

211-Direction des Infrastructures

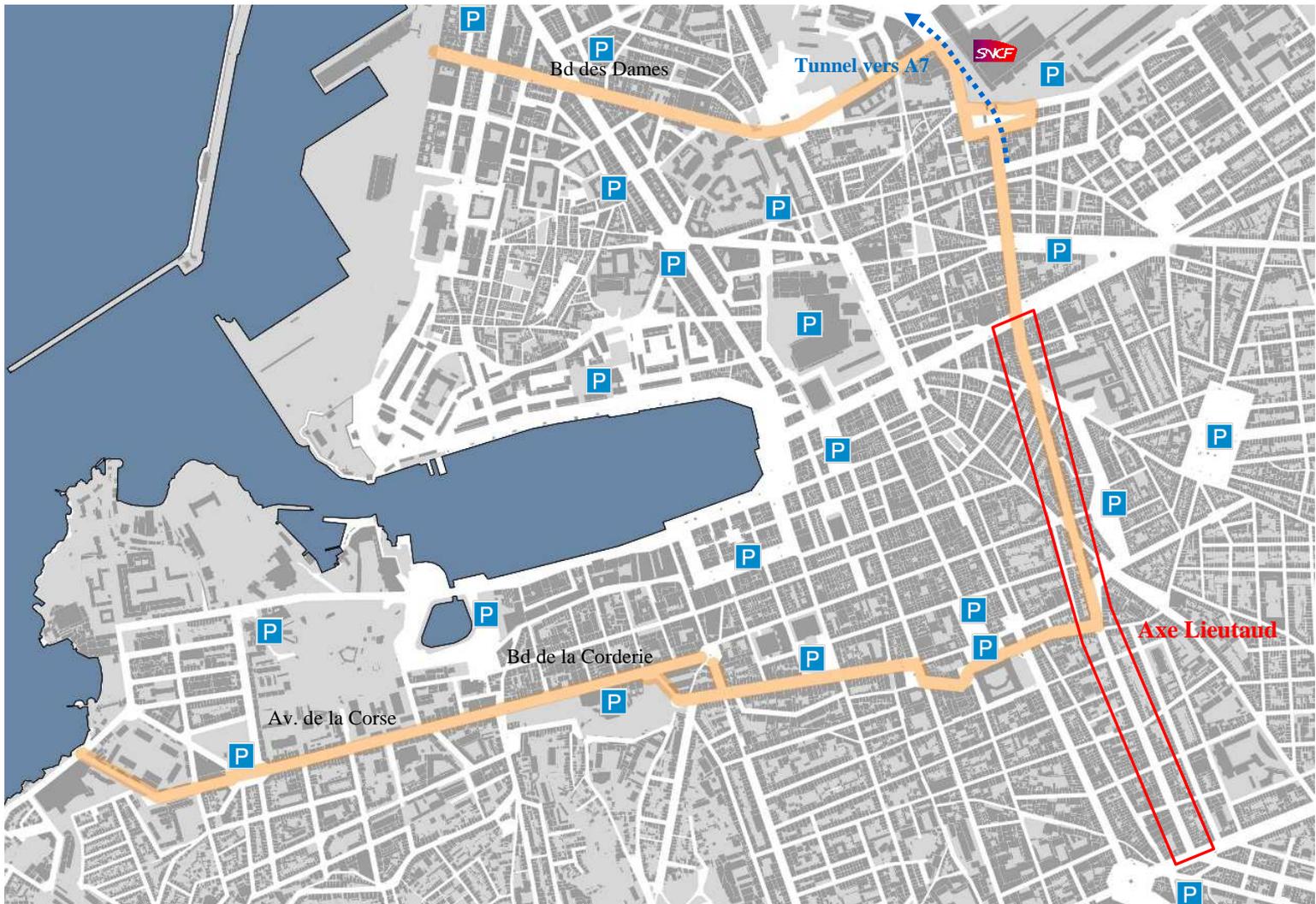
**Programme de maîtrise d'œuvre pour la
requalification du Cours Lieutaud à Marseille
(1^{er} et 6^{ème} arrondissements)**

Junin 2016

1. PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1. Les caractéristiques de l'axe et le périmètre d'intervention

Le Cours Lieutaud forme avec le boulevard Garibaldi un axe majeur du centre-ville de Marseille, reliant la Canebière au Nord et le boulevard Baille au Sud. A partir du boulevard Salvator, il fait partie de la ceinture de boulevard constituée dans le cadre du projet Vieux-Port : avenue de la Corse/Bd de la Corderie/Bd Peytral/Bd Salvator/Cours Lieutaud/Bd Garibaldi/Bd d'Athènes/Bd Charles Nedelec/Bd des Dames.



C'est véritablement la réalisation de la rocade L2, dont la mise en service est prévue fin 2017, qui permettra d'assurer des reports de trafic satisfaisants, afin de soulager l'hyper centre. La L2 constituera l'itinéraire de grand contournement de Marseille, supportant ainsi l'essentiel du trafic de transit.

Outre la rocade du Jarret, la réalisation de la L2 bénéficiera également au Cours Lieutaud, avec une baisse de trafic, en première approche comprise autour de 15%.

Le périmètre du concours (cf. plan joint en annexe) comprend les espaces suivants :

- Le boulevard Garibaldi,
- Le Cours Lieutaud
- Le boulevard Thurner, jusqu'à la place Paul Cézanne
- Le traitement des espaces publics qui jalonnent l'axe, comme « le parvis » de la Halle Papère, l'espace public situé devant le Théâtre des Bernardines et le Lycée Thiers (accès aux classes préparatoires), le secteur des passerelles rue Estelle et les escaliers de la rue Bédarride,
- Le Carrefour Salvator/Thurner/Bergers,
- Le Carrefour Cours Julien/rue du Marché des Capucins,
- Le boulevard Baille (entre la place Castellane et le carrefour avec le Cours Lieutaud),
- Le raccordement avec la Canebière,
- Les raccordements avec les rues adjacentes.

2. ELEMENTS ESSENTIELS DE DIAGNOSTIC

La présentation qui suit constitue une synthèse de l'étude réalisée par l'AGAM, jointe en annexe.

2.1 Eléments historiques

▪ Un percement par étapes

Parallèle à la rue de Rome située sur « l'axe historique », la partie sud du Cours Lieutaud est à l'origine la voie structurante d'un lotissement de la fin du XVIII^{ème} siècle destiné à la bourgeoisie (lotissement Marengo).

Son prolongement est rapidement réalisé (1822) pour assurer la jonction avec une promenade, ouverte sur l'emplacement des anciens remparts (actuel boulevard Salvator). Le Cours se heurte à un palier naturel constitué par les rebords du plateau de la plaine Saint-Michel (actuel Cours Julien) et les pentes de la colline de Notre-Dame du Mont.

La seconde moitié du XIX^e siècle verra le percement du cours jusqu'à la Canebière (1864), pour des raisons purement fonctionnelles : alléger la fréquentation de la rue de Rome. La percée provoque une « saignée » dans le tissu constitué et interrompt plusieurs rues : réalisation de ponts pour les rues d'Aubagne et Estelle ; la rue Pescatoris (actuelle rue A. Bédarride) est raccordée au cours par un escalier encaissé.



Le pont de la rue d'Aubagne.

En l'absence de remaniements parcellaires significatifs, le tissu urbain n'a pas été remodelé lors de l'achèvement du cours. En effet, il se greffe mal sur le réseau de voies, avec une redistribution difficile des circulations dans les rues adjacentes, perpendiculaires, étroites et pentues. La fonction de circulation est prioritaire, au détriment d'un nouvel ordonnancement urbain.

▪ Un cours planté à l'origine

Les platanes qui ornaient le cours depuis 1868, ont été coupés en 1955.



2.2 La topographie

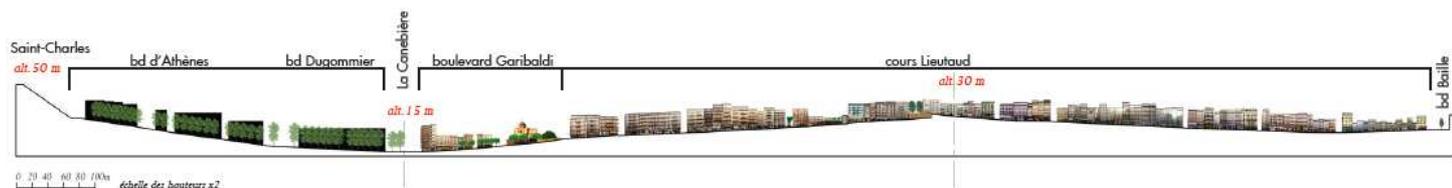
Implanté sur le coteau occidental de la butte de la Plaine, l'axe Lieutaud occupe une position en balcon, ouvrant des perspectives vers l'Ouest à la faveur de la croisée avec des rues transversales qui descendent vers la rue de Rome.

Métropole Aix-Marseille Provence
 211-Direction des Infrastructures / Programme
 Programme de maîtrise d'œuvre pour la requalification du Cours Lieutaud à Marseille

Ces échappées visuelles sont autant d'ouvertures sur la ville, que sur le ciel qui s'ouvre au-dessus. La topographie offre un effet de balcon avec des perspectives sur l'Ouest.



- 1 - sur les pentes de la butte Saint-Charles
- 2 - dans le thalweg de la Canebière
- 3 - à flanc de la colline de Notre-Dame-du-Mont



coupe élévation sur les façades est

Cette topographie crée une rupture forte pour les cheminements piétons Est-Ouest entre Thiers/Notre-Dame du Mont/Lodi et Noailles/ Préfecture/Castellane.

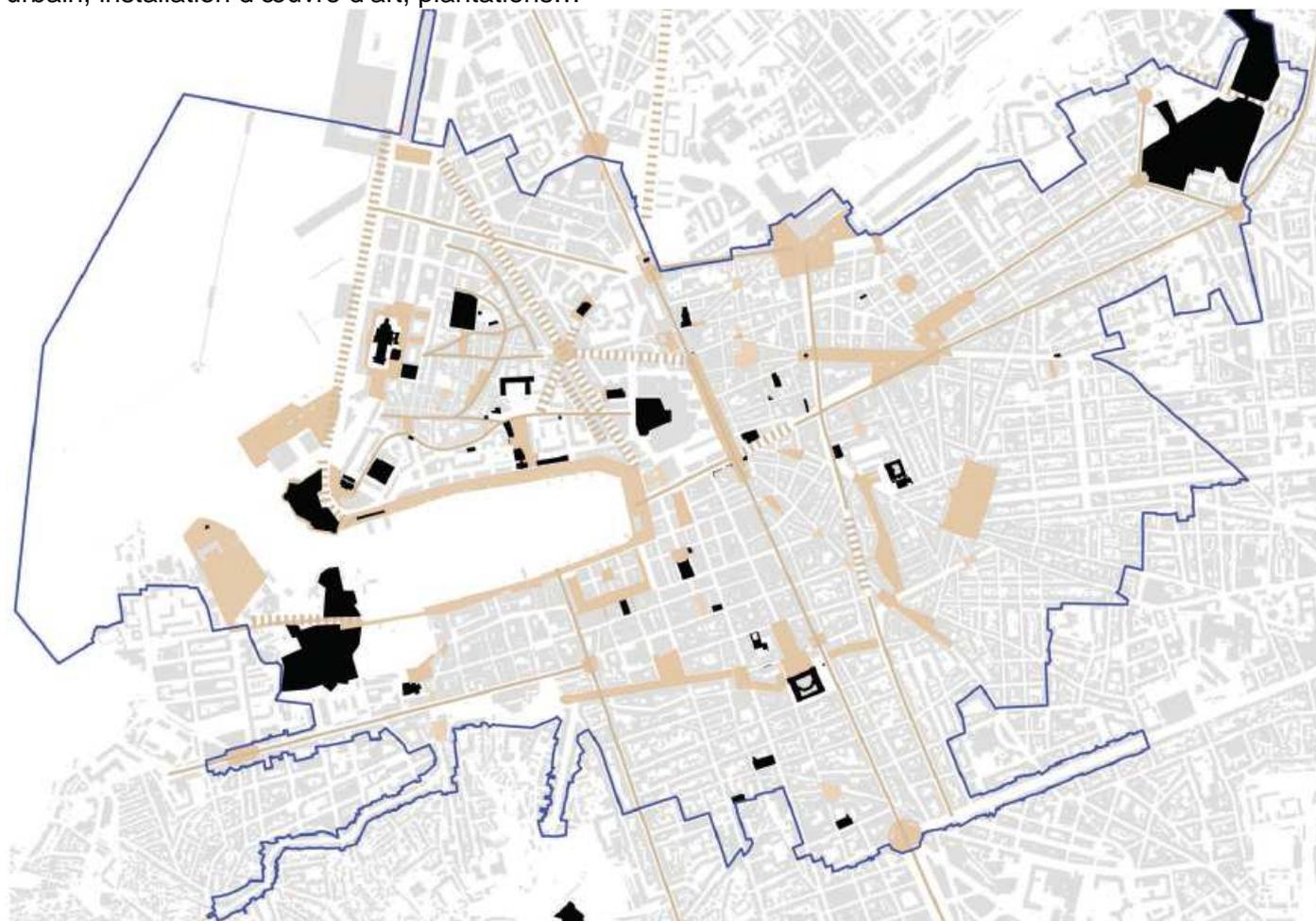
2.3 Des éléments de patrimoine à valoriser

▪ Le Cours Lieutaud à l'intérieur de l'AVAP

D'ici la fin de l'année 2016, le centre-ville de Marseille sera doté d'un nouvel outil de gestion du patrimoine avec l'**AVAP** (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) qui constitue une nouvelle servitude d'utilité publique annexée au PLU. Ce dispositif a été introduit par la loi du 12 juillet 2010 (dite « Grenelle II »).

L'AVAP est un instrument dédié à la protection et la mise en valeur du patrimoine au sens général du terme : patrimoine culturel, architectural, urbain, paysager, historique et archéologique. Elle remplace les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) mais en conserve les principes fondamentaux.

Un certain nombre de prescriptions sont définies à l'intérieur d'un périmètre élargi (cf. plan ci-dessous) et les travaux suivants sont soumis à autorisation préalable de l'ABF (avis conforme) : réalisation ou modification d'ouvrage d'infrastructure, modification de voie ou d'espace public, installation de mobilier urbain, installation d'œuvre d'art, plantations...



Le périmètre de l'AVAP

La ZPPAUP « Chapitre-Noailles-Opéra-Thiers-Canebière » comprend dans son périmètre le boulevard Garibaldi et la partie Nord du Cours Lieutaud (entre le boulevard Garibaldi et la rue Estelle). Le nouveau périmètre de l'AVAP englobe le boulevard Garibaldi, la totalité du Cours Lieutaud et le boulevard Thurner ; cet axe fait l'objet d'un fascicule spécifique joint en annexe.

▪ Les bâtiments et les éléments remarquables

Le Cours Lieutaud constitue l'une des principales artères haussmanniennes de la ville avec des caractéristiques architecturales très spécifiques. Par ailleurs, il se situe dans le champ de visibilité de plusieurs édifices classés au titre des Monuments Historiques Classés, dont notamment la Chapelle des Bernardines et le Palais des Beaux-Arts.

Réalisé en trois périodes, le Cours Lieutaud présente une typologie contrastée. En effet, l'inventaire patrimonial de la ZPPAUP « Chapitre-Noailles-Opéra-Thiers-Canebière » a permis de recenser des constructions représentatives de plusieurs époques du développement de la ville comme les immeubles de la ville baroque, d'époque haussmannienne et des éléments remarquables du patrimoine (statues d'angle...).

- Liste des bâtiments et éléments remarquables du boulevard Garibaldi :
 - o La Chapelle des Bernardines classée Monument Historique en 1952
 - o n° 10 et 12 : ensemble du XIXème dont le Grand Hôtel de Noailles reconverti en commissariat de police
 - o n°13 : immeuble d'angle XIXème/rue Mocquet
 - o A proximité du boulevard Garibaldi, les anciennes Halles des Capucins, qui abritent aujourd'hui la station de métro Noailles.

- Liste des bâtiments et éléments remarquables du Cours Lieutaud :
 - o n°18 : immeuble d'angle daté de 1867
 - o n°26 et 28 : immeubles « art nouveau » XXème
 - o n°23 à 29 : ensemble d'immeubles XIXème
 - o Séquence architecturale remarquable : ensemble d'immeubles du XIXème (entre Cours Julien et rue Estelle)
 - o Pont métallique de la rue d'Aubagne enjambant le Cours Lieutaud
 - o A proximité du Cours Lieutaud, les escaliers en contre-courbe de la rue Estelle et les escaliers donnant accès à la rue Bédarride.

De plus, l'axe du Cours Lieutaud est jalonné par trois espaces publics :

- l'espace public situé devant le Théâtre des Bernardines et le Lycée Thiers (entrée classes préparatoires),
- le « parvis » de la halle Papère (entre la rue du Marché des Capucins et la rue de l'Académie),
- l'escalier de la rue Bédarride,

Ces trois espaces publics sont intégrés dans le périmètre d'aménagement et feront l'objet de propositions d'aménagement.

2.4 Les prescriptions du PLU

Le Boulevard Garibaldi, le Cours Lieutaud et le Boulevard Thurner se situent en zone Uap « centre et tissu de type central, protection des formes structurantes »

Liste des éléments à protéger (au titre de l'article L 123-1.7 du code de l'urbanisme) sur le périmètre du projet :

- o Le patrimoine de tissus et trames remarquables :
 - Tissus urbains homogènes remarquables.

Ces tissus représentent des ensembles bâtis très cohérents sur un plan morphologique et particulièrement remarquables en termes de composition urbaine et d'architecture.

- Trames urbaines régulières remarquables :

Ces trames urbaines régulières remarquables représentent des ensembles urbains très cohérents en termes de plan et de composition (lotissement Marengo-Lieutaud) où il importe de préserver la structuration très régulière et la mémoire du parcellaire.

- o Les séquences architecturales remarquables :

Une séquence est identifiée sur le boulevard Thurner de par la grande qualité architecturale du mode constructif et une autre séquence est située entre le Boulevard Baille et la rue Estelle correspondant à une série d'immeubles remarquables sur un plan historique, culturel et identitaire.

- Les éléments bâtis remarquables :
 - Au titre du patrimoine de commerce : 170, Cours Lieutaud
 - Au titre des éléments décoratifs : statues d'angle au 128, Cours Lieutaud et au 8, place Cézanne/angle Thurner
 - Au titre des éléments bâtis remarquables : 143, Cours Lieutaud, 30A rue de Village et 11, boulevard Baille (immeubles d'angle)
- Les linéaires de protection des commerces et de l'artisanat en RDC situés au niveau du carrefour Thurner et sur le boulevard Thurner

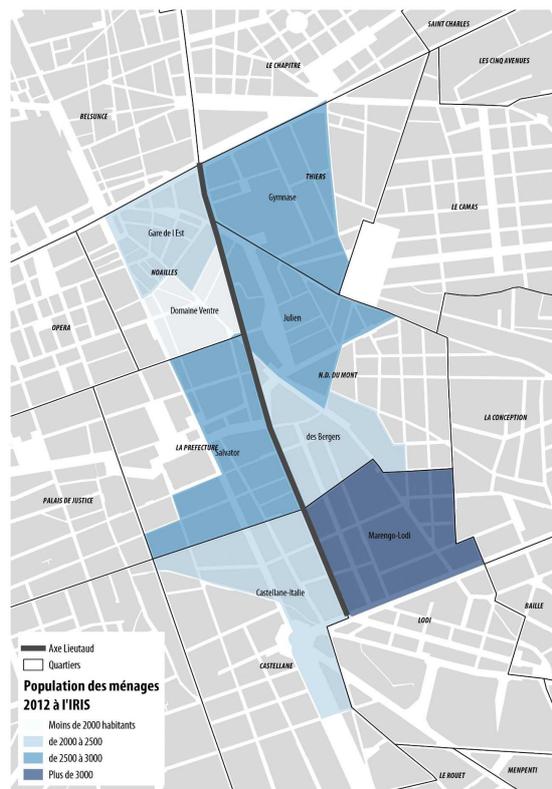
2.5 Les dynamiques urbaines

2.5.1 La démographie

La population des ménages répertoriée dans les 8 IRIS¹ qui longent le Cours Lieutaud et le boulevard Garibaldi a augmenté de 3,8% entre 1999 et 2012. Cette progression apparaît modérée au regard de celle constatée sur l'ensemble de la commune Marseille, qui atteint +6,8% sur la même période. Les dynamiques sont très variables d'un IRIS à l'autre.

Sur les 8 IRIS, on constate que :

- la taille moyenne des ménages a tendance à légèrement augmenter entre 1999 et 2012 (de 1,84 à 1,86), alors qu'elle diminue de manière significative à l'échelle de Marseille (de 2,24 à 2,16).
- le taux de vacance est très élevé : il atteint 15% contre 7% sur l'ensemble de Marseille. Il frôle même les 20% dans les IRIS Gymnase et Ventre, et dépasse 24% dans l'IRIS Gare de l'Est.



¹ Ilots Regroupés pour l'Information Statistique

2.5.2 L'habitat

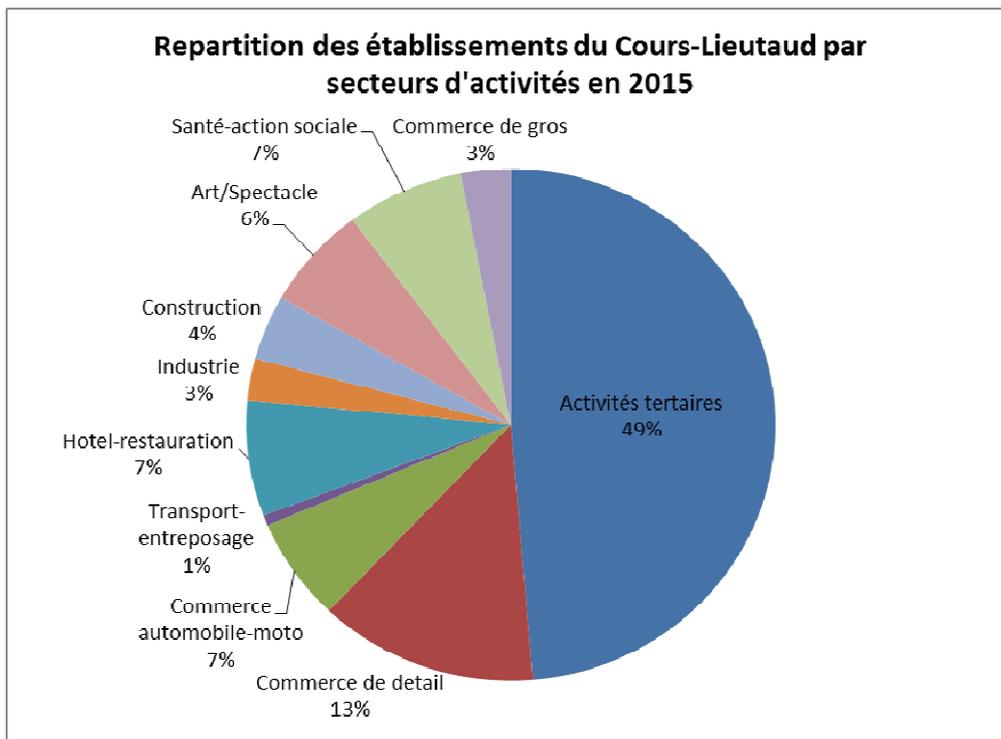
Situé dans le centre historique de la ville, le parc de logements des rives urbaines du cours Lieutaud est assez ancien : à l'échelle des 8 IRIS, moins de 20% des constructions ont été réalisées après-guerre. Dans le détail, les caractéristiques du bâti correspondent au développement historique de la ville : au niveau de Noailles, les constructions datent quasiment toutes d'avant-guerre et offrent des logements dans l'ensemble plutôt petits ; en progressant au Sud vers Castellane, les constructions récentes se font plus nombreuses et les appartements plus spacieux.



2.5.3 Analyse globale :

▪ Un tertiaire de proximité

L'exploitation du fichier SIRENE identifie sur l'ensemble de l'axe environ 750 établissements, qui n'ont pas forcément une adresse référencée sur le Cours Lieutaud, mais sont pour l'essentiel intégrés à la trame bâtie (cours, rues adjacentes).



Les activités de services représentent près de 50 % des établissements. 40 % des établissements de services recensés sont des activités immobilières (dont les syndicats de copropriétés), pour 20 % des structures associatives et pour 15 % des cabinets de conseil et de gestion financières. Il s'agit donc d'activités tertiaires largement « domestiques » ou résidentielles, tournées vers la proximité.

- Une **surreprésentation confirmée du commerce auto-moto** dans les établissements commerciaux

Les relevés terrain réalisés par l'Agam en octobre 2015 ont identifié **200 unités commerciales en rez-de-chaussée** sur l'ensemble de l'artère. 50 unités vides ont été recensées, soit un **taux de vacance commerciale de 25 %** (4% à l'échelle du centre-ville). 35 unités sont occupées par des commerces auto-moto, 25 par des activités de services.

Le fichier SIRENE confirme en partie cette observation, puisqu'il recense 170 établissements commerciaux en 2015, dont 45 liés au commerce auto-moto. Cet écart s'explique par la différence entre le comptage des unités commerciales et les établissements identifiés dans Sirène. Mais la spécificité visuelle du boulevard sur le commerce auto-moto se confirme, car il représente près d'un établissement commercial sur 3 dans le fichier SIRENE et 25 % de l'occupation des unités commerciales « actives » sur le terrain.

On constate :

- il y a peu de commerces dits de « proximité » sur l'ensemble du cours, comparativement à d'autres artères de centre-ville (essentiellement « superettes » ; 6 établissements),
- peu de commerces thématiques d'équipement de la personne ou de la maison ont été identifiés dans la base.

De manière générale, le tissu commercial du Cours Lieutaud est marqué par une vacance importante, un commerce « atypique » auto-moto et superettes et très peu de commerces d'équipement ou de city-marché. Cette typologie se rapproche plus du tissu commercial d'un

boulevard de périphérie que d'une artère de centre-ville, en particulier dans le 1^{er} ou le 6^{ème} arrondissement.

- **Hôtellerie et restauration** : une sous-représentation par rapport au centre-ville (1^{er} et 6^{ème})

Alors que les établissements d'hôtellerie-restauration représentent entre 15 et 20 % des établissements du centre-ville, ils ne constituent que 7 % des établissements du Cours Lieutaud. Seule la restauration est réellement présente (51 établissements sur 55), avec pour plus de 40 % des établissements de restauration dite rapide. L'hôtellerie étant quasi-inexistante.

Le Cours Lieutaud montre ici aussi sa spécificité par rapport au reste du centre-ville : peu d'établissement d'hôtellerie et une offre de restauration peu diversifiée, essentiellement orientée « fast-food » ou « rapide ».

2.5.4 Analyse par séquence

L'analyse par séquences confirme encore plus ces spécificités.

- **Séquence Canebière / Cours Julien (boulevard Garibaldi)**

Cette séquence comprend 14 % des établissements du Cours Lieutaud (100 établissements)

- 55 % d'établissements de services
- 20 % de commerces de restauration
- 11 % de commerces de détail
- 14 % autres catégories

Avec 11 % d'établissements de commerces de détail et près de 20 % d'hôtellerie-restauration, la séquence « Garibaldi » est la plus en lien avec les dynamiques économiques du centre-ville. De plus, le taux de vacance commerciale observée pour les unités commerciales en rez-de-chaussée sur l'ensemble de l'artère, est comparable à celui du centre-ville.

Les propositions en termes d'aménagement urbain devront impérativement tenir compte de cette spécificité de dynamique économique réelle de cette séquence. Elle est évidemment à rapprocher de l'environnement urbain spécifique de ce secteur, en particulier par l'offre en transport en commun. C'est aussi la séquence regroupant le moins d'établissements de commerce auto/moto (aucun établissement identifié dans le fichier SIRENE 2015).

- **Séquence Cours-Julien / Boulevard Salvator**

Cette séquence comprend 45 % des établissements du Cours Lieutaud (350 établissements)

- 45 % d'établissements de services
- 5 % de commerces de restauration
- 9 % de commerces auto-moto
- 16 % de commerces de détail
- 25 % autres catégories

Le taux de vacance commerciale observée pour les unités commerciales en rez-de-chaussée sur l'ensemble de l'artère, est très important : près de 1 établissement sur 3.

La séquence centrale est atypique, à la fois par la surreprésentation de commerces auto-moto, mais aussi par un taux de vacance commerciale élevé par rapport à ce qui est observé dans le centre-ville. A noter aussi le peu d'établissements de restauration (moins de 5).

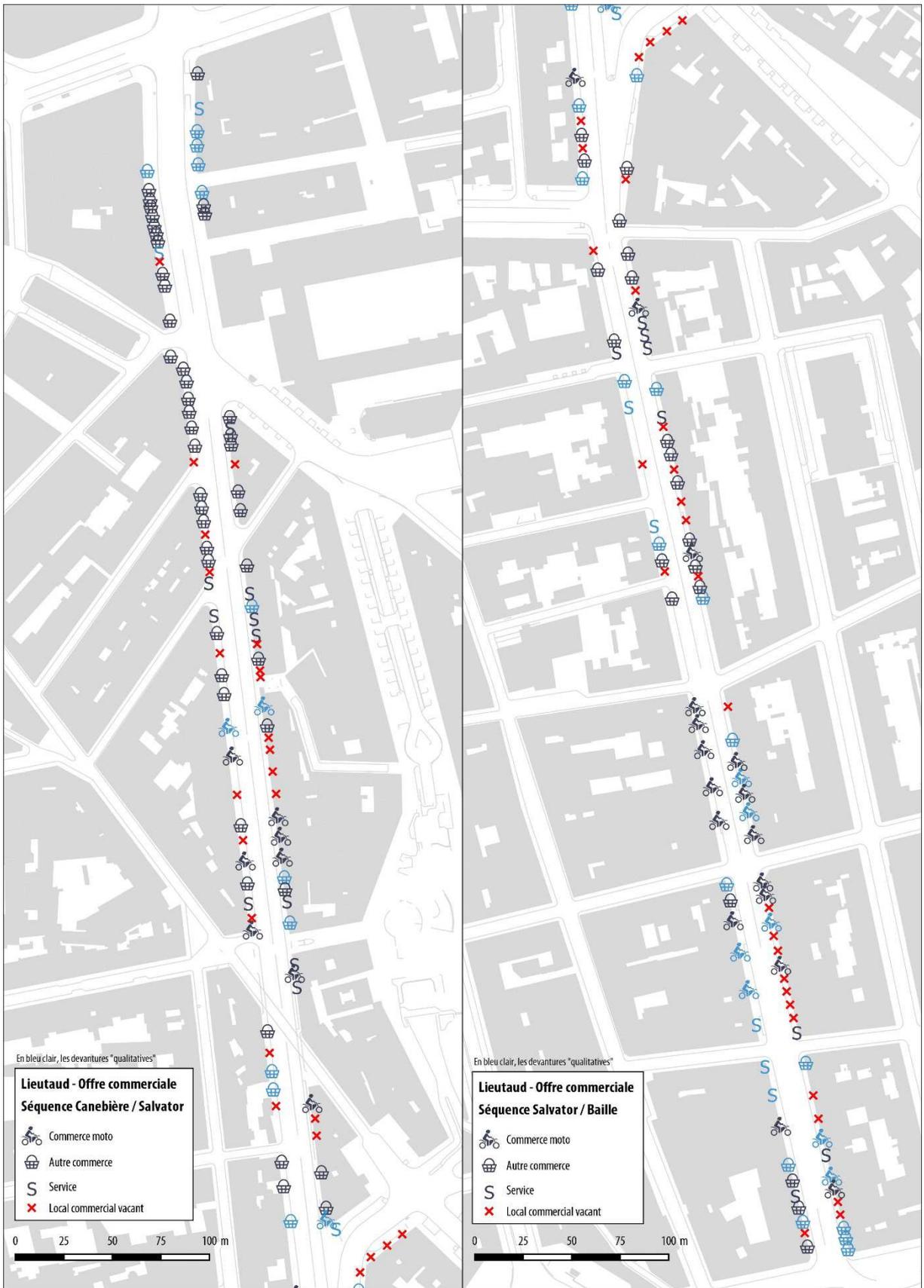
- **Séquence Salvator / Baille** : spécificité forte des établissements auto-moto.

Cette séquence comprend 41 % des établissements du Cours Lieutaud (300 établissements)

- 48 % d'établissement de services
- 11 % de commerces de détails
- 11 % de commerces auto-moto
- 2 % d'établissements de restauration
- 28 % autres catégories

Le taux de vacance commerciale observée pour les unités commerciales en rez-de-chaussée sur l'ensemble de l'artère, est très important : près de 1 établissement sur 4.

La dernière séquence du Cours Lieutaud confirme l'occupation économique spécifique, par rapport au centre-ville : offre en commerces de détail faible, importance des établissements auto-moto, un taux de vacance commerciale élevé et une offre en restauration quasi inexistante.



Relevé terrain Agam octobre 2015

2.6 Les projets en interface

Plusieurs opérations intéressant le Cours Lieutaud sont actuellement en cours :

- **Pôle Noailles** : étude urbaine-Opération Grand Centre-Ville (SOLEAM) (cf. document joint en annexe)

Dans le cadre de l'Opération Grand Centre -Ville (OPGC), la SOLEAM opérateur est missionnée par la ville de Marseille pour conduire des opérations de renouvellement urbain sur 35 pôles d'intervention.

Elle élabore un plan guide sur le secteur Noailles préconisant une intervention majeure sur l'espace public, afin de rendre la rue aux piétons et mettre en valeur les espaces remarquables de ce quartier historique. Cette étude urbaine qui intègre le boulevard Garibaldi et le Cours Lieutaud (entre la rue Estelle et le boulevard Garibaldi) propose la création d'une aire piétonne couvrant la quasi-totalité du périmètre d'étude, avec la réalisation d'un axe réservé aux livraisons, la requalification de deux espaces publics majeurs comme la Halle Delacroix, le marché des Capucins et le traitement des portes d'entrée au quartier (au niveau de la halle Papère et de la rue Estelle).

- **Pôle Mazagran** : étude urbaine-Opération Grand Centre-Ville (SOLEAM)

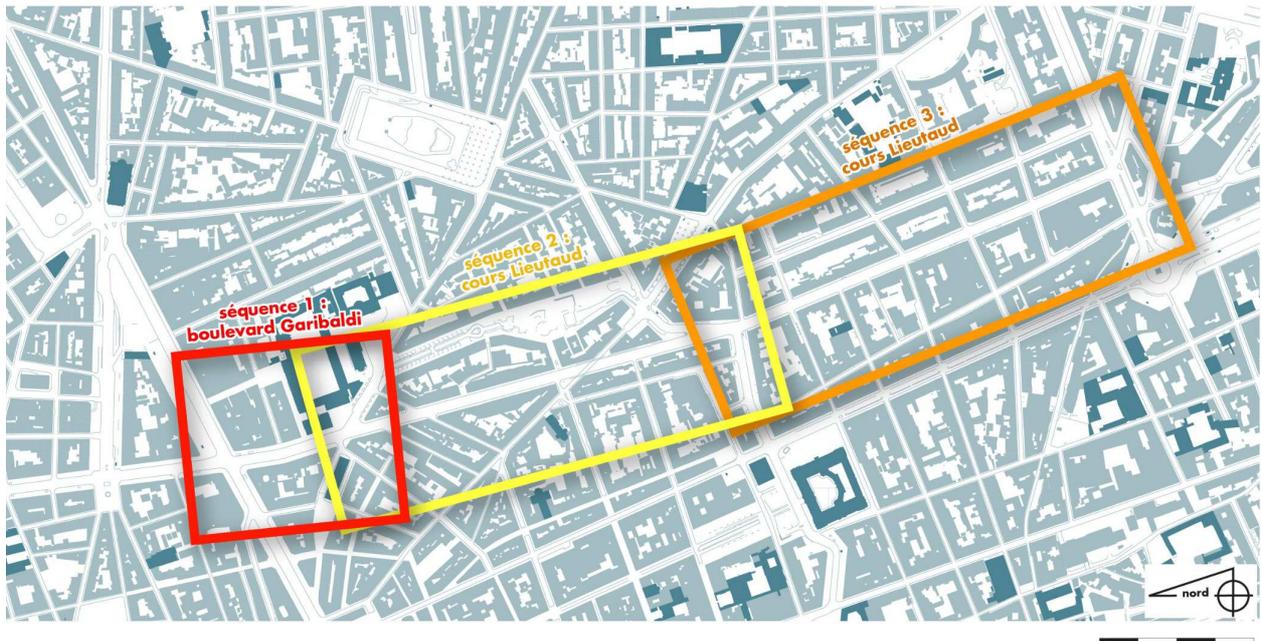
Situé dans le périmètre de l'Opération Grand Centre -Ville et en limite du Boulevard Garibaldi, le pôle Mazagran intègre le Lycée Thiers, la rue Mazagran et la rue du Théâtre Français. Le projet prévoit notamment le traitement de la rue Mazagran en plateau unique et l'amélioration de la qualité des espaces publics.

Les différentes propositions de ces études devront être prises en compte dans la réflexion menée sur le Cours Lieutaud (interfaces avec l'aménagement des espaces publics, mise en place d'un système organisé de livraisons, modification du plan actuel de circulation, implantation de conteneurs enterrés...).

- **Axe Lieutaud** : axe prioritaire de ravalement de façades. Opération Grand Centre-Ville (SOLEAM)

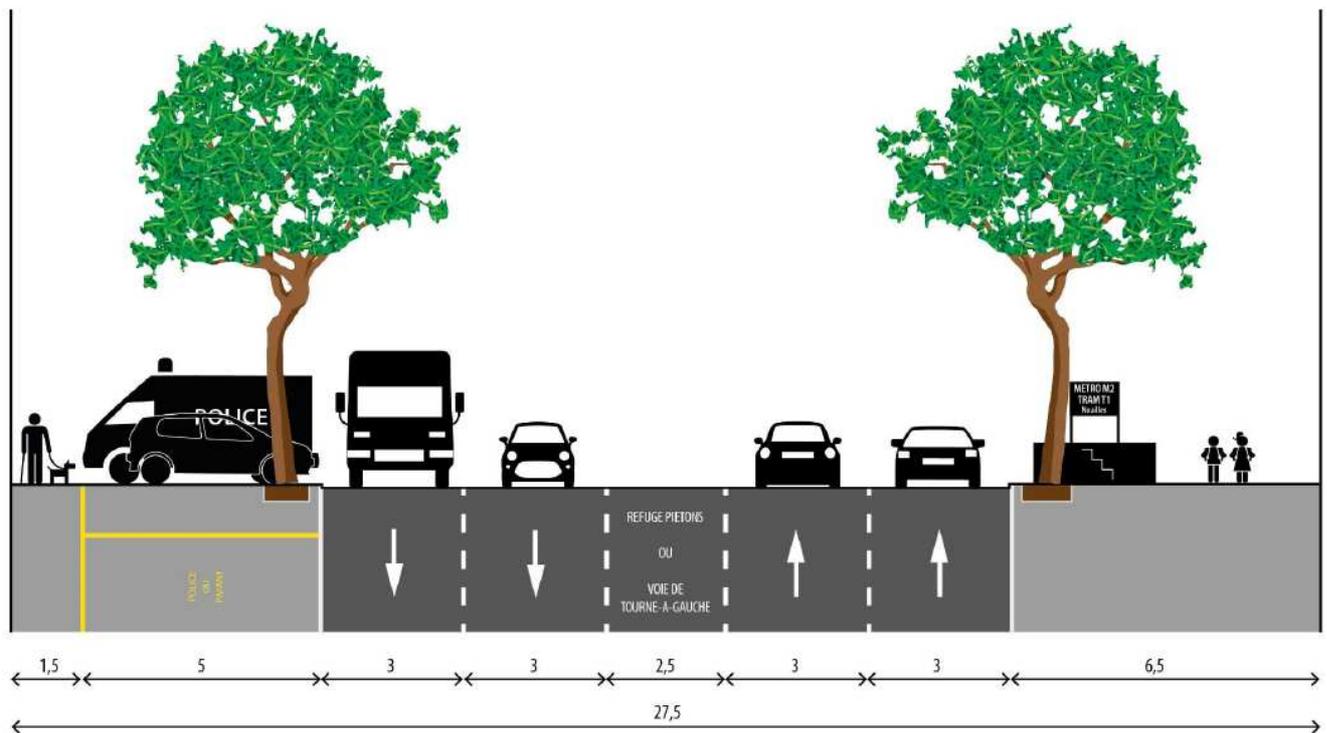
Dans le cadre de l'Opération Grand Centre-Ville et en lien avec les opérations de renouvellement urbain, dix-huit axes de ravalement de façades ont été identifiés dont le Cours Lieutaud et le Boulevard Garibaldi qui feront l'objet d'intersections municipales de ravalement.

2.7 Les caractéristiques de l'axe

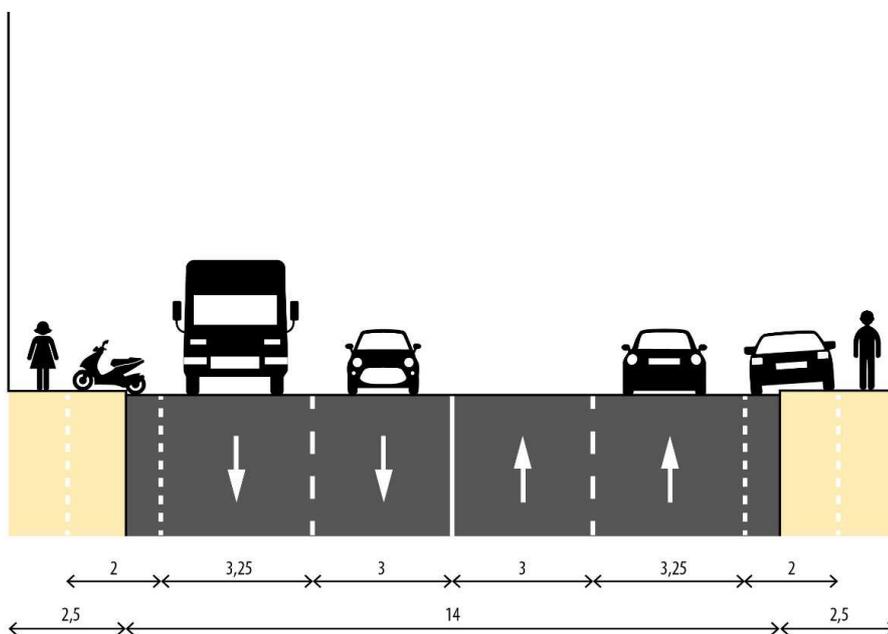


On peut distinguer 3 séquences sur l'axe :

- **Séquence 1** : le boulevard Garibaldi présente un gabarit confortable avec une largeur entre façades de 27,50 m, avec environ 6,50 m de trottoir en rives (la rive Ouest étant pour partie occupée par du stationnement en épi). Il comprend 2x2 voies de circulation avec l'espace central aménagé pour des refuges ou des voies de tourne à gauche



▪ **Séquence 2** : elle correspond au tronçon réalisé avec le passage en tranchée. Les passerelles de la rue Estelle et le pont de la rue d'Aubagne confortent l'impression d'encaissement et ferment les perspectives. La hauteur libre disponible sous ces ouvrages limite le gabarit des poids-lourds circulant sur l'axe (3,20 m), mais n'empêche pas de nombreux accidents.



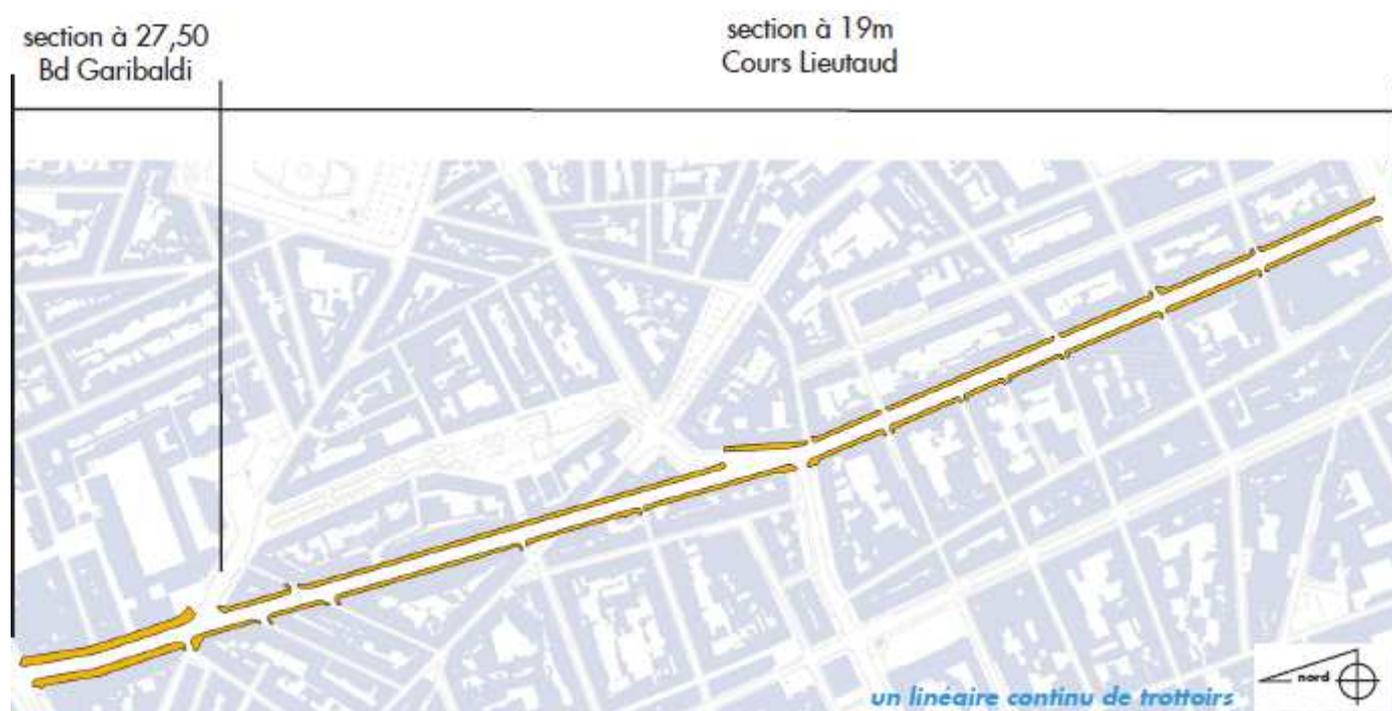
D'une largeur de 19 m entre façades, cette section comprend 2x2 voies de circulation avec de part et d'autre, des trottoirs de 1 m à 2,5 m de large ; ils sont toutefois occupés par du stationnement latéral à cheval sur la chaussée, réduisant fortement l'espace piétons praticable.

▪ **Séquence 3** : cette séquence correspond à la 1^{ère} percée du Cours Lieutaud ; le carrefour Thurner/Salvator assure la jonction avec la précédente séquence.

En terme circulatoire, elle présente des caractéristiques identiques à la séquence 2 : 19 m de trouée, 2x2 voies, stationnement latéral à cheval sur trottoirs avec une présence plus marquée d'exposition commerciale de 2 roues motorisées.

Au raccordement avec le boulevard Baille, le profil s'élargit pour intégrer une 3^{ème} voie de circulation en tourne à droite.

Outre les 2 carrefours d'extrémité sur Canebière et Baille, le Cours Lieutaud comprend 2 grands carrefours intermédiaires majeurs : Garibaldi/Cours Julien et Thurner / Salvator.



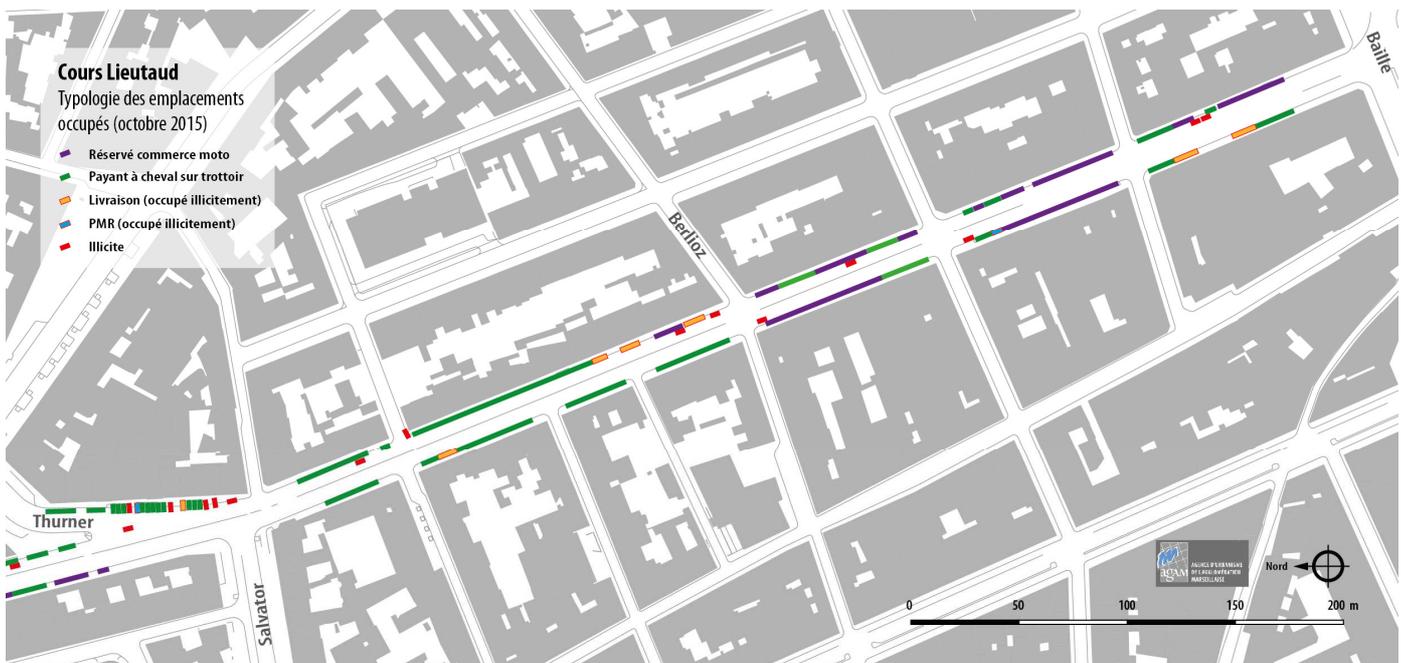
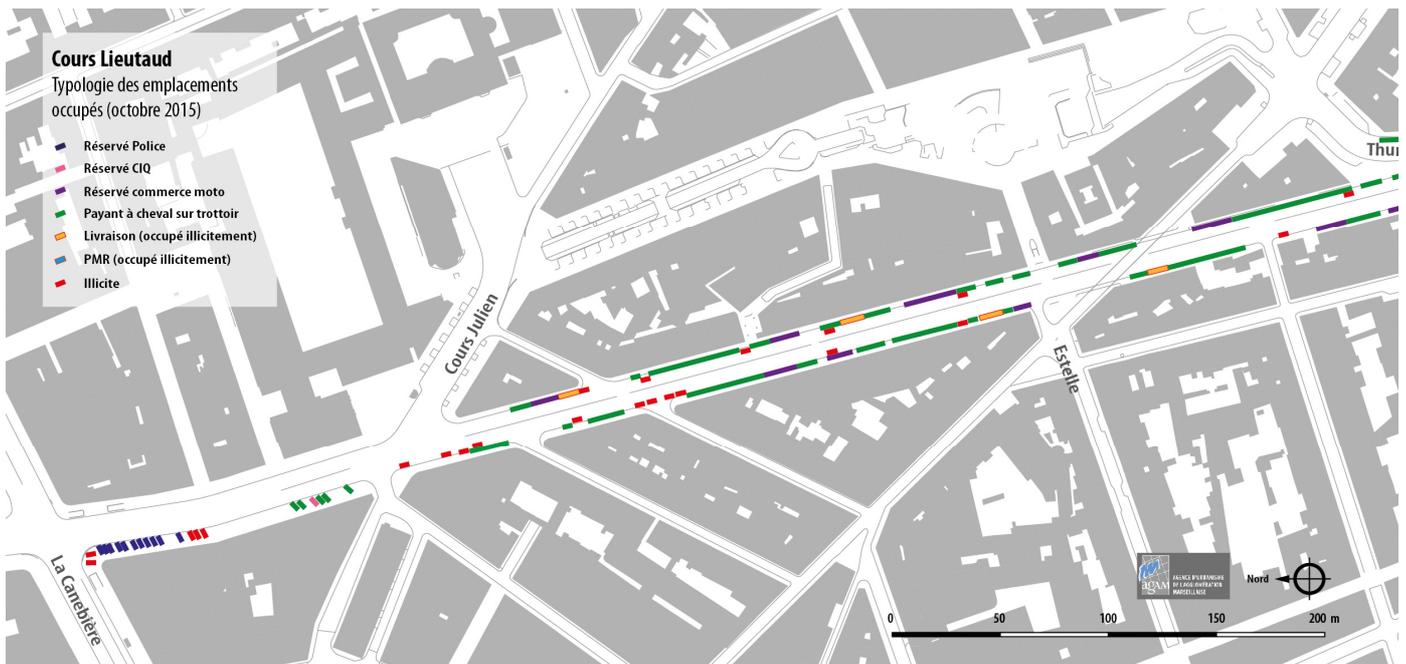
2.7 Les mobilités

▪ **Le stationnement** : le nombre de places de stationnement payant à cheval autorisées sur trottoirs s'élève à 170. On dénombre également 17 aires de stationnement pour les commerces motos, 10 emplacements de livraison et 2 places PMR. Sur la séquence Garibaldi, on dénombre 11 places de police à proximité du commissariat Noailles et 1 place réservée au CIQ.

Par ailleurs, 5 parkings en ouvrage se situent à proximité du Cours Lieutaud : Gambetta (630 places), Cours Julien (630 places), Félix Baret (730 places), Préfecture (580 places) et Castellane (540 places).

La demande forte et croissante en termes de stationnement conduit les usagers à développer des pratiques illicites : stationnement sauvage dans le prolongement du stationnement autorisé, stationnement en double (voire triple) file sur voirie.





Ces véhicules qui encombrant les lieux, portent préjudice à la fluidité de la circulation et grèvent les espaces piétons. Essentiellement lié à la fréquentation des activités économiques présentes sur le Cours Lieutaud (notamment les magasins de motos et de cycles), ce type de stationnement est favorisé par le stationnement à cheval sur le trottoir. Avec sa faible emprise sur voie, ce mode suggère en effet implicitement qu'un véhicule garé en double file n'a qu'un faible impact sur la chaussée, et ne constitue donc pas véritablement un obstacle à la circulation. Avec ces comportements, la capacité d'écoulement correspond plutôt à une 2x1 voies qu'à une 2x2 voies.

Jalonnement dynamique des parkings

Afin de favoriser le guidage des véhicules vers les parcs de stationnement, un panneau de jalonnement dynamique avec affichage électronique indiquant le nombre de places disponibles, a été implanté au carrefour Lieutaud/Salvator/rue des Bergers. Un autre se situe sur le boulevard Dugommier.

▪ Transports en commun

Aucune ligne de bus ne circule sur l'axe Lieutaud, néanmoins 2 stations de la ligne M2 du métro (Noailles et Notre-Dame du Mont) le desservent directement ; le Cours Lieutaud intercepte la ligne 2 du tramway sur la Canebière avec un important pôle d'échanges sur Noailles ; enfin, la ligne 3 du tramway sur la rue de Rome se situe à proximité.

La ligne de métro engendre des contraintes en surface, de par le génie-civil des stations, l'existence de grilles de ventilation et les escaliers d'accès aux stations, qui peuvent limiter les possibilités d'aménagement (voir plan en annexe)



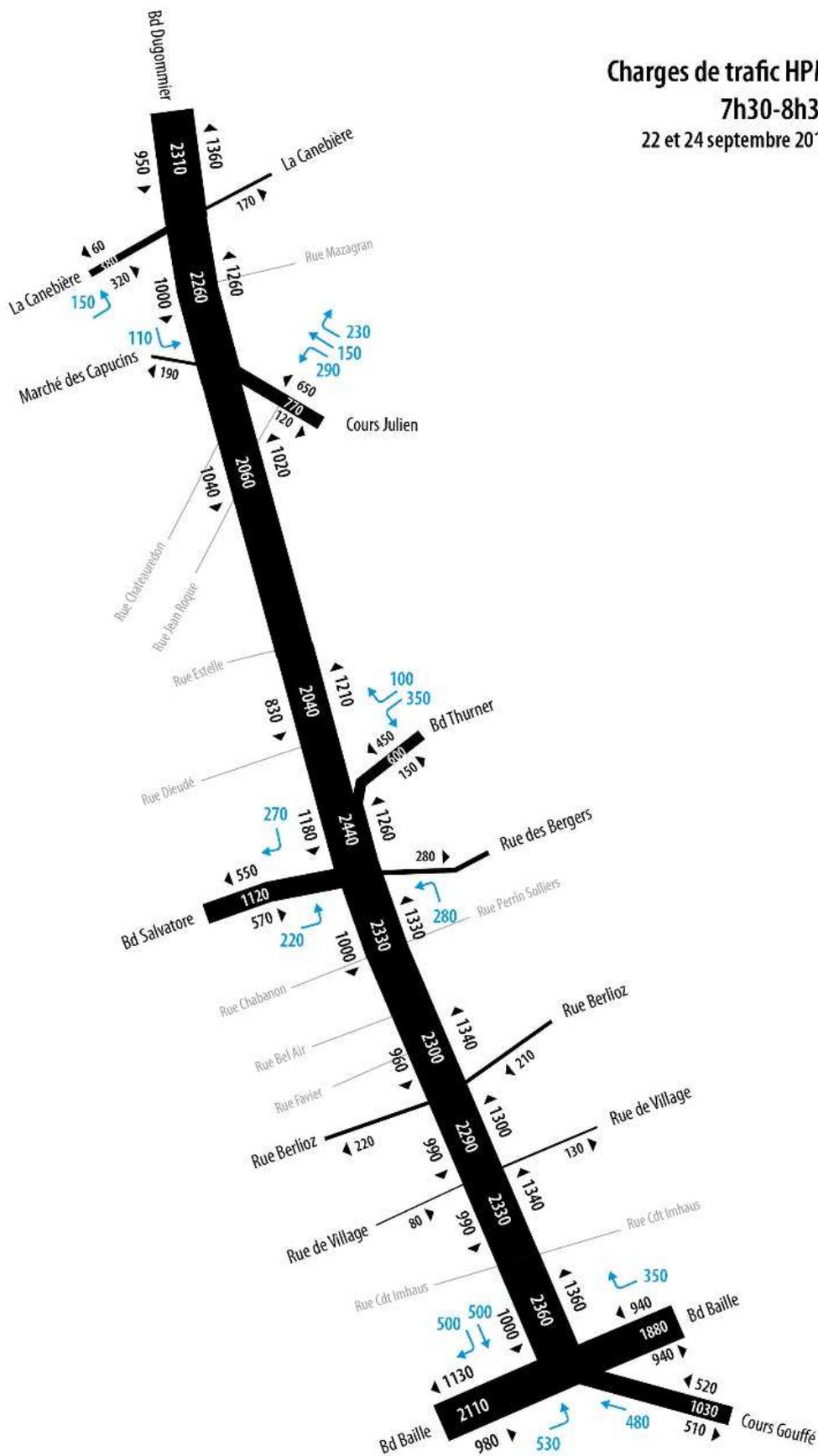
▪ Les trafics

Une campagne de comptages a été réalisée en septembre 2015 :

Les principaux enseignements sont les suivants :

- Les charges de trafic sont élevées avec des niveaux autour de 2 500 véhicules/h (2 sens confondus) à l'heure de pointe du soir.
- A l'exception des carrefours avec le Cours Julien et le Bd Salvator, les mouvements tournants sont faibles.
- A l'échelle locale, c'est le flux de transit qui domine : vers le Nord le matin, vers le Sud le soir.
- Le pourcentage des deux roues est particulièrement élevé.

Charges de trafic HPM
7h30-8h30
 22 et 24 septembre 2015



2.8 L'éclairage

Aujourd'hui, l'éclairage du Boulevard Garibaldi est assuré par des candélabres en fonte de type « candélabre Athènes » à conserver. L'éclairage actuel du Cours Lieutaud est réalisé par des lanternes accrochées en façade.

2.9 Les conteneurs enterrés : actuellement, la zone à aménager comporte 40 postes fixes (équipés de 1 à 4 conteneurs) et 3 points de tri sélectif.

2.10 La vidéo-protection

La partie nord de l'axe Lieutaud située sur le boulevard de ceinture (Garibaldi et Cours Lieutaud à partir de Salvator) est équipée de caméras de vidéo-protection. Celles-ci ont pour objectifs de contribuer à la fluidité du trafic et permettre une meilleure surveillance des espaces publics. Les images parviennent au Centre de Supervision Urbaine de la ville de Marseille, implanté à l'avenue Salengro.

3 LES PRINCIPES GENERAUX DE LA REQUALIFICATION

3.1 Le cours Lieutaud dans le PDU

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), approuvé par MPM en juin 2013, préconise le principe d'un réseau maillé de boulevards urbains multimodaux (BUM). L'objectif des BUM est « *de garantir une circulation efficace des transports collectifs, des aménagements cyclables continus, un minimum d'espaces publics garanti, une circulation fluide des véhicules* ».

Le Cours Lieutaud fait partie de ce réseau de BUM défini par le PDU.

3.2 L'opportunité d'une requalification de l'axe du fait de la réalisation de la L2

La mise en service de la L2 Est est envisagée à l'été 2016, celle de la L2 Nord, étant prévue en octobre 217.

La société de la rocade L2, titulaire du contrat de partenariat public privé, a réalisé une étude de modélisation du trafic à l'échelle de la ville, à trois horizons (2017, 2020 et 2030) (voir étude statique en annexe). La L2 remplit son rôle de délestage des axes Nord-Sud, puisqu'on constate un report de ces flux depuis les tunnels, la Corniche, le boulevard de ceinture et le Jarret vers la L2.

A l'horizon 2020, et en l'absence d'aménagement sur le Cours Lieutaud, la rocade L2 engendre une baisse de trafic, comprise entre 10 % et 15 % selon la section.

3.3 Les objectifs de la requalification

La fonction de circulation automobile du Cours Lieutaud est maintenue. Il demeure en effet un itinéraire privilégié d'accès à l'autoroute A7 via le tunnel Saint-Charles, ainsi qu'une voie de desserte inter-quartiers. Toutefois, il participe également à une logique de reconquête du centre-ville, avec une organisation et un partage des usages.

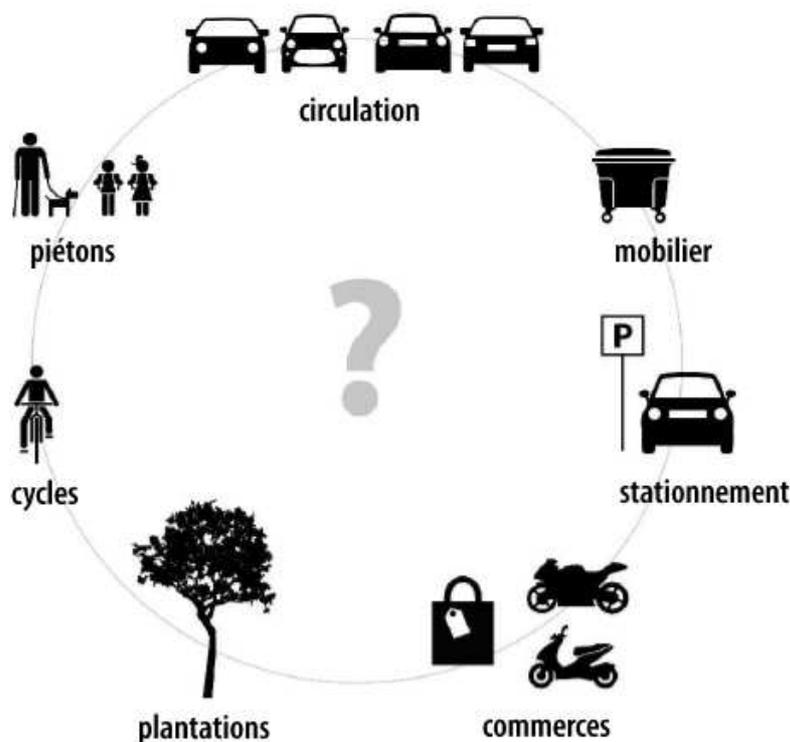
Les objectifs sont les suivants :

- Assurer un écoulement de la circulation satisfaisant afin d'assurer les fonctions de desserte inter-quartiers, par une réduction du profil de voirie,
- Créer un alignement d'arbres à hautes tiges sur chaque rive de l'axe, pour retrouver l'aspect originel du cours,
- Organiser un stationnement unilatéral rationnel et organisé entre les plantations d'arbres, intégrant des aires de livraison, des emplacements pour les 2 roues et places PMR,
- Offrir des itinéraires continus pour les modes doux,
- Organiser des espaces piétons plus confortables et sécuriser les traversées piétonnes,
- Proposer un traitement de qualité des deux grands carrefours intermédiaires contribuant à réduire la vitesse automobile et favoriser la sécurité des piétons,
- Rationaliser le mobilier urbain et proposer un mobilier simple et fonctionnel; implanter des containers enterrés pour les ordures ménagères et le tri sélectif,
- Prendre en compte les différents points de vue sur l'axe et sur la ville (perspectives depuis le boulevard Thurner, perspectives vers l'ouest...),

- Mettre en valeur le patrimoine bâti remarquable par notamment un projet de mise en lumière et un parcours pédagogique au sol,
- Réorganiser et rationaliser le stationnement des motos sur l'espace public au regard du nouvel aménagement proposé.

4 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

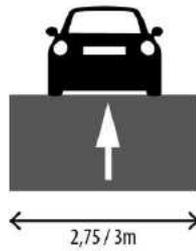
La requalification du Cours Lieutaud devra concilier la prise en compte d'un maximum d'usages (circulation, qualité de l'espace public, plantations, fonctionnement des activités commerciales, modes doux, mise en valeur du patrimoine...).



4.1 Les différents usages

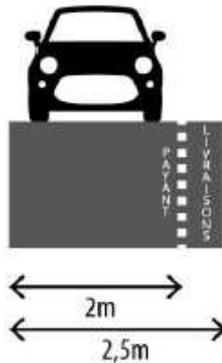
▪ Circulation :

- Sur le Cours Lieutaud : réduire le profil de voirie à 2x1 voies sauf en approche des grands carrefours où une 3^{ème} voie en stockage peut s'avérer nécessaire pour assurer un fonctionnement satisfaisant de ces carrefours gérés par feux. La largeur des voies variera entre 2,75 m et 3 m suivant le profil retenu.
- Sur le Cours Garibaldi : maintien d'un profil à 2x2 voies. La présence du commissariat Noailles nécessite le maintien du stationnement réservé « police » et d'un accès à leur parking. A l'approche du carrefour avec le Cours Julien, la nécessité ou non d'une voie de tourne à gauche sera examinée.



Le projet ne prévoit pas d'aménagement particulier (site propre) pour les transports en commun.

- **Stationnement/livraisons** : il s'agira d'organiser un stationnement latéral lisible entre les plantations d'alignement, qui accueillera également des aires de livraison (15 m de longueur et 2.20 m de largeur minimale), des stationnements 2 roues et des emplacements pour containers enterrés.

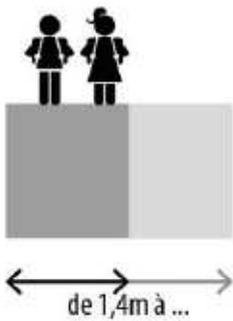


Stationnement intelligent : le stationnement VL est supprimé (hormis les arrêts minute). L'expérimentation d'un nouveau dispositif en matière de gestion urbaine, dit « stationnement intelligent » sera mis en place sur la totalité de l'axe. Le dispositif consiste d'une part, à indiquer l'offre de stationnement disponible (livraison, arrêts minute et deux roues) et d'autre part, à vérifier le respect des délais impartis au stationnement. Le dispositif nécessite la mise en place de capteurs de détection.

Jalonnement dynamique des Parkings : un panneau supplémentaire de jalonnement dynamique avec affichage électronique indiquant le nombre de places disponibles, sera implanté dans la partie Sud du Cours Lieutaud.

- **Exposition des deux roues devant les magasins** : il s'agira de rationaliser ce stationnement sur l'espace public qui devra s'inscrire uniquement dans la longueur du commerce.

- **Trottoirs** : l'espace ainsi gagné sur la voiture sera restitué prioritairement aux piétons, en élargissant les trottoirs, dont la largeur pourra varier de 1,40 m minimum à 2,50 m.

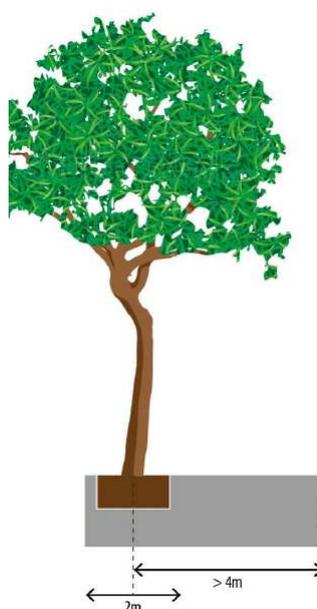


▪ **Modes doux** : dans le schéma directeur des modes doux approuvé par MPM en juin 2013, le Cours Lieutaud est répertorié en tant qu'« itinéraire cyclable-maillage local ». En conséquence, il sera aménagé 2 pistes cyclables unidirectionnelles de 1,5 m de largeur minimum sur trottoir. Elles feront l'objet d'un traitement spécifique pour bien les distinguer des cheminements piétons.



▪ **Plantations** : des arbres à hautes tiges (platanes, micocouliers...) seront plantés sur les 2 rives du Cours, pour retrouver des alignements d'arbres régulièrement espacés. Le tronc doit être éloigné de plus de 4 m des façades et d'au moins 3 m des conteneurs enterrés. On veillera à limiter les déviations de réseaux, dans l'implantation des fosses.

Le respect de l'alignement doit être privilégié dans l'aménagement, a-minima sur les sections rectilignes du Cours. Il s'agira en particulier de bien adapter les profils de voirie (voir § 4.2), pour respecter cette exigence.



▪ **Eclairage** : la plantation d'arbres d'alignement nécessitera certainement de revoir complètement le système d'éclairage de l'axe en liaison avec le service Eclairage public et illuminations de la ville de Marseille.

Le dispositif actuel d'éclairage du Boulevard Garibaldi constitué de candélabres en fonte de type « candélabre Athènes » devra être maintenu et équipé en Led ; ce dispositif pourrait être prolongé sur le Cours Lieutaud.

Le boulevard Thurner devra également être mis en lumière en cohérence avec les candélabres situés Cours Julien (lanternes Chenonceaux). Par ailleurs, l'ensemble des candélabres sera équipé de lanternes Led.

Le projet d'éclairage comprend également la mise en lumière de l'escalier de la rue Bédarride et des éléments du bâti comme les vierges d'angle (projecteurs Led).

▪ **Stationnement « le vélo »** : au moins trois stations « le vélo » seront implantées sur l'axe à proximité des stations de métro et de tramway.

Conteneurs enterrés : il conviendra de prévoir sur la totalité du périmètre l'implantation de 12 points de conteneurs enterrés dont 8 points pour le tri sélectif.

▪ **Réseau multi usages numérique** : la Direction de l'Innovation Numérique et des Systèmes d'Exploitation (DINSI) déploie pour la Ville de Marseille des infrastructures de réseau propriétaires multi usages. Ce réseau mixte telecom et courant fort basse tension permet le raccordement en fibres optiques des bâtiments municipaux, des caméras de vidéo-protection et des objets communicants (bornes wifi...). Concernant le dispositif de vidéo protection, deux zones sont identifiées :

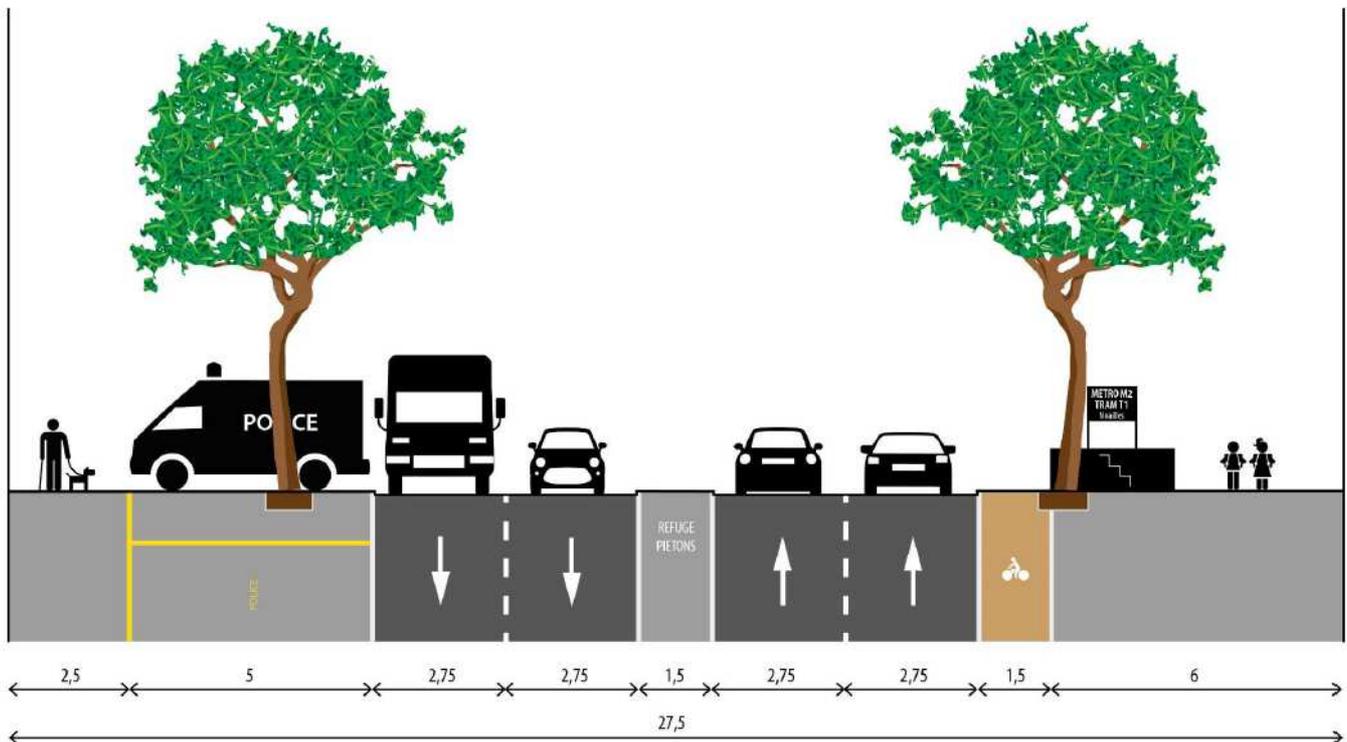
- Vidéo-protection de la zone Nord (entre Boulevard Salvator et la Canebière) : ce tronçon devra être complété en caméras,
- Vidéo-protection de la zone Sud (entre Boulevard Salvator et boulevard Baille) : ce tronçon n'est pas équipé de caméras et le réseau des caméras de vidéo-protection est à étendre sur ce périmètre.

Par ailleurs, il est souhaité la création d'un réseau principal sur tout le linéaire du projet raccordé au réseau du tramway sur la Canebière et faisant la jonction avec le réseau du boulevard Salvator et débouchant sur le boulevard Baille, voire arrivant jusqu'à la station de métro Castellane. De plus, des antennes pour l'extension du réseau sont à prévoir à minima sur le Boulevard Thurner, la rue Dieudé, le Cours Julien, la rue de l'Académie et la rue du Commandant Imhaus. Sur la zone où il y a déjà un réseau existant, cette « dorsale » pourrait prendre la forme de l'ajout de capacités.

4.2 Proposition de profils en travers

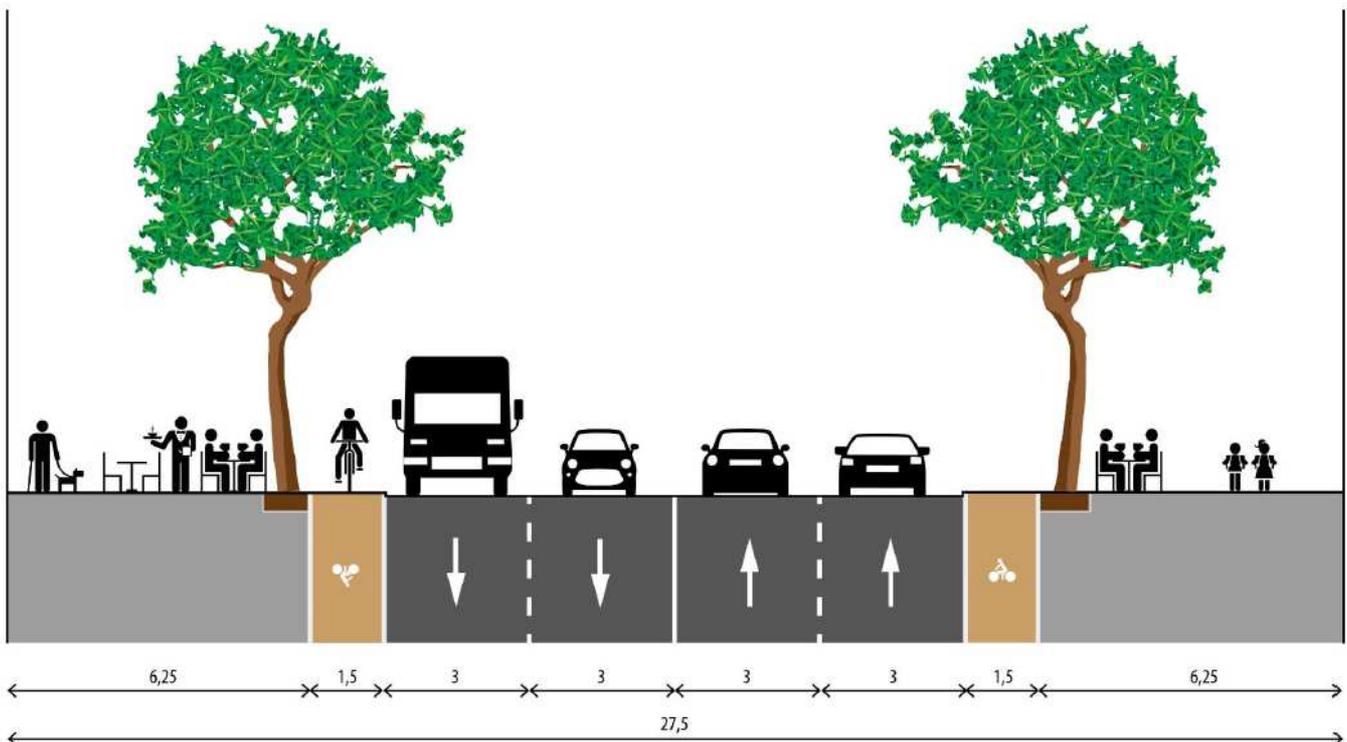
La prise en compte de tous ces usages conduit à l'adoption des profils en travers suivants :

▪ Sur le Cours Garibaldi : - au droit du commissariat :



L'insertion d'une piste cyclable Nord-Sud pourrait s'avérer impossible suivant l'espace disponible au droit du commissariat. Dans ce cas, les cycles descendants seraient intégrés dans la circulation générale et ensuite réinjectés dans une piste unidirectionnelle, dès que possible.

- Au droit des terrasses :

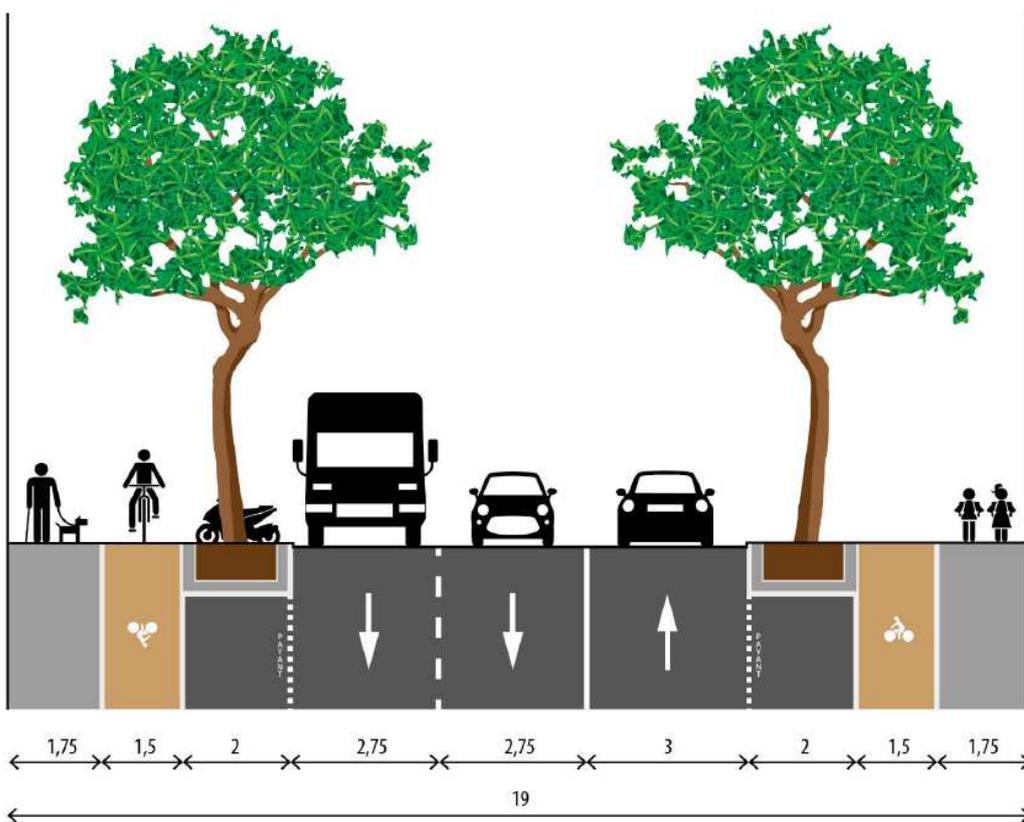


Les alignements d'arbres existants déjà sur le Cours Garibaldi, aucune nouvelle plantation n'est à envisager.

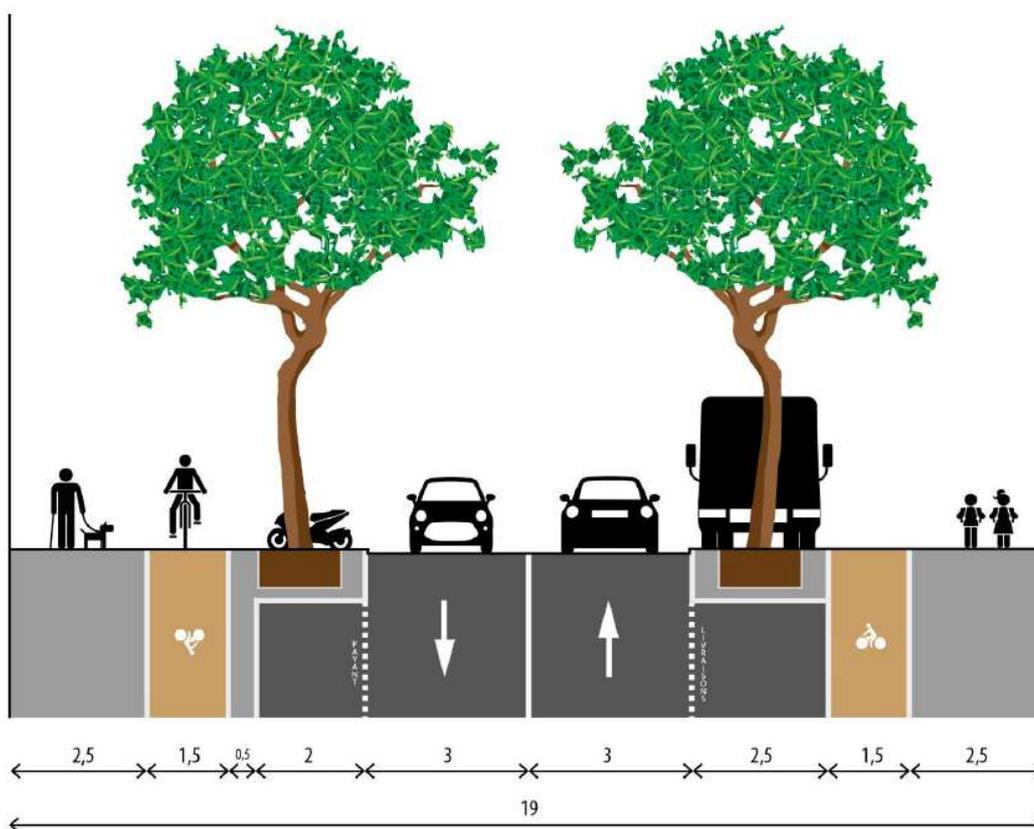
La suppression du tourne à gauche vers la rue Mazagran sera à étudier, ainsi que l'approche du carrefour avec le Cours Julien.

▪ Sur le Cours Lieutaud :

Profil à 3 voies



Profil à 2 voies



4.3 Traitement des carrefours

▪ Pour ce qui concerne les carrefours d'extrémité avec la Canebière et le boulevard Baille, les zones situées à l'extérieur de l'axe du Cours Lieutaud, feront l'objet d'un aménagement a-minima. Les aménagements de voirie seront réalisés (sur les boulevard Baille ou Dugommier) pour assurer un fonctionnement satisfaisant de ces carrefours, mais sans traitement qualitatif spécifique.

▪ Carrefour Salvador/Thurner/Bergers

Ce secteur doit être considéré comme un grand carrefour dont le fonctionnement et l'aménagement doivent s'apprécier globalement. Une place publique sera créée le long de la Maison de l'Architecture et de la Ville. Les traversées piétonnes seront améliorées. Les prestations comprennent également l'aménagement du boulevard Thurner, jusqu'à la place Paul Cézanne.



▪ Carrefour Cours Julien/rue du marché des Capucins

L'aménagement de ce carrefour prendra en compte les études urbaines en cours par la SOLEAM sur les pôles urbains Noailles et Mazargan

La présence de bâtiments remarquables (Théâtre des Bernardines, Halle Papère, Lycée Thiers) justifie un aménagement qualitatif.



4.4 Valoriser des espaces singuliers

Au-delà du traitement des espaces publics identifiés dans l'aménagement des carrefours précédents, le projet comprend également la mise en valeur des plusieurs secteurs spécifiques du Cours Lieutaud :

- l'espace public situé devant le Théâtre des Bernardines et le Lycée Thiers (accès classes préparatoires),
- l'espace public situé devant la Halle Papère (actuelle station de métro)
- les escaliers de la rue Bédarride : conformément aux prescriptions figurant dans la fiche E19 de la ZPPAUP, le transformateur EDF sera intégré sous le palier avec une porte d'accès en ferronnerie dans l'esprit des garde-corps,
- le secteur « passerelle Estelle-accès au métro-pont de la rue d'Aubagne »,



Les rampes d'escaliers de la rue A. Bédarrides qui rattrapent la rupture de pente.



La passerelle de la rue Estelle vue depuis le cours Julien.

5 PROPOSITION DE PHASAGE

5.1 Les sections

En fonction des éléments de diagnostic et l'analyse réalisée, le phasage opérationnel suivant est proposé :

Phase 1 : du boulevard Baille au carrefour Salvator/Thurner/rue des Bergers : 650 m, superficie : 15 120 m²

Phase 2 : du carrefour Salvator/Thurner/rue des Bergers au carrefour Cours Julien/rue du marché des Capucins : 470 m, superficie : 13 390 m²

Phase 3 : boulevard Garibaldi, carrefour Cours Julien/rue du marché des Capucins à la Canebière : 150 m, superficie : 3 530 m²

Il est précisé que le phasage des travaux devra maintenir a-minima une capacité d'écoulement à 2x1 voies avec maintien des différents usages : livraison, collecte des ordures ménagères, accès riverains... Les travaux devront donc s'effectuer avec maintien de la circulation.

5.2 Phasage opérationnel

Le marché de maîtrise d'œuvre fait l'objet de plusieurs tranches : une tranche ferme et deux tranches conditionnelles. Pour chaque tranche, le marché de maîtrise d'œuvre comprend les missions suivantes :

5.1.1 Tranche ferme

1. Sur l'ensemble de l'axe

- AP (études d'Avant-Projet)

NB : bien que non étudié préalablement, le programme de l'opération comprend également l'étude de l'aménagement du Bd Baille sur 200 m jusqu'à la Place Castellane. Le prestataire proposera un aménagement de ce secteur, en cohérence avec celui mis en œuvre sur le Cours Lieutaud.

2. Section 1 : du boulevard Baille au carrefour Salvator/Thurner/rue des Bergers

- PRO (études de Projet)
- ACT (assistance à la passation des contrats de travaux)
- DET (Direction de l'exécution des travaux)
- VISA (Visa des documents proposés par les entreprises)
- AOR (assistance aux opérations de réception)
- OPC (Ordonnancement, Pilotage, Coordination)

3. Missions complémentaires

- Etude de circulation
- Etude historique
- Assistance à la concertation préalable
- Dossiers règlementaires

5.1.2 Tranche conditionnelle 1

Section 2 : du carrefour Salvator/Thurner/rue des Bergers au carrefour Cours Julien/rue du marché des Capucins

- PRO (études de Projet)
- ACT (assistance à la passation des contrats de travaux)
- DET (Direction de l'exécution des travaux)
- VISA (Visa des documents proposés par les entreprises)
- AOR (assistance aux opérations de réception)
- OPC (Ordonnancement, Pilotage, Coordination)

5.1.3 Tranche conditionnelle 2

Section 3 : boulevard Garibaldi, carrefour Cours Julien/rue du marché des Capucins à la Canebière

- PRO (études de Projet)
- ACT (assistance à la passation des contrats de travaux)
- DET (Direction de l'exécution des travaux)
- VISA (Visa des documents proposés par les entreprises)
- AOR (assistance aux opérations de réception)
- OPC (Ordonnancement, Pilotage, Coordination)

Le contenu de chaque élément de missions est précisé ci-après ; il est conforme à la [Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985](#) modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et ses décrets d'application, ainsi qu'à l'annexe III de l'arrêté du 21 décembre 1993 relative aux éléments de mission de maîtrise d'œuvre pour les opérations de construction neuve ou réutilisation et de réhabilitation d'ouvrage d'infrastructures.

6 MISSIONS DEVOLUES AU MAITRE D'OEUVRE

6.1 Organisation de l'opération

La conduite d'opération est assurée par la Direction des Infrastructures de la Métropole d'Aix Marseille Provence. Le maître d'œuvre sera amené à travailler en coordination avec d'autres directions de la Métropole (notamment la Direction de Pôle Espace Public Voirie Circulation) ou de la Ville de Marseille et des partenaires institutionnels (mairie de secteur...).

Le maître d'œuvre assurera, dans le cadre de ses compétences, l'ensemble des éléments de mission de maîtrise d'œuvre (études techniques de conception et réalisation) ainsi que les démarches

administratives (consultation préalable de la Commission des Sites, de l'Architecte des Bâtiments de France, des services de l'archéologie...) et réglementaires (étude d'impact...), nécessaires à la mise en œuvre du projet.

6.2 Définition des missions

Les missions dévolues au Maître d'œuvre seront conformes au contenu indiqué aux sections I (art. 9 à 11) et II (art. 18, 20 à 24) du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993.

Les missions dévolues au maître d'Œuvre concernent les missions énumérées ci-dessous.

6.3 A.P. – Études d'Avant-Projet

A - ÉTUDES GÉNÉRALES

Vérification de la conformité aux différentes réglementations,
Adaptations ou compléments définitifs de programme,
Définition du programme de reconnaissance de sol,
Étude géotechnique d'avant-projet (G2) Cette mission ne comprend pas l'exécution des sondages et la réalisation des essais de laboratoire,
Conception du mobilier urbain,
Inventaire phytosanitaire des arbres,
Etude d'éclairage,
Etude de fonctionnement des carrefours,
Implantation des caméras de video-protection,
Implantation des conteneurs enterrés ; proposition d'implantation des bacs de collecte des ordures ménagères et des colonnes de tri,

Finalisation des enquêtes administratives et techniques,

B - DOSSIER A ETABLIR pour chaque section de voie et carrefour

Documents graphiques

• GÉNÉRAUX

- Plan masse et de situation,
- Plans des aménagements projetés,
- Coupes générales, longitudinales et transversales,
- Profils en travers tous les 10 m,
- Profil en long,
- Détails significatifs,
- Photomontages de l'aménagement depuis 8 points de vue.

• TECHNIQUES

- Schémas généraux de fonctionnement des installations techniques,
- Tracés unifilaires de réseaux :
 - Télécom,
 - Gaz,
 - Electricité BT et HT,
 - Eau potable, y compris sécurité incendie,

- Eaux usées,
- Eaux pluviales,

Notices descriptives

- Architecturale et technique,
- Tableau détaillé des surfaces, avant-métrés.
- Documents financiers :
 - estimation définitive du coût prévisionnel des travaux décomposé par tronçon de voies, carrefours,
 - décomposition par chapitre : réseaux secs, réseaux humides, éclairages, espaces verts, voirie,...
 - détermination des coûts d'exploitation et de maintenance, la justification des choix architecturaux et techniques par l'analyse du coût global de l'ouvrage.

C - MISSIONS ORGANISATIONNELLES

- Coordination des intervenants de la maîtrise d'œuvre, établissement, présentation et diffusion des dossiers,
- Forfait définitif de rémunération et répartition entre les membres de la maîtrise d'œuvre,
- Coordination spatiale

6.4 P.R.O – Études de projet,

Le Maître d'Œuvre aura entre autres la charge :

- les reprises éventuelles des études en fonction des résultats des concertations et enquête publique,
- des études des voiries,
- des études de fonctionnement des carrefours à feux, de l'adaptation éventuelle des carrefours de raccordement (Canebière et Baille). Dans l'hypothèse où le carrefour avec la Canebière subirait des modifications importantes affectant la circulation des tramway, les prestations comprennent l'élaboration des dossiers à soumettre au STRMTG,
- des études de dimensionnement des structures de chaussées,
- de l'étude géotechnique de projet (G2). Cette mission ne comprend pas l'exécution des sondages et la réalisation des essais de laboratoire,
- des études de déviation et création des réseaux.

A - DOSSIER A ETABLIR

Documents graphiques

Plan masse et de situation,
 Plans des aménagements,
 Plans des ouvrages, coupes générales, longitudinales et transversales,
 Profils en travers tous les 10 m et aux points significatifs,
 Profil en long,
 Détails significatifs,
 Mise à jour des photomontages réalisées à l'AVP
 Plan des réseaux,
 Plan de principe d'installation de chantier et note méthodologique générale d'exécution des travaux en liaison avec le CSPS,
 Tracés unilatéraux de réseaux :

- Télécom,

- Gaz,
- Electricité BT et HT,
- Eau potable, y compris sécurité incendie,
- Eaux usées,
- Eaux pluviales,

Documents techniques

CCTP, notes d'hypothèses, notes de calculs,
 Planning à barres.

Documents économiques

Bordereaux de prix unitaires,
 Décomposition par tranche et par chapitre : réseaux secs, réseaux humides, éclairage, espaces verts, voirie, ouvrages...,
 Coût prévisionnel des travaux sur avant-métrés, détermination des coûts d'exploitation et de maintenance,
 Justification des choix architecturaux et techniques par l'analyse du coût global de l'ouvrage.

B - MISSIONS ORGANISATIONNELLES

Coordination des intervenants de la maîtrise d'œuvre, établissement, présentation et diffusion des dossiers.

C - DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DE L'ACCESSIBILITE

Le titulaire sera chargé, sur la base des dossiers PRO, d'élaborer le (ou les) dossier (s) de demande de dérogation au titre de l'accessibilité, conformément au Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et à l'arrêté du 15 janvier 2007.

Cette prestation intègre :

- l'élaboration des éléments de conception nécessaires à la constitution des dossiers (plans, coupes, schéma, profils) avec le travail d'analyse indispensable vis-à-vis de la problématique d'accessibilité
- la ou les réunions de présentation du dossier au service instructeur et aux services de la Ville de Marseille
- la reprise des dossiers suite à leur consultation
- la reproduction en 5 exemplaires des dossiers de demande
- le suivi de l'instruction du ou des dossiers.

D – DOSSIERS DIVERS

Les prestations du maître d'œuvre comprennent également l'élaboration des différents dossiers éventuellement nécessaires dans le cadre de procédures :

- au titre de l'archéologie préventive
- au titre du Code du patrimoine

6.5 A.C.T – Assistance à la passation des Contrats de Travaux

A – CONTENU DE LA MISSION

Constitution des dossiers de consultation des entreprises à partir :

- des éléments produits par la maîtrise d'œuvre durant les phases précédentes
- des études géotechniques phase ACT-DCE (G2)
- des éléments d'ordre administratif et juridique produits par le maître d'ouvrage

Il est précisé que les différents marchés feront l'objet d'un allotissement.

Analyse des offres dans les locaux du Maître d'Ouvrage :

- Vérifications des erreurs de calculs des offres,
- Conformité technique de la solution de base, et des variantes éventuelles,
- Analyse économique,
- Etude des variantes d'entreprises,
- Analyse des méthodes d'entreprises
- Rapport d'analyse sur solutions de bases et variantes proposées avec notamment aide à la rédaction du document afférent à la mise au point du marché qui sera ultérieurement annexé au cahier des charges,
- Propositions de choix d'entreprises,

Mise au point du Marché pour permettre la passation des contrats de travaux,

B - MISSIONS ORGANISATIONNELLES

Coordination des intervenants de la maîtrise d'œuvre, analyse et préparation des dossiers devant aboutir à la conclusion des marchés.

6.6 VISA – Visa des documents

- Organisation du circuit des plans et notes produites par les entrepreneurs,
- Visa des plans d'exécution au vu de la conformité au projet,
- Suivi des visas des plans

6.7 D.E.T – Direction de l'Exécution des Travaux

A - DIRECTION DU CHANTIER

- Organisation et direction des réunions de chantier,
- Etablissement des comptes rendus et diffusion,
- Etablissement des ordres de service, hormis ceux rédigés par le Maître d'Ouvrage ayant une incidence financière ou sur le(s) délai(s) du (des) marché(s) de travaux,
- Etat d'avancement général des travaux à partir du planning général,
- Information du maître d'ouvrage : avancement, dépenses et évolutions notables

B - CONTROLE DE LA CONFORMITE DE LA REALISATION

- Examen des documents complémentaires à produire par les entreprises, en application de leur contrat,
- Conformité aux prescriptions des contrats - Etablissement de comptes rendus d'observation
- Supervision géotechnique d'exécution (G4). Cette mission ne comprend pas l'exécution des sondages et la réalisation des essais de laboratoire.

C - GESTION FINANCIERE

- Vérification des décomptes mensuels et finaux,
- Etablissement des états d'acomptes,
- Examen des devis de travaux modificatifs et mémoires en réclamation éventuelles avec rédaction d'un rapport examinant :
 - le bien-fondé technique poste par poste,
 - l'impact financier sur le montant des travaux,
- Etablissement du décompte général.

6.8 O.P.C – Ordonnancement Coordination et Pilotage du chantier

Coordination et participation à la coordination des actions effectuées par les intervenants extérieurs.

PHASES ETUDES

Etablissement :

- du calendrier enveloppe «Etudes - Travaux»
- du calendrier enveloppe par corps d'état d'un Plan de principe d'organisation et d'installation de chantier soumis à l'avis du Coordonnateur SPS

Organisation générale :

- Collecte des documents constituant le dossier de chantier (dossiers marchés, etc...)
- Recensement du rôle et responsabilités des intervenants et constitution du fichier des intervenants
- Définition du circuit de diffusion et d'approbation des documents
- Participation à la mise au point du plan d'organisation de chantier établi par les entreprises
- Participation aux réunions de chantier

Planification et coordination temporelle des études d'exécution

- Elaboration du calendrier détaillé des études d'exécution avec dates incombant à chaque intervenant
- Suivi du calendrier des études d'exécution
- Etablissement de rapports périodiques d'avancement des études d'exécution
- Animation des réunions de coordination temporelle et diffusion des comptes-rendus

Planification des travaux

Recueil d'informations préalables :

- différentes opérations commandant le démarrage des travaux et leur déroulement
- problèmes particuliers de préfabrication et d'approvisionnements
- informations ou impératifs figurant dans les documents contractuels
- méthodes et moyens proposés par les entreprises
- contraintes de réciprocité entre les entreprises

Analyse des tâches élémentaires et des contraintes, estimation des délais relatifs aux différentes tâches, choix de l'ordre des interventions le plus favorable

Etablissement du calendrier général de l'ensemble des interventions

Etablissement des calendriers détaillés faisant notamment apparaître les délais relatifs :

- aux contraintes de réciprocité entre les entreprises
- aux études d'exécution
- aux démarches et formalités diverses

- à l'organisation du chantier
- aux commandes, fabrications en usine, approvisionnements
- aux tâches par lot

PHASES TRAVAUX

Pilotage et coordination de l'exécution des travaux

- Animation de réunions de coordination, rédaction et diffusion des comptes rendus,
- Contrôle du respect des moyens prévus,
- Pointage hebdomadaire des différentes interventions, recensement des écarts constatés, repérage de l'origine de ces écarts, mise en évidence des dérives potentielles,
- Proposition de mesures correctives pour rattraper les retards,
- Recalage des calendriers en fonction des besoins,
- Contrôle de l'entretien et du nettoyage du chantier, de ses accès et de ses abords, et proposition d'imputation des frais correspondants,
- Appréciation des responsabilités concernant les retards constatés et proposition d'application de pénalités éventuelles

6.9 A.O.R – Assistance aux Opérations de Réception

- Organisation des opérations préalables à la réception, diffusion des états,
- Etat des réserves et suivi des levées de réserves (comptes rendus),
- Examen des désordres signalés par le maître d'ouvrage pendant la période de garantie,
- Constitution du dossier des ouvrages exécutés, compilation, organisation, diffusion du dossier,
- Organisation de la visite à la fin du délai de parfait achèvement, compte rendu.

6.10 Missions complémentaires

6.10.1 Mission complémentaire n° 1 : études de circulation

Cette mission comprend les réflexions circulatoires sur un périmètre élargi, débordant largement de l'axe Lieutaud : rue Paradis, boulevard Baille, Lodi, Notre-Dame-du-Mont, la Plaine, Canebière, boulevard de la Libération.

Il s'agira tout d'abord d'analyser en terme circulatoire liées à la suppression du TAG de Garibaldi sur la rue Mazagran, et du TAG de Lieutaud vers la rue Dieudé. Des propositions de trame circulatoire pourront être faites à l'échelle du périmètre de réflexion.

Le maître d'œuvre réalisera les affectations de trafic correspondantes aux aménagements retenus à 2 horizons d'études (mise en service et 15 ans après), ainsi qu'en phase chantier suivant le phasage proposé pour les travaux.

6.10.2 Mission complémentaire n° 2 : étude historique et dossier spécifique AVAP

- En amont de la phase AVP, il sera demandé au maître d'œuvre d'effectuer une recherche historique sur la totalité de l'axe et ses abords, afin de disposer d'un outil d'aide à la compréhension du site. Cette étude pourra utilement figurer dans les dossiers d'autorisation à déposer pour réaliser le projet.
- Tous les travaux compris dans le périmètre d'une AVAP étant soumis à une autorisation préalable de l'ABF, un dossier de demande d'autorisation spéciale de travaux sera établi par le

prestataire selon le formulaire CERFA n° 14433 02. Ce dossier comprendra une notice présentant la description des travaux avec notamment des plans, coupes, documents photographiques d'insertion du projet et précisant les modalités d'exécution des travaux.

6.10.3 Mission complémentaire n° 3 : assistance à la concertation

L'objet de la présente mission consiste à établir les documents de présentation de l'opération, à participer aux différentes réunions publiques et présenter les aménagements projetés lors des réunions organisés pour :

- La concertation préalable,
- La présentation du projet aux élus, CIQ, associations, riverains,
- L'information inhérente à l'enquête publique.

A partir des études réalisées, le maître d'œuvre concevra :

- une présentation type Powerpoint, comprenant des plans, coupes, photomontages et notes explicatives...
- 8 supports souples de type kakémono de dimensions 80 cm x 120 m (en 2 exemplaires), présentant les grandes lignes de l'opération.
- une plaquette au format A4 recto verso présentant les caractéristiques principales de l'opération. L'édition de cette plaquette en 3 000 exemplaires et la mise à disposition des exemplaires auprès du maître d'ouvrage sont à la charge du titulaire.

Il est précisé que ces 3 supports de communication sont à prévoir à 2 stades : lors de la phase de concertation préalable et lors de l'enquête publique.

Cette mission comprend également l'assistance au Maître d'Ouvrage pour mettre en œuvre la consultation et l'information des usagers, des élus et du public. Ainsi lors des réunions publiques qui seront organisées sur le projet, le maître d'œuvre commentera la présentation power point et sera amené à répondre aux questions techniques.

6.10.4 Mission complémentaire n° 4 : dossiers règlementaires

Cette mission comprend elle-même 3 chapitres :

1. Examen au cas par cas

Une procédure d'examen au cas par cas, telle que prévue à l'article R 122-3 du Code de l'Environnement sera tout d'abord appliquée. Pour cela, le titulaire renseignera entièrement le formulaire d'examen de demande au cas par cas qu'il pourra se procurer sur le site de la DREALPACA :

(http://www.paca.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Formulaire_14734_v04102012_remplissable_cle07d9a4.pdf).

Il transmettra deux exemplaires au maître d'ouvrage.

Ce formulaire comprendra notamment :

- une description des caractéristiques principales du projet, notamment sa nature, sa localisation et ses dimensions ;
- une description succincte des éléments visés aux 2° et 3° du II de l'article [R. 122-5](#) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet.

Le titulaire pourra être amené à fournir les éléments complémentaires qui seraient demandés par la DREAL dans le cadre de cette procédure.

2. Dossier d'enquête publique

* Le Maître d'Œuvre aura la charge de la réalisation du ou des dossier(s) d'enquête(s) publique(s) correspondant(s) aux procédures d'autorisation(s), tels qu'ils découlent des textes en vigueur.

Tout dossier devra répondre à la réglementation du code de l'environnement et du code de l'expropriation.

Pour rappel, au minimum, le dossier doit comprendre une notice explicative justifiant l'opération tant sur le plan juridique que matériel, géographique ou même d'opportunité, notice qui a pour objet de permettre d'apprécier la portée exacte de l'opération projetée et son insertion dans l'environnement.

En plus de la notice explicative le dossier doit comprendre, pour la réalisation de travaux et d'ouvrages, le plan de situation, le plan général des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses évaluées à la date de l'enquête ainsi que l'étude d'impact, qui analyse l'état du site et de l'environnement, l'effet des travaux sur les sites, les paysages, la faune et la flore.

Et pour l'acquisition d'immeubles et les opérations d'aménagement et d'urbanisme, en plus de la notice explicative, le dossier doit comprendre le plan de situation, le périmètre délimitant les immeubles à exproprier et l'estimation sommaire des acquisitions à réaliser.

Au minimum, ce dossier devra comporter :

1. l'étude d'impact et la décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative compétente de l'État
2. la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération,
3. les avis émis par une autorité administrative sur le projet d'opération
4. le bilan du dossier de concertation publique si nécessaire,
5. la mention des autorisations nécessaires pour réaliser le projet

* Pour ce qui concerne plus particulièrement l'**étude d'impact**, elle devra notamment comporter :

1. une description du projet donnant les dimensions et les caractéristiques physiques,
2. une analyse de l'état initial du site et de son environnement,
3. une analyse des effets négatifs et positifs du projet
4. une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus,
5. une esquisse des principales solutions de substitution pouvant être mise en œuvre
6. les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols,
7. les mesures prévues pour :
 - éviter les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé et réduire si possible les effets n'ayant pu être évité,
 - compenser si possible les effets négatifs du projet,
 - une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.
8. une présentation des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet,
9. une description des difficultés techniques ou scientifiques rencontrées pour réaliser cette étude
10. les noms et qualités précises des auteurs de l'étude

11. Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Elle devra être conforme en tout point au périmètre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet.

En ce qui concerne le domaine de la qualité de l'air, le dossier sera conforme à la circulaire interministérielle n°2005-273 du 25 février 2005, relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Une étude de l'impact des rejets atmosphériques de l'infrastructure sera réalisée compte tenu de la densité de la population à proximité et du trafic attendu. Le titulaire adaptera le niveau d'étude requis (a-priori étude de niveau I) en fonction des différentes exigences réglementaires.

En ce qui concerne le domaine de l'acoustique, le titulaire procédera aux études nécessaires, afin d'estimer le plus précisément possible les impacts sonores que subiront les riverains des infrastructures projetées.

Cette étude devra être adaptée à toute modification où variante suite à une demande du Maître d'Ouvrage ou conséquente à l'enquête publique.

D'une manière générale, il est fait référence à la réglementation en vigueur, à savoir :

- loi cadre du 31 décembre 1992,
- Décret 95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières,

Cette étude devra permettre de connaître avec précision les niveaux de bruit actuel et futur sur l'ensemble du linéaire du projet et au droit des bâtiments par l'intermédiaire de campagnes de mesure conformément à la réglementation. Une cartographie donnera une vision du niveau de bruit actuel et futur.

Le prestataire aura à sa charge le dossier de l'état initial qui comportera à minima la méthodologie, l'enquête administrative, l'analyse du site, le rapport des mesures in situ, les fiches de mesure de bruit pour chaque point de mesure, la modélisation du site et le calcul de l'état initial avec classement des voies existantes.

Le prestataire procédera à une campagne de mesures in-situ pour l'acoustique, avec la pose de capteurs sur 25 points. Les autorisations préalables auprès des riverains pour la pose des capteurs fait partie de la mission

A la suite, le prestataire procédera à la numérisation du projet et des éventuelles variantes.

Les objectifs de protection seront déterminés en fonction de l'ambiance pré existante de la zone et de la nature des bâtiments. Pour l'ensemble du projet et variantes éventuelles, les niveaux de bruit à terme de jour et de nuit seront simulés. Le dossier présentera la cartographie avant protection en mettant en évidence les points dont le niveau dépasse le seuil admissible. Des calculs seront réalisés afin de présenter les protections à mettre en place pour respecter les seuils réglementaires de bruit.

* Lorsque le projet est de nature à affecter de façon notable un site Natura 2000 au sens de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, les prestations comprennent l'évaluation de ses incidences au regard des objectifs de conservation du site.

6.10.5 Présence du maître d'oeuvre

Des réunions d'avancement des études, entre le Maître d'Ouvrage et le Maître d'oeuvre, auront lieu aux rythmes suivants :

*Métropole Aix-Marseille Provence
211-Direction des Infrastructures / Programme
Programme de maîtrise d'oeuvre pour la requalification du Cours Lieutaud à Marseille*

- En phase études : une réunion tous les quinze jours au minimum ; le maître d'œuvre rédigera les compte rendus de réunion,
- En phase travaux : les réunions de chantier auront lieu une fois par semaine avec les entreprises.

Tous les quinze jours une réunion de suivi (hors réunion de chantier) aura lieu entre le Maître d'Ouvrage et le Maître d'œuvre. **Une présence minimale sur le chantier est indispensable, afin de suivre sa bonne exécution et vérifier les quantités.** Le titulaire veillera donc à ne pas négliger cette exigence et mettre les moyens en conséquence.

Le Maître d'œuvre devra prévoir toutes les réunions avec les autres intervenants afin de coordonner les travaux.

ANNEXES TECHNIQUES

Documents généraux

- Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics-Fiches techniques synthèse (MPM-2010)
- Schéma directeur des modes doux extraits (MPM- juin 2013)
- PLU de Marseille-2^{ème} modification-planches 60 A, 60 B, 72 A et 72B-(Ville de Marseille-juin 2013)
- ZPPAUP « Chapitre-Noailles-Opéra-Thiers-Canebière » - rapport de présentation, plan général et règlement (Ville de Marseille-mars 2007)
- Code de l'arbre urbain (Ville de Marseille-2002)

Documents particuliers

- Périmètre du concours (Métropole AMP-juin 2016)
- Plans topographiques de surface-planches au 1/200^{ème} (Métropole AMP)
- Ortho photographie aérienne 2014 (MPM-DIG)
- Cours Lieutaud-Principes pour une requalification urbaine de l'axe (AGAM)
- AVAP- Les espaces libres (extrait) - Cours Lieutaud. (Ville de Marseille-janvier 2016)
- Extrait Plan guide des espaces publics du centre-ville de Marseille-Continuum Capucins /Julien /Notre Dame du Mont -(Michel Desvigne-décembre 2012)
- Comptages routiers (Horizon Conseils-octobre 2015)
- Enquête Origine-Destination (Transmobilité-juin 2016)
- Etude de modélisation de trafic (Société de la Rocade L2-janvier 2015)
- Typologie des emplacements occupés, recensement des véhicules stationnés et potentiels de report dans les parkings publics (AGAM-octobre 2015)
- Pôle Noailles-Etude SOLEAM
- Plans du métro ligne 2 et galerie du tramway
- Réseau multi usages numérique Ville de Marseille :
 - o Plan général vidéo verbalisation (INGEROP-2012)

- Plan implantation des caméras en service (Ville de Marseille-mai 2016)
 - Plan des réseaux existants (Ville de Marseille-mai 2016)
 - CCTP type Ville de Marseille (Ville de Marseille-mai 2016)
- Plan de signalisation jalonnement dynamique (INGEROP-2013)
- Déchets :
- Plan des conteneurs (points fixes et points d'apport volontaire) du Cours Lieutaud et du Boulevard Garibaldi (Métropole AMP-avril 2016)
- Eclairage public :
- Cahier des clauses techniques pour les installations d'éclairage public de la Ville de Marseille (Ville de Marseille-mars 2016)
 - Tableau récapitulatif des modèles de candélabres concernés par le projet (Ville de Marseille-mai 2016)
 - Fiches techniques du matériel (Ville de Marseille-mai 2016)