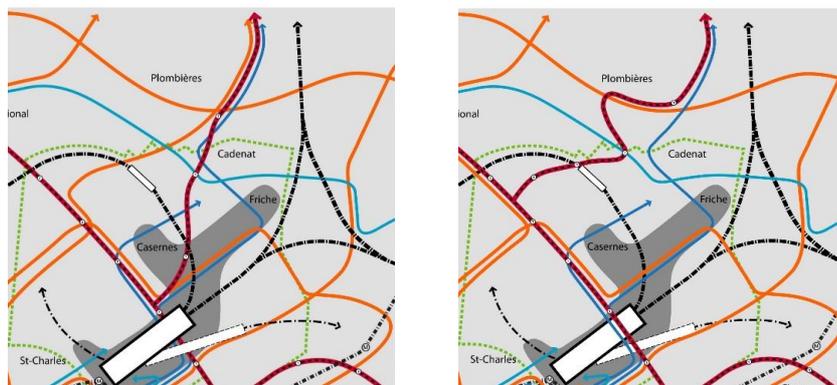
### Opération

Le projet de nouvel axe de tramway sur le boulevard National permet de desservir la Belle de Mai et Saint-Charles par des TC lourds. Le boulevard National sera requalifié avec l'arrivée du tramway. Ce projet engendre un certains nombres de conséquences :

- **Redistribution des flux et ouverture à 360° de la gare** : avec l'organisation actuelle de la gare de Saint-Charles totalement orientée vers son hall central et la situation de saturation

des accès au métro, il est indispensable de procéder à une redistribution des flux générés par la gare. Son ouverture à 360° est un élément fondamental pour mieux répartir les flux en provenance des quartiers voisins. Par ailleurs, le métro ne sera, à terme, pas en mesure de remplir à lui seul les besoins de desserte TC de la gare. Ainsi, le développement des autres modes de transports en commun urbains, tels que le tramway et les bus sont indispensables pour assurer l'acheminement des futurs passagers, ce qui contribuera également à la décompression de la gare grâce à la réalisation de nouvelles interfaces avec ces TC au Sud, à l'Est et au Nord.

- **Interface de la gare Saint-Charles :** en l'intégrant au système intermodal de Saint-Charles, le tramway participe à l'ouverture à 360° de la gare. L'arrivée du tramway sur le Boulevard National offrira une desserte en transport en commun lourd en façade Est de St-Charles et de la nouvelle gare Saint Charles
- **2 arrêts à Saint-Charles :** deux arrêts sont à l'étude pour desservir St-Charles et sa future gare : un arrêt sur le parvis de National Sud et un autre sur le parvis de National Nord
- **Deux branches pour desservir le nord :** le secteur Quartiers Libres sera à long terme vraisemblablement desservi par une ligne de tramway avec deux branches, l'une traversant la Belle de Mai (diverses variantes sont examinées dans l'étude tramway en cours) et l'autre en direction d'Arenc. Les deux variantes étudiées pour la Belle de Mai sont représentées par les schémas de principe ci-dessous (trait-tillé rouge-noir) : variante souterraine par les casernes et variante en surface par Loubon :



Plans des tracés du tramway à l'étude – Extrait étude Mobilité 2019  
(Crédit : Güller Güller/TVK).

- **Réorganisation de la circulation automobile :** une réflexion d'ensemble de réorganisation du schéma d'accessibilité automobile est à mener, notamment en lien avec les accès à la gare St-Charles, ainsi que la question des circulations à conserver dans le tunnel National à la suite de l'intégration du tramway
- **Réalisation d'aménagements cyclables :** l'arrivée du tramway sur le boulevard National représente l'occasion de requalifier le boulevard et de réaliser des aménagements cyclables
- **Travaux du pont-rail :** avec les travaux prévus par la SNCF de raccourcissement du pont-rail, c'est l'opportunité de valoriser le tunnel du Boulevard National, afin de le rendre plus attractif, notamment aux modes actifs
- **Parvis National sud :** la suppression des voies de remisage de la SNCF (engendrée par le projet de reconfiguration de la gare Saint Charles) permet de créer une nouvelle place de

la gare en entrée Sud du tunnel National, offrant un parvis de gare tourné sur la ville et un accès privilégié aux futurs usagers de la gare souterraine

- **Exploitation** : les conditions de circulation de la nouvelle ligne de tramway restent à définir (départ / arrivée de la ligne), en lien avec les autres lignes existantes

#### Investigations préalables

- ✓ Stratégie mobilité Quartiers Libres : 2018
- ✓ Concertations thématiques avec les habitantes et habitants (Transport en commun, Stationnement, Modes Actifs, Circulation automobile) : 2018
- ✓ Etude mobilité de la gare d'avenir : 2019 à 2020
- ✓ PDU 2020 arrêté – Enquête publique : *(en cours)*

#### Conception

- ✓ Etudes tramway AMP / AGAM : 2018
- ✓ Schéma directeur quartier de la gare AMP / SNCF : 2020 – 2021 *(en cours)*
- ✓ Etudes tramway AMP (DGA MOB) : 2020-2021 *(en cours)*

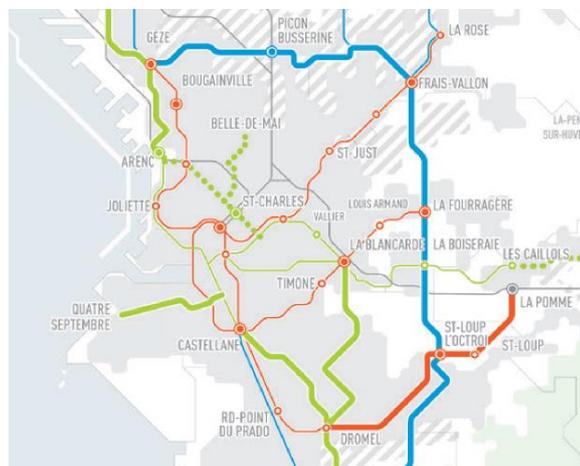
#### Réalisation

*(Échéances suivant les résultats des phases précédentes)*

- Construction et mise en place d'une nouvelle ligne de tramway : à définir
- Requalification du boulevard National : à définir
- Réorganisation des circulations des véhicules privés : à définir
- Aménagement en faveur des cycles et des piétons : à définir
- Adaptation de la signalétique, notamment aux arrêts de bus : à définir
- Communication de la mise en service de la nouvelle ligne, de son parcours et son horaire : à définir

#### Mise en service

- **Mise en service** : à l'horizon 2030, la nouvelle ligne de tramway doit être en service, avant l'ouverture de la gare souterraine qui est prévue pour 2035



Extrait du Plan de Déplacements Urbains matérialisant le tracé du tramway Belle de Mai à l'étude (Crédit : Métropole Aix Marseille Provence).