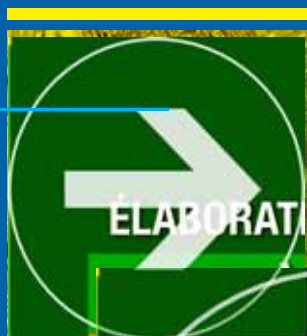


ÉLABORATION DU PROJET DE VILLE

PREMIÈRES PROPOSITIONS

D'OBJECTIFS ET D'ORIENTATIONS

POUR LA REVISION DU POS DE MARSEILLE

**Avertissement**

Cette première ébauche est un document de travail préparatoire. Elle devra être progressivement affinée et corrigée avec l'ensemble des partenaires et acteurs concernés. Elle constituera ultérieurement, après évolutions et validations, le support pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Marseille, dans le cadre de la révision générale du POS.



SOMMAIRE

5 AVERTISSEMENT

7 SYNTHÈSE

PREMIÈRES PROPOSITIONS : 12 OBJECTIFS ET LEURS ORIENTATIONS

DEVELOPPER UNE VILLE ENCORE PLUS ATTRACTIVE

10 A. AFFIRMER LA VOCATION EURO-MEDITERRANEENNE DE MARSEILLE

- 10 — 1. Placer Marseille au cœur des échanges métropolitains et internationaux.
- 12 — 2. Renforcer son rayonnement, par l'affirmation de ses fonctions métropolitaines, un projet ambitieux pour le Centre-Ville et la réussite d'Euroméditerranée.
- 14 — 3. Protéger et valoriser son patrimoine naturel d'exception, son littoral et la richesse de sa biodiversité (en lien à la création du Parc National des Calanques).

B. PROMOUVOIR UNE CROISSANCE URBAINE EQUILIBREE, STIMULEE PAR UNE POLITIQUE FONCIERE VOLONTARISTE

- 16 — 4. Offrir des espaces adaptés au développement des activités et de l'emploi et accélérer les mutations économiques de certains sites.
- 18 — 5. Développer une offre diversifiée de logements et favoriser une mixité sociale équilibrée aux différentes échelles.
- 20 — 6. Maîtriser l'urbanisation entre ville et massifs et valoriser les espaces paysagers et agricoles, notamment autour du Canal de Marseille.

FAIRE DE MARSEILLE UNE VILLE MEDITERRANEENNE DURABLE

22 C. MOBILISER MARSEILLE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

- 22 — 7. « Intensifier » la ville par des opérations de renouvellement urbain de qualité.
- 24 — 8. Apaiser la ville et faciliter la mobilité.
- 27 — 9. Inciter à la maîtrise des consommations énergétiques et au développement d'énergies renouvelables (en intégrant notamment les objectifs du Plan Climat).

29 D. AMELIORER LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE DES MARSEILLAIS

- 29 — 10. Favoriser de meilleures conditions de vie de proximité à travers la valorisation des quartiers et des noyaux villageois, vecteurs de l'identité locale.
- 31 — 11. Accroître la place de la nature dans la ville dense et offrir davantage d'espaces d'agrément.
- 33 — 12. Prendre en compte les risques et les nuisances, comme une composante de l'aménagement et du développement maîtrisé du territoire marseillais.



AVERTISSEMENT

LANCEMENT D'UNE DEMARCHE DE PROJET DE VILLE

Est ici proposée une première ébauche des grands objectifs pour le projet de ville de Marseille, en vue de la révision générale de son document d'urbanisme. Nourrie des réflexions portées à l'échelle métropolitaine, elle devra être progressivement affinée et corrigée avec l'ensemble des partenaires et acteurs concernés.

A terme, ce projet de ville constituera le support du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du futur PLU de Marseille.

La Ville de Marseille et ses partenaires engagent les réflexions pour l'élaboration d'un nouveau projet de ville, en vue de la révision générale de son Plan d'Occupation des Sols (POS). Cette démarche, pilotée par Monsieur Claude Vallette, conseiller municipal délégué à la révision du Plan Local d'Urbanisme de Marseille, associe étroitement la Ville de Marseille et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), maître d'ouvrage de cette révision. La procédure a été prescrite par un vote à l'unanimité par le conseil communautaire de MPM le 19 février 2009. MPM et la Ville ont ainsi confirmé de partager les mêmes objectifs de développement, préalablement énoncés par la ville (RCM du conseil municipal du 30 juin 2008).

Un projet mené en cohérence avec les réflexions de l'agglomération

La démarche de projet s'articule étroitement avec celle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), élaboré à l'échelle communautaire. Les principaux éléments de diagnostic et enjeux de ce territoire ont en effet été formulés en 2007-2008 et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT de MPM devrait être établi au cours de l'année 2009. Des échanges itératifs permettront de consolider la cohérence entre les deux projets et entre les options d'aménagement à l'échelle métropolitaine (MPM) et à l'échelle de la ville (Marseille). Diverses études sont menées pour préciser le diagnos-

tic déjà porté sur ce territoire, notamment par les travaux précédents établis à l'échelle de MPM. Les approches thématiques seront également croisées à travers 5 grands territoires de référence (Nord littoral, Nord-Est, Est, Sud et Centre-Ville). Cette première phase devrait s'achever fin 2009-début 2010.

Formalisation de l'expression des objectifs pour le projet, comme base de discussion

Ce premier document de travail s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du projet de ville. Il a pour vocation de servir de base de réflexion aux acteurs de la ville. Il s'appuie sur des travaux antérieurs déjà conséquents, aux échelles communale ou métropolitaine. Un bilan plus précis de l'évolution de Marseille entre 2000 et 2009 et l'état des lieux viendront compléter ce document et permettront d'asseoir les bases du futur PADD.

Il propose de façon synthétique, les « **premières options pour le Projet de Ville** » : 2 ambitions majeures sont distinguées (qui sont elles-mêmes déclinées en 4 défis et 12 objectifs) : **Développer une ville encore plus attractive, en positionnant Marseille comme coeur de la grande métropole, et Faire de Marseille une ville méditerranéenne durable**. Elles s'inscrivent évidemment dans les orientations retenues à l'échelle de la communauté urbaine.

Ce document énonce ainsi les premières pistes d'orientations. Il en illustre également des déclinaisons territoriales ou les sites possibles concernés par ces orientations, qui pourraient être envisagées et avoir une traduction directe dans le futur PLU (indiquées par les ►) . Cette dernière énumération n'est évidemment pas exhaustive. Elle se place par ailleurs dans le cadre nécessairement limité d'un document d'urbanisme, qui n'a pas pour vocation de régir et de régler l'ensemble des ambitions et dysfonctionnements de la vie de la cité. Les propositions doivent également être mises en étroite relation avec **les cartes placées à la fin du document**.



Bien entendu, toutes ces options de projet devront être discutées : les orientations proposées ne sont pas encore stabilisées, il reste des questions à étudier, des choix à faire, une hiérarchie de projets à établir. Le Projet de ville se construira ainsi progressivement avec la population et ses représentants, avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire marseillais. Ce document en propose donc une première base, qui devra être prochainement mis en discussion, notamment avec les élus municipaux, les élus de secteurs, les élus communautaires, les partenaires institutionnels tels que le GPMM, le GPV, l'EPAEM, le GIP des Calanques ...

SYNTHÈSE

UN PROJET DE VILLE FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un contexte profondément différent

- Le contexte urbain a beaucoup évolué : reprise de l'attractivité de la ville-centre (démographique, économique, touristique...) après une longue période de déclin, de nouvelles attentes des populations, plus exigeantes ...
- Le panorama institutionnel a changé depuis la dernière révision de 2000, avec la création de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (CU MPM) en 2000, le transfert de certaines compétences de la Ville vers la CU MPM, le récent contrat communautaire partagé suite aux élections de 2008.
- L'ambition de positionnement de l'aire marseillaise comme grande métropole, à l'échelle euro-méditerranéenne, voire internationale : ce défi concerne l'ensemble de l'aire métropolitaine (dans un périmètre large d'Arles, Aix-en-Provence jusqu'à Toulon) pour hisser notre agglomération au rang international et reconnaître la place stratégique de Marseille au sein de l'Arc Latin (*les réflexions en cours au niveau national sur les évolutions institutionnelles pourront avoir des impacts importants à l'échelle locale*).
- Des démarches territoriales plus larges sont élaborées depuis les années 2000 : la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône, adoptée en 2007 ; les nombreuses réflexions menées dans le cadre de la coopération métropolitaine, le SCoT de MPM est en cours d'élaboration ...
- Les arbitrages financiers sont encore plus complexes (ressources des collectivités structurellement faibles, investissements déjà très importants consentis pour donner une nouvelle attractivité à la ville, récente crise économique, évolution vraisemblable des bases de fiscalité locale et notamment de la taxe professionnelle...).

- L'exigence d'un développement durable de la métropole marseillaise est plus forte, du fait de la volonté des élus locaux et d'un environnement législatif plus pressant : plusieurs démarches marseillaises « durables » préfigurent déjà d'un engagement plus systématique (Plan Climat, Charte Qualité Marseille ...).

Le développement durable : une « impérieuse nécessité »

Un objectif tout à la fois local et national (principes énoncés depuis la loi SRU de 2000) :

- **Vers une gestion durable de l'espace marseillais, au service du cadre de vie** : en intégrant les objectifs de préservation de la biodiversité, des paysages, du patrimoine et en ménageant des transitions de qualité vers les massifs ; en prévoyant des formes urbaines plus diversifiées et moins consommatrices d'espace ; en prenant mieux en compte les risques naturels et technologiques, les nuisances, les enjeux énergétiques ...
- **Vers une plus grande diversité et mixité des fonctions urbaines, au service d'une plus grande cohésion sociale** : en prévoyant la production de logements diversifiés sur l'ensemble du territoire, pour répondre aux évolutions sociétales, en assurant le développement des activités et la création d'emplois, en prévoyant le renforcement des centralités du quotidien (équipements, services, commerces...).
- **Vers un développement articulé aux transports collectifs, au service de la métropole** : pour répondre aux enjeux de lutte contre le changement climatique, de maîtrise des consommations d'énergie, pour répondre aux besoins de mobilité d'une population modeste, pour assurer un fonctionnement plus fluide de la métropole.



Autant d'enjeux qui démontrent la nécessaire prise de conscience des citoyens pour garantir la réussite du prochain Projet de Ville : les préoccupations environnementales et sociétales sont grandissantes, mais le développement du territoire marseillais ne pourra se faire que si ces objectifs de développement durable sont partagés par l'ensemble de la population.

Des objectifs ambitieux de développement : le renouvellement urbain au cœur du projet

En cohérence avec les démarches de planification à plus grande échelle (SCoT de MPM en cours), l'objectif proposé pour le projet de ville est un **horizon de 50 000 à 60 000 logements d'ici 2025 et autant d'emplois, soit 4000 à 5000 par an**. C'est la condition pour satisfaire les besoins actuels de la ville et des ses habitants et pour faire prospérer cette attractivité recouvrée, au bénéfice de l'ensemble des marseillais.

La précédente révision du POS de Marseille en 2000 avait pour objectif majeur de « remettre en route » la croissance urbaine, en favorisant l'accueil de nouveaux habitants, après une période d'évasion vers les communes périphériques favorisant l'expansion de la ville, et en développant les premières opérations de renouvellement urbain (Euro-méditerranée, le Rouet...). Aujourd'hui, le défi est grand pour Marseille : **continuer à se développer sur un territoire urbain de plus en plus contraint** (l'urbanisation atteint les limites des massifs, les espaces libres se raréfient et la maîtrise de l'urbanisation devient impérative). Le développement passera donc nécessairement par l'accélération du « **renouvellement des espaces déjà bâtis** » : organisation des fonctions autour des dessertes en transport en commun et de centralités de proximité dans les quartiers et noyaux villageois, développement de zones consacrées aux activités économiques dans toute leur diversité, accompagnement de l'évolution des besoins de la population en matière de logements, d'équipements de proximité, d'espaces verts dans la ville ...

La condition sine qua non de ce renouvellement urbain sera celle d'un « consensus » large sur **le rôle majeur du foncier à construire avec les acteurs institutionnels, professionnels et avec les habitants** : plus de densité, plus d'espaces de nature ... au service d'un cadre de vie plus confortable pour les concitoyens, intégrant des objectifs de qualité urbaine, de plus grande mixité des fonctions et de cohésion sociale.

Ce consensus permettra l'engagement d'**une politique foncière volontariste**, afin de garantir la faisabilité des opérations futures de renouvellement, dont le temps de réalisation est plus long et la mise en œuvre plus complexe.

PREMIÈRES PROPOSITIONS :

12 OBJECTIFS ET LEURS ORIENTATIONS



A. AFFIRMER LA VOCATION EURO-MEDITERRANEENNE DE MARSEILLE

1. PLACER MARSEILLE AU CŒUR DES ÉCHANGES MÉTROPOLITAINS ET INTERNATIONAUX

- La réalisation d'infrastructures de grande accessibilité, comme la LGV PACA, qui placera Marseille au cœur de l'arc méditerranéen, à moins de 3h de Barcelone et de Milan, et le développement de l'aéroport, sont prioritaires. L'accessibilité des principaux pôles métropolitains à ces portes d'entrée du territoire sera à privilégier.

- Le renforcement des bassins Est du port doit se concrétiser dans un projet portuaire qui facilite les échanges avec son hinterland et participe à la redynamisation urbaine. Le développement des dessertes maritimes voyageurs (et notamment croisières) devra, à ce titre, être conforté. Sur les transports de marchandises, le positionnement du port de Marseille devra évoluer pour s'inscrire davantage dans les secteurs les plus dynamiques (conteneurs) et dans une relation privilégiée avec le grand territoire. Le projet stratégique récemment adopté par le GPMM répond à ces préoccupations.

- A l'échelle métropolitaine, un réseau express métropolitain de transports collectifs, articulé à une offre locale adapté et au renforcement des pôles d'échanges, constitue un équipement indispensable d'une métropole de rang européen. Seule cette option peut offrir une véritable alternative à la saturation du réseau routier.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Positionner Marseille au cœur des échanges de l'Arc Latin et avec la Méditerranée

- Facilitation des relations avec l'aéroport international situé à Marignane : sa bonne accessibilité routière devra être complétée d'une desserte de transports collectifs performante vers/depuis les principaux centres métropolitains (centre-ville et Euroméditerranée pour Marseille).
- Développement de la grande accessibilité ferroviaire : passage par Marseille de la Ligne à Grande Vitesse PACA (intégration des faisceaux et infrastructures nécessaires au projet), en privilégiant St Charles comme principale gare TGV urbaine
- Valorisation urbaine et économique de St Charles, grand pôle multimodal urbain et « porte d'entrée » du cœur de ville.
- Facilitation des relations entre le port et son hinterland, que ce soit pour les voyageurs (lignes régulières, terminal croisières, relations avec le centre-ville) ou le fret (notamment par la réorganisation de la filière logistique portuaire/ferroviaire).
 - ▶ Fret : regroupement progressif des fonctions de logistique ferroviaire sur Mourepiane, maintien partiel du faisceau ferré et développement du pôle logistique à vocation urbaine sur Arenç.
- Confortation du développement des services « fibre optique » et « haut débit ».

Faciliter le fonctionnement métropolitain, en mettant en relation les principaux pôles d'échanges urbains et en permettant le contournement routier de l'hypercentre

- Achèvement du réseau principal, avec la L2 Est (2011), la L2 Nord (2015 ?) et le Boulevard Urbain Sud : un préalable pour permettre le désengorgement de l'hypercentre et garantir l'amélioration du fonctionnement urbain.
- Constitution d'un réseau ferré métropolitain s'appuyant sur 4 principaux pôles d'échange sur Marseille : St Charles, Blancarde, Arenc et Barasse.
- Organisation fonctionnelle et valorisation urbaine des gares/haltes ferroviaires et principaux pôles d'échanges urbains (renforcement des pôles urbains desservis, organisation des pôles d'échanges pour faciliter les correspondances, parcs-relais...)
 - ▶ Principales polarités métropolitaines : aéroport, gares TGV, centres urbains métropolitains dont le centre-ville de Marseille et Euroméditerranée, universités et autres pôles d'équipements métropolitains
 - ▶ 4 pôles d'échanges métropolitains
 - ▶ gares multimodales (TER) : St Antoine, Ste Marthe, Picon-Busserine...
 - ▶ haltes ferroviaires : L'Estaque, St Joseph, St Barthélémy, La Pomme, St Marcel...
 - ▶ projets à confirmer de nouvelles haltes sur la ligne littorale :
 - Aygalades pour mieux desservir les quartiers et les activités du grand secteur Façade Maritime Nord.
 - St André pour proposer des solutions de parc-relais sur l'A55 / desservir la Zone Franche et Grand Littoral.
 - La Nerthe pour desservir un futur équipement métropolitain ?
 - ▶ principaux autres pôles d'échanges urbains (TCSP et bus) : Lycée St Exupéry, Gèze, La Rose, Castellane, Rond Point du Prado, Dromel, Mazargues, La Fourragère, Pointe Rouge ?...



A. AFFIRMER LA VOCATION EURO-MEDITERRANEENNE DE MARSEILLE

2. RENFORCER SON RAYONNEMENT PAR L’AFFIRMATION DE SES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES, UN PROJET AMBITIEUX POUR LE CENTRE-VILLE ET LA RÉUSSITE D’EUROMÉDITERRANÉE

L'instauration d'une véritable centralité métropolitaine se joue notamment à plusieurs niveaux :

- *Au niveau économique, en continuant à développer le pôle d'affaires d'Euroméditerranée au bénéfice de toute l'économie du grand Marseille : poursuite de l'implantation privilégiée d'activités, de fonctions et d'équipements d'excellence, pour un positionnement reconnu et une taille critique à l'échelle européenne.*
- *Au niveau urbain : l'hypercentre marseillais doit redevenir le lieu privilégié du commerce, de la culture et de l'animation urbaine, à la fois vivant, apaisé et très accessible. La vie urbaine y sera également plus intense, notamment grâce à la redynamisation de l'offre commerciale, l'accroissement de la présence étudiante, l'adaptation de l'offre de logements et le développement d'équipements culturels, auxquels « Marseille-Provence, capitale européenne de la culture 2013 » contribuera fortement.*

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Renforcer les centralités urbaines et les fonctions métropolitaines de Marseille sur le plan universitaire, culturel, touristique et ludique

- Organisation multipolaire de la ville et création de 3 pôles urbains majeurs, en choisissant pour prochaines implantations des principales fonctions métropolitaines des localisations bénéficiant d'une grande accessibilité externe, d'une desserte en transports collectifs performante et en valorisant leur effet levier :
 - ▶ 3 pôles urbains à développer : Centre-ville, Euroméditerranée, et Prado/Rabatau/Capelette ...
- Modernisation et meilleure insertion urbaine des locaux universitaires existants (plan Campus), développement cohérent et amélioration de la lisibilité des filières (domaines d'excellence, fusion des universités), développement des capacités d'accueil au sein des technopôles et des pôles d'innovation urbaine, développement des capacités d'accueil pour la vie étudiante :
 - ▶ 4 pôles d'enseignement supérieur : Étoile (Château-Gombert/St Jérôme), Centre (St Charles/Belle de Mai/Canebière), Timone et Sud (Luminy, Ste Marguerite/Joseph Aiguier).
 - ▶ 2 technopôles : Château-Gombert, Luminy.
 - ▶ 3 pôles d'innovation urbaine : Belle-de Mai, Joseph Aiguier, Timone/St Pierre.
- Constitution de pôles d'équipements structurants culturels, sportifs et de loisirs, desservis en TCSP :
 - ▶ Equipements culturels : MUCEM, FRAC, Centre Régional de la Méditerranée et le futur palais des événements, complété par un réseau d'espaces et d'événements culturels.

- ▶ Equipements sportifs et ludiques : extension du stade vélodrome, modernisation du palais des sports, Palais de la Glisse et de la Glace, complexe aquatique à Dromel ? sur Capelette-Rabatau-Prado ?
- Structuration de sites touristiques littoraux, associant hébergement et équipements, en veillant à la cohérence d'ensemble de l'offre et aux relations avec les quartiers environnants :
 - ▶ Sites touristiques : Pointe Rouge, Frioul, autres sites du futur Parc National des Calanques...
 - ▶ Un pôle loisirs - tourisme d'affaires à structurer autour du Parc Chanot ?
 - ▶ L'accueil des croisiéristes à organiser en renforçant l'offre hôtelière ?

Faire du centre ville le cœur de la cité et de la grande métropole

Affirmer sa contribution à l'attractivité du territoire et à sa construction métropolitaine par des projets ambitieux en terme de qualité de ville (un projet d'envergure - délibération commune de la CU MPM et de la Ville) :

- Réaménagement des espaces publics, semi-piétonisation du Vieux Port, valorisation du plan d'eau...
- Construction, diversification et réhabilitation des logements en centre-ville, développement d'une offre adaptée aux populations du centre.
- Renforcement de la présence étudiante (locaux universitaires, logements, offre commerciale, de services et de loisirs, liaisons vers les principaux sites universitaires et parcours piétons...).
- Dynamique et attractivité commerciale de l'hyper-centre, en lien aux aménagements publics, à la priorité donnée aux transports multimodaux et en complémentarité aux autres polarités commerciales péricentrales.
 - ▶ Futures polarités péricentrales complémentaires du centre-ville : Terrasses du Port, Capelette Grand Est.

Consolider la dynamique de développement d'Euroméditerranée dans le cadre de son extension, ainsi que ses effets d'entraînement sur les territoires voisins

- Constitution d'un quartier d'affaires de dimension internationale pour accroître significativement les emplois métropolitains supérieurs (bâtiments tertiaires aux normes internationales), accueil d'équipements structurants pour la métropole et développement du tourisme et des croisières.
 - ▶ En matière d'équipements métropolitains structurants : MUCEM, FRAC, Centre Régional de la Méditerranée et équipements projetés sur l'extension : un Palais des congrès et des événements à Arenç, un grand pôle aquatique et ludique
- Poursuite du renouvellement urbain vers le nord, en intégrant les contraintes de dépollution et d'inondabilité et accélération de la constitution d'une nouvelle offre de logements, d'équipements, d'espaces publics, de services, la création d'un parc urbain supplémentaire.
- Articulation du projet avec le port et les quartiers environnants, pour qu'il bénéficie à toutes les populations dans un objectif de cohésion sociale : positionnement et sectorisation des équipements et espaces publics majeurs, mixité urbaine et sociale, liaisons avec les quartiers existants conservés...

Nota : Les orientations d'aménagement seront précisées par le Plan guide de l'extension d'Euroméditerranée en cours d'élaboration.

Il proposera un projet urbain cohérent et exemplaire en matière de développement durable.



A. AFFIRMER LA VOCATION EURO-MEDITERRANEENNE DE MARSEILLE

3. PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL D'EXCEPTION DE LA VILLE, SON LITTORAL ET LA RICHESSE DE SA BIODIVERSITÉ

Ce « capital nature », qui constitue un des principaux vecteurs d'attractivité du territoire marseillais, est l'objet de pressions multiples (mitage des espaces naturels, présence de l'automobile, hyper-fréquentation de certains sites, multiples pollutions...).

Il doit faire l'objet d'un véritable projet, qui permette de concilier protection et valorisation des espaces terrestres et marins et d'améliorer la qualité de notre environnement quotidien.

Ce projet prendra en compte la trame verte et bleue et il intégrera le futur parc national des calanques comme l'une de ses composantes majeures, en s'insérant dans un réseau métropolitain de corridors écologiques.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Protéger les massifs et mettre en valeur leur interface avec la ville, en intégrant la prévention des risques d'incendie et d'inondation

- Maintien d'une protection intégrale sur les massifs collinaires, principaux milieux sources de la biodiversité locale (zones Natura 2000 terrestres ...).
- Valorisation de certains espaces dans les massifs pour développer des activités loisirs-nature ou des projets agricoles ? projet intercommunal à vocation de loisirs de plein air ? développement d'activités agricoles ou d'élevage raisonnées ?
 - ▶ ex : Développement d'une activité agricole ou d'élevage raisonnée sur le plateau de la Mûre.
- Préservation des paysages ouverts remarquables et des principales vues vers les massifs.
 - ▶ « limites » de la ville, redécouverte de restanques, valorisation des domaines bastidaux...
- Aménagement qualitatif de ces espaces entre ville et massifs, en garantissant une gestion raisonnée de la fréquentation.
 - ▶ accès piétons , parkings de dissuasion, création d'espaces de détente ...
- Développement d'un projet équilibré pour la Nerthe : entre protection (démarche de classement du site en cours) et développement à assurer sur la partie sud en façade littorale (réaménagement et projet sur les anciennes carrières).

Faire du Parc National des Calanques (PNC) une composante structurante du projet marseillais

- Organisation de son accessibilité en vue d'une meilleure régulation des usages.
- Valorisation des franges du cœur de parc, en compatibilité avec les projets de développement :
 - ▶ Luminy, Vaufrèges...
- Valorisation qualitative et touristique des ensembles urbains remarquables, dans le respect des zones de cœur de parc voisins (tourisme vert, installations légères...).
 - ▶ Le Mont Rose, les Goudes, Callelongue, Sormiou, Morgiou, Frioul...

Concilier la valorisation des atouts du littoral et la préservation de ce milieu sensible dans le cadre d'une gestion intégrée

- Maintien d'une protection intégrale sur les espaces marins, principaux milieux sources de la biodiversité marine (zones Natura 2000 en mer ...).
- Mise en valeur du « paysage grandiose » de la rade marseillaise, en préservant/valorisant les points de vue remarquable sur la baie, les composantes identitaires de ce paysage (patrimoine naturel et bâti)...
- Développement d'un réseau d'espaces publics « apaisés » (promenade du littoral, esplanades, plages ; réouverture de la digue du large comme séquence majeure de cette promenade ?) et des ambiances maritimes des quartiers littoraux (architecture/ végétation/ caractéristiques).
- Optimisation (voire développement ?) de la capacité des ports de plaisance existants, en recherchant leur intégration aux principaux pôles touristiques littoraux et en intégrant des objectifs de meilleure protection des milieux marins environnants.
 - ▶ Frioul, L'Estaque, Pointe-Rouge...
- Poursuite des efforts en matière de gestion des eaux pluviales et d'assainissement (réseau unitaire sur Marseille) et de limitation de l'impact écologique des rejets.

Préserver les liaisons naturelles entre ces différents espaces majeurs pour les mettre en réseau au sein d'une « trame verte et bleue » à haute valeur écologique

- Restauration/préservation des continuités aux grandes échelles, notamment entre les différents massifs.



B. PROMOUVOIR UNE CROISSANCE URBAINE EQUILIBREE ET SOLIDAIRE, STIMULEE PAR UNE POLITIQUE FONCIERE VOLONTARISTE

4. OFFRIR DES ESPACES ADAPTÉS AU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ET DE L'EMPLOI ET ACCÉLÉRER LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES DE CERTAINS SITES

L'objectif de création d'emplois se situe aux alentours de 4 000 à 5 000 emplois supplémentaires/an (50 000 à 60 000 emplois sur 15 ans). Il mobilisera une politique économique et foncière spécifique, dans un contexte de raréfaction des espaces urbanisables et de concurrence prégnante avec le logement, pour permettre le développement des activités productives et artisanales (qui nécessitent des espaces économiques dédiés), veiller à organiser la mixité fonctionnelle avec les zones résidentielles et privilégier de nouvelles implantations économiques bien desservies.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Préserver, développer et optimiser les espaces économiques dédiés

L'objectif majeur sera d'offrir sur le territoire marseillais des espaces adaptés au développement des 5 économies motrices de l'agglomération (connaissance, résidentielle, productive, touristique, logistique-transport), conformément à la stratégie économique de MPM. Dans une logique de développement des 5 économies les options sont les suivantes :

- Développement plus intensif de la vallée de l'Huveaune et de la Façade Maritime Nord, en y territorialisant les vocations diversifiées et en accélérant la mutation économique de certains sites obsoletés.
- Amélioration de la qualité des espaces d'activités et préservation/compensation de la disparition de zones à vocation économique par la création de nouvelles zones, en particulier pour l'économie productive :
 - ▶ compensation des surfaces d'activités qui vont être amenées à disparaître sur Euroméditerranée 2
- Valorisation et réaménagement des bassins portuaires Est en complémentarité avec Fos : privilégier les trafics et activités porteurs d'emplois (intensification), améliorer la desserte multimodale de la zone portuaire, en lien et en compatibilité avec les zones urbaines voisines.
 - ▶ logistique et fret ferroviaire sur Mourepiane, terminal croisières : localisation à préciser...
- Préservation d'implantations pour des « espaces servants », indispensables au fonctionnement de la ville :
 - ▶ réimplantation de 2 centres de transfert des déchets au nord et à l'est, dépôts TC, comptoirs professionnels et livraisons marchandises...

- Définition de zones à vocation plus spécialisées (logistique notamment), développement en particulier de plateformes de logistique urbaine, principalement pour desservir les fonctions commerciales et économiques de l'hypercentre) :
 - ▶ Maintien et renforcement de la plateforme logistique urbaine d'Arenc (actuellement Sogaris/Carredis)
 - ▶ Déploiement d'une offre logistique complémentaire sur certains sites dans la Vallée de l'Huveaune ?

Développer une offre tertiaire structurée et lisible, notamment autour de Prado/Rabatau, complémentaire au pôle d'affaires d'Euroméditerranée ,

Dans la logique globale d'une tertiarisation grandissante de l'économie marseillaise, qui se veut devenir une grande métropole de rang européen, il faudra assurer :

- L' extension du centre d'affaires Euroméditerranée vers le nord.
- Le développement d'un véritable quartier mixte tertiaire et d'équipements de rang métropolitain :
 - ▶ Capelette/ Prado/ Michelet ?
- La constitution d'une offre tertiaire complémentaire, clairement identifiée et bien accessible en transports collectifs, assurant des transitions vers les zones plus résidentielles :
 - ▶ le long de boulevards urbains et près des pôles d'échanges : Jarret, Capitaine Gèze, Plombières ?...
 - ▶ dans les technopôles liés aux pôles d'enseignement supérieur et de recherche (à conforter).

Organiser la mixité habitat/activités et renforcer l'attractivité commerciale et touristique

- Organisation de la dynamique commerciale dans l'hypercentre, en lien avec la requalification des espaces publics et la priorité donnée aux modes de transports doux et collectifs et extension sur ses limites
 - ▶ (Terrasses du Port, Capelette) (cf. point 2)
- Équipement et qualification des sites touristiques (sites d'hypercentre, littoraux et emblématiques) : développement d'une offre hôtelière, culturelle, de services en veillant à sa cohérence et à son articulation avec les activités du quartier.
- Renouvellement de l'offre commerciale principale de périphérie, en assurant une diversification des fonctions, une meilleure insertion urbaine, une accessibilité multimodale et un juste équilibre avec l'offre de proximités :
 - ▶ (Valentine/Barasse, Grand Littoral, Merlan...
- Amélioration des conditions des implantations économiques au sein des secteurs résidentiels, en particulier de l'offre commerciale de proximité, de services, de petits ateliers :
 - ▶ Centre-ville, quartiers...

B. PROMOUVOIR UNE CROISSANCE URBAINE EQUILIBREE ET SOLIDAIRE, STIMULEE PAR UNE POLITIQUE FONCIERE VOLONTARISTE

5. DÉVELOPPER UNE OFFRE DIVERSIFIÉE DE LOGEMENTS ET FAVORISER UNE MIXITÉ SOCIALE ÉQUILIBRÉE AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

La ville poursuit aujourd'hui un objectif de construction de 60000 logements neufs sur 15 ans, soit 4000 logements par an en moyenne.

Dans la continuité des politiques déjà conduites, cette nouvelle offre devra être adaptée aux attentes de la population et à ses évolutions socio-démographiques (jeunes actifs, étudiants, personnes âgées, familles monoparentales...). Elle devra aussi satisfaire les différents besoins, s'adapter à tous les profils et développer un panel de différents produits (logements sociaux, aidés, à coûts maîtrisés...).

La promotion d'une mixité sociale équilibrée contribuera également à favoriser les parcours résidentiels des ménages, en réduisant les tensions du marché.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Garantir la disponibilité foncière nécessaire à la construction des nouveaux logements

- Création d'une offre foncière nouvelle pour 25 à 30000 logements (hors opérations en cours ou à l'étude qui prévoient déjà de l'ordre de 35000 logements), principalement dans les sites urbanisés et déjà desservis en TC performants. Une politique foncière et d'aménagement volontariste et la recherche d'une plus grande densité des tissus urbains y contribueront (cf. point 7).
- Amélioration des conditions d'insertion urbaine pour les nouveaux programmes de logements : intégration dans les tissus environnants dans le respect des formes urbaines voisines et du paysage, identification des besoins en équipements urbains, en stationnements lorsque nécessaire...
- Organisation plus systématique de la relation entre développement urbain et transports collectifs performants : desserte par les TC des nouvelles opérations à privilégier, densification le long des axes de transport et à proximité des pôles d'échanges (densités minimales pour les nouvelles opérations ?...) (cf point 8)
- Anticipation des équipements et espaces publics nécessaires au développement des quartiers par la réservation d'emplacements (équipements, voiries) et une politique foncière dédié.

Rééquilibrer l'offre de logements sur le territoire

- Rééquilibrage de l'offre en logements sociaux sur le territoire marseillais, en priorité dans des zones bien desservies en TC (pour garantir de bonnes conditions de mobilité aux populations défavorisées, gages de leur accès aux droits, aux services collectifs et à l'emploi et de leur potentiel d'évolution).
- En Centre-ville, augmentation prioritaire de l'offre en logements aidés.
- Poursuite des projets de rénovation urbaine sur des quartiers d'habitat social ou d'habitat ancien en difficulté, pour favoriser leur ouverture vers les quartiers avoisinants, leur réinsertion dans le fonctionnement « classique » de la ville, la diversification des fonctions, des formes urbaines et des populations y résidant, la réhabilitation des bâtiments conservés, une meilleure gestion urbaine de proximité et encourager l'insertion professionnelle des habitants de ces quartiers :
 - ▶ Projets ANRU en cours : Iris-Flamants, St Barthélémy/ Picon-Busserine, Vallon de Malpassé, Savine. St Paul, St Antoine/ Plan d'Aou, St Joseph/Vieux Moulin, ZUS Centre-Nord, ZUS St Mauront, ZUS Hauts de Mazargues.
 - ▶ Interventions à envisager sur Solidarité, Kallisté, Frais Vallon, Air Bel, Petit Séminaire...
- Aide à l'accession, développement de l'offre intermédiaire (locatif intermédiaire, accession à coût maîtrisé) et diversification des formes urbaines, en particulier dans les programmes ANRU.
- Développement d'offres de logements permettant une plus grande mixité sociale, intergénérationnelle... à développer à l'échelle des quartiers (bonifications de COS, définition d'emplacements réservés ou de proportion minimale de logement social dans les programmes neufs...).

Requalifier et remettre sur le marché une partie du parc existant

- Requalification/réhabilitation du parc pour le rendre plus décent, pérenne, écologiquement et économiquement soutenable : Une urgence, compte-tenu notamment des préconisations annoncées dans le Grenelle !
- Éradication de l'habitat insalubre, renouvellement du parc, rénovation de logements vacants, en ayant également recours à des mesures incitatives relevant du droit de l'urbanisme :
 - ▶ Exemples : COS supplémentaires, diminution des normes de stationnement en cas de restructuration d'immeuble – en particulier dans les zones de bonne desserte... (cf point 8)
 - ▶ Ces mesures doivent être complémentaires de mesures coercitives (police de santé), fiscales, d'accompagnement (logement et social)...



B. PROMOUVOIR UNE CROISSANCE URBAINE EQUILIBREE ET SOLIDAIRE, STIMULEE PAR UNE POLITIQUE FONCIERE VOLONTARISTE

6. MAÎTRISER L'URBANISATION ENTRE VILLE ET MASSIFS ET VALORISER LES ESPACES PAYSAGERS ET AGRICOLES, NOTAMMENT AUTOUR DU CANAL

L'objectif de gestion raisonnée de l'espace marseillais, soucieuse du respect des espaces naturels, nécessite que les derniers périmètres possibles d'extension de la ville fassent l'objet d'une attention particulière. Il s'agira désormais de mieux qualifier les espaces encore libres d'urbanisation, notamment en lien au Canal de Marseille. La situation privilégiée de plusieurs sites pourrait ainsi donner lieu à un véritable projet alternatif qui conjuguerait :

- Des projets paysagers qualitatifs de transition entre l'espace urbain et l'espace naturel.
- Des projets résidentiels, plus concentrés et plus «compacts» et innovants au plan architectural et environnemental.
- Une approche particulière des anciens espaces de carrières et du Canal de Marseille, patrimoine commun d'avenir, qui pourrait servir de support à un projet de réappropriation de ces espaces de franges ville-nature.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Organiser l'urbanisation des espaces de frange, en alternance avec des espaces paysagers, à préserver pour les loisirs ou l'agriculture

- Organisation privilégiée des extensions urbaines autour de hameaux déjà construits et suffisamment desservis, en y prévoyant des formes résidentielles moins consommatrices d'espaces et respectueuses de leur environnement :

▶ ex : au Nord du canal à Ste Marthe, extensions liées au RD4d, bas de Verduron, La Serviane, Hauts de l'Estaque ?, La Panouse ?, Eoures-Camoins ? ...

- Évolutions urbaines limitées des zones périphériques ou de faible densité, en tenant compte des risques et de leur impact sur le fonctionnement d'ensemble de la ville (cas notamment des secteurs éloignés du cœur de la ville qui ne pourront pas faire l'objet d'aménagements routiers supplémentaires, de déploiements de réseaux techniques... et dont le développement significatif engendrerait un nombre accru de déplacements, des atteintes à leur environnement urbain et naturel ou aggraverait significativement certains risques -inondation/ruissellement, effondrement et incendie majoritairement-)

▶ quartiers les plus concernés : Verduron, Vaufrèges, Notre Dame Limite, Éoures-Camoins, abords des massifs de St Cyr et de Marseilleveyre (régulé en partie par la programmation de la U470) - Hauts de l'Estaque ?

- ▶ Plus généralement, l'évolution des zones d'urbanisation future et de campagne (NA et NB) devra faire l'objet d'un traitement particulier, pour en préserver les qualités paysagères et tenir compte des situations particulières rencontrées (constructions déjà réalisées ou droits acquis, à transférer ?) ex : Palama, Vallon des Douces...
- Protection de certains sites de frange pour leur valeur paysagère et la proximité de zones Natura 2000, intéressantes au plan écologique :
 - ▶ ex : anse du nord du canal à Ste Marthe, un parc des Bastides ?...
- Des espaces agro-paysagers d'emprises plus limitées pour lesquels développer des activités de loisirs-jardinage de proximité en ville (centres équestres, jardins familiaux, espaces partagés ...).
- Préservation et qualification de grands espaces ouverts dans le territoire urbanisé ou en frange, pouvant servir de support pour le développement de l'agriculture périurbaine ou comme réserves foncières à long terme pour des usages agricoles ou de loisirs.
 - ▶ la Bétheline comme agro-parc ?
 - ▶ la Serviane comme site d'appoint et de vente de produits ?...

Valoriser et protéger le canal de Marseille comme un réel patrimoine d'avenir

- Protection de l'emprise du canal, pour sécuriser ses accès et son entretien en tant qu'ouvrage d'alimentation en eau.
- Aménagements de promenades piétonnes et d'espaces de détente sur certains tronçons, notamment lorsque les risques liés à l'exploitation sont maîtrisés (parties busées et couvertes, tronçons-dérivations désaffectés ...) et en lien aux espaces naturels proches lorsque c'est possible.
 - ▶ Promenade-belvédère, déplacements doux, corridor biologique...
 - ▶ Impact majeur de la prochaine dérivation du canal à anticiper dans cet esprit (shunt de 7 km prévu de la Savine à Four de Buse, en passant par l'usine de traitement du Vallon Dol)
 - ▶ Mise en valeur de la dimension culturelle/patrimoniale pouvant être envisagée dans le cadre de Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la culture
- Protection des boisements de ripisylve autour du canal, mais également de toutes les continuités boisées, talwegs, vallons qui assurent des liaisons entre le canal et les massifs.

Préparer la reconversion des sites de carrières en fin d'exploitation

- Définition de projets sur ces sites (à vocation naturelle, de loisirs...) et organisation de ces reconversions / anticipation des aménagements, équipements et dessertes éventuellement nécessaires :
 - ▶ carrières des Aygalades (plus exploitée), de Ste Marthe (fin d'exploitation prévue en 2010), carrière du Vallon bas de la Nerthe (projet d'équipement de loisir envisagé ?).

C. MOBILISER MARSEILLE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

7. INTENSIFIER LA VILLE PAR DES OPÉRATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE QUALITÉ

Dans le Plan d'Occupation des Sols en vigueur, Marseille ne dispose plus que de l'ordre de 500 ha de zones à urbaniser ou de campagne, soit 3% des 14 000 ha de son territoire urbain. Cette raréfaction des espaces urbanisables marque la fin d'un développement urbain des 30 dernières années, qui a fait la part belle à l'extension. Le défi majeur de ce projet de ville sera donc celui du renouvellement urbain. Cette dynamique, lourdement engagée depuis une quinzaine d'années sur des secteurs péricentraux (territoires d'Euroméditerranée, du Rouet et de la Capelette...) devra ainsi être amplifiée. Les besoins et aspirations des habitants et des entreprises ne seront en effet que pour partie satisfaits par les opérations d'aménagement en cours : elles prévoient globalement la réalisation de l'ordre de 30 à 35 000 logements et de 30 à 40 000 emplois sur 20 ans.

Le projet de ville devra anticiper ces évolutions et identifier les prochains secteurs prioritaires de mise en oeuvre des nouvelles opérations d'aménagement.

Ce processus de renouvellement urbain vise à la fois à consommer moins d'espaces, limiter l'étalement urbain (qui génère des déplacements de longues distances), développer l'urbanisation à proximité des corridors de transports en commun et améliorer l'habitat ancien, dans un objectif d'une meilleure mobilité des populations et d'une plus grande cohésion sociale.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Renouveler prioritairement les tissus obsolètes et/ou dégradés, en prenant appui sur les réseaux de transports collectifs performants

- Renouvellement urbain d'îlots des quartiers situés en priorité à proximité des réseaux et stations de transports en commun structurants, existants ou projetés à court terme (tram, métro, gares, haltes ferroviaires, lignes de bus structurantes) :
 - ▶ Opérations considérées comme déjà engagées : extension d'Euroméditerranée, Docks Libres, St Louis/ Mardirossian/ Le Châtelier, La Capelette...
- Préparation d'opérations sur des sites peu valorisés (hangars, bâtis de faible hauteur, ensembles dégradés...) dans les quartiers centraux (hors secteurs de ZPPAUP et quartiers déjà desservis par des transports collectifs performants), en conciliant renouvellement et aération de la ville :
 - ▶ St Mauront, La Plaine/Conception, Baille nord et sud, Jarret nord et Sud, Blancarde, St Pierre...
 - ▶ Nouvelles opérations à prévoir.
- Densification autour des noyaux villageois constituant de réels pôles de proximité et reliés à des pôles d'échanges, en respectant leur identité :
 - ▶ St Antoine, St André, La Cabucelle, le Canet, Ste Marthe, La Rose, St Loup, St Marcel, La Pomme, La Valentine (?), Ste Marguerite (?), Pointe Rouge/Vieille Chapelle (?) et Montredon (?)...

Anticiper des opérations de renouvellement urbain de très long terme (évolutions longues du territoire, projets d'infrastructures préalables complexes)

- Préparation des secteurs de renouvellement urbain de long terme : définition de vocations possibles et d'orientations de projet, limitation des conditions d'urbanisation et de constructibilité, organisation de veille foncière / périmètres d'attente (L123-2 du code de l'urbanisme).
 - ▶ Zones de renouvellement de long terme à déterminer. En particulier, dans les secteurs d'enjeu comme la vallée de l'Huveaune et la Façade Maritime Nord ou en articulation avec ceux-ci, pour des zones à destiner à l'activité économique : Pont de Vivaux, Plombières....
 - ▶ Veille particulière sur les grandes emprises pouvant faire l'objet de délocalisations ou de mutations importantes à moyen terme : sites industriels, militaires... : ex : Ste Marthe/caserne militaire, Montredon/Legré-Mante. St Menet/Arkéma... Quartiers voisins des sections terminales des autoroutes (A7-A50, à l'intérieur de la L2 à terme) : évolutions envisageables de la fonction et du statut de ces emprises (déclassements partiels à terme) qui permettraient une recomposition majeure de ces territoires.

Favoriser des formes urbaines plus denses, diversifiées, intégrées et de qualité, au plan architectural et environnemental

- Développement d'écoquartiers / de quartiers plus respectueux de l'environnement, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain ambitieuses ou des dernières zones d'extension :
 - ▶ extension d'Euroméditerranée, ZAC Ste Marthe, ZAC Vallon Régny...
- Architecture intégrée, en extension de certains noyaux villageois (immeubles alignés, hauteurs progressivement plus élevées...) ou dans les zones urbaines, en limitant les effets de rupture et en développant des opérations de renouvellement urbain respectueuses de leur environnement, des richesses patrimoniales et des populations du quartier.
- Formes intermédiaires favorisant la densité « maîtrisée » des tissus urbains et libérant des espaces libres dans les quartiers ainsi densifiés (homogénéisation des hauteurs par des densités minimales, jardins de cœur d'îlot visibles et pour partie accessibles, espaces libres ouverts sur rue...) cf. point 11.
- Valorisation de façades urbaines d'activités, à développer notamment le long des boulevards urbains et axes routiers à requalifier, avec des immeubles résidentiels en second rang (protection des nuisances) :
 - ▶ A50 (?), Schloesing/Jarret, Rabatau, Prado/Dromel, Michelet en partie...
- Grandes hauteurs (IGH et immeubles hauts) à autoriser sur certains quartiers d'extension du centre-ville, porteurs de l'image métropolitaine de Marseille et intégrées dans une approche paysagère lointaine :
 - ▶ Euroméditerranée, Capelette/Prado, quelques entrées de ville ? en particulier A50/Florian ?



C. MOBILISER MARSEILLE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

8. APAISER LA VILLE ET FACILITER LA MOBILITÉ

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de MPM de février 2006, tout comme plus récemment le Grenelle de l'Environnement, incite à mieux coordonner aménagement urbain et déplacements, à développer davantage le réseau de transports collectifs, à « doper » les pôles d'échanges multi-modaux, à favoriser le rabattement en automobile et en modes doux vers ces pôles.

Ces orientations seront également croisées avec d'autres préoccupations plus larges, car les questions de mobilité sont au cœur des enjeux de développement et de fonctionnement de la ville : accessibilité aux différentes fonctions et congestion urbaine, qualité de l'air, efficacité énergétique et dépendance aux énergies « carbonées », mobilité des populations modestes, qualité des espaces publics, sécurité des usagers...

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Renforcer le lien entre développement urbain et desserte en transports collectifs performants

- Poursuivre le développement du réseau métro et tramway pour desservir les quartiers fortement générateurs de flux et les futures zones de développement péri-centrales et mailler plus efficacement le réseau :
 - ▶ Extension TCSP vers le nord d'Euroméditerranée, vers La Valentine/Barrasse, de Blancarde vers Prado ?
 - ▶ extension du métro Bougainville vers Gèze, La Rose vers Château-Gombert, Dromel vers Jean-Perrin et Barasse à très long terme... ?
- Réserver les emprises nécessaires au développement de transports en commun en site propre performants sur les lignes de bus les plus structurantes du réseau actuel
- Permettre le développement des tissus urbains bien desservis par les principales lignes TCSP, existantes ou projetées :
 - ▶ Centre-ville, Capelette-Prado... (cf point 7)

Systematiser la prise en compte des modes de transport alternatifs à l'automobile, prévoir des secteurs plus apaisés et privilégier la fluidité de la circulation face à la vitesse

- Lors de la création de nouvelles voiries, prise en compte de façon systématique des besoins de réalisation de pistes cyclables, sites propres TC et d'insertion urbaine dans les tissus existants (plantations, aménagements piétons, sécurité routière).
- Dans le centre-ville, des aménagements publics de qualité et une circulation automobile qui laisse une place largement accrue aux autres modes (piétons, cycles et TC) (cf. point 2).
- Dans les centres de proximité (pôle de quartier, noyau villageois...), des circulations apaisées et quelques espaces piétonnisés ou semi-piétonnisés pour faciliter leur accessibilité et les rendre plus attractifs
- Le long du littoral, un aménagement sécurisé et dédié aux piétons et aux cycles, sur des séquences ou espaces où ces aménagements sont possibles. (cf. point 3).

Mettre en place une nouvelle hiérarchisation des voies pour fluidifier les déplacements, grâce à des aménagements et un nouveau plan de circulation

- Achèvement de la rocade autoroutière (L2 Nord et Est) et nouvelle distribution des fonctions à opérer éventuellement sur les sections terminales des autoroutes (A7-A50) : déclassés partiels, aménagements pour amplifier les relations avec la voirie locale... (cf point 7).
- Structuration du réseau routier primaire par les boulevards urbains à compléter :
 - ▶ Boulevards urbains existants à requalifier : Prado 2/Rabatau/Schloësing/Jarret /Fleming/Plombières/Capitaine Gèze...
 - ▶ boulevards à créer : BUS et RD4d...
- Confortation du réseau secondaire, amélioration des ambiances urbaines (éventuellement quelques extensions de réseau à prévoir en fonction des besoins antérieurs nés de l'extension de la ville et des développements futurs de la voirie structurante et des TC).
- Délimitation de zones de circulation apaisées (zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne) sur certains espaces publics (cœurs de quartiers et noyaux villageois, hypercentre) pour résoudre les conflits d'usage, favoriser la mixité entre les modes de déplacement et garantir un bon niveau de sécurité routière en modérant la vitesse.



Adapter la politique et l'offre de stationnement public, en cohérence avec les orientations retenues pour l'accessibilité des différents territoires

- Confirmation d'une offre satisfaisante en parkings publics, surtout en centre-ville, compte-tenu du nombre de places disponibles dans les parkings existants et des projets en cours.
- Développement de parcs relais de stationnement à proximité des pôles d'échanges et principaux faisceaux de transports en commun en site propre :
 - ▶ poursuite de la politique de création et de sécurisation des parcs sur les lignes de métro mais également sur les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.
- Pour les grands équipements, mutualisation des parkings en prenant en compte des temporalités d'usage différentes et si possible en lien à des parkings relais :
 - ▶ exemples : La Timone, La Rose, Dromel...
- Dans les zones à apaiser (centre-ville, noyaux villageois, pôles de proximité...), réglementation du stationnement et réduction de la place accordée à l'automobile au profit des piétons et cycles, création d'offre de stationnement maîtrisée à proximité (en surface / ouvrage), dans les secteurs où l'offre n'est pas encore suffisante.
- Dans les zones de bonne desserte en transports collectifs, redéfinition de l'offre publique de stationnement (dimensionnement, typologie...) pour inciter à l'usage en amont des modes de transport collectif.
- Prise en compte des besoins en stationnements pour les 2 roues à prévoir dans les aménagements d'espaces publics.

Adapter la politique et les obligations en matière de stationnement privé, en cohérence avec les orientations retenues pour les différents territoires

- Adaptation des règles d'urbanisme imposées aux constructions et réhabilitations lourdes à destination de bureaux, autres activités ou de logements, en fonction des objectifs de mobilité et d'accessibilité de la zone :
 - ▶ Par exemple, pour limiter le recours à la voiture pour aller vers les centres d'emplois bien desservis en transport en commun, il est possible d'instaurer des « normes plafonds » pour les nouvelles constructions de bureaux (Euroméditerranée ?)
- Dans les tissus constitués (où l'effet levier en matière de stationnement sera moindre de toute façon), adaptation des règles d'urbanisme imposées aux constructions et réhabilitations lourdes en fonction de la qualité de la desserte en TC, de la morphologie et des objectifs d'évolution des tissus urbains, de l'usage des bâtiments...
 - ▶ Centre-ville : suppression de la norme de stationnement pour les constructions en réhabilitations ?
 - ▶ Noyaux villageois : suppression/diminution de la norme ?
- Prise en compte des besoins en stationnements pour les 2 roues à prévoir dans les nouvelles opérations de constructions.

C. MOBILISER MARSEILLE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

9. INCITER À LA MAÎTRISE DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES ET AU DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le projet de ville et sa traduction réglementaire en PLU pourront être l'occasion de définir de nouvelles ambitions, d'établir des recommandations et des prescriptions réglementaires pour intervenir sur les questions énergétiques :

- *implantations des nouveaux bâtiments et régulation passive des besoins en chaleur et rafraîchissement, organisation collective des systèmes de chauffage dans les dernières extensions urbaines ou en renouvellement urbain, production industrielle, collective ou individuelle d'énergies renouvelables sur un territoire favorable à leur développement.*
- *performance énergétique des constructions nouvelles et surtout du parc existant, avec un accent particulier à mener sur la lutte contre la précarité énergétique, priorité accordée aux transports collectifs et lien renforcé entre développement urbain et modes de transport collectif, etc.*

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Intégrer la dimension énergétique dans les projets et opérations d'urbanisme à l'échelle du quartier

- Développement et modernisation des réseaux de chaleur urbains (ou autres systèmes thermiques collectifs) à encourager, pour bénéficier de régulations naturelles de la chaleur ou de modes de chauffage/rafraîchissement performants, basés sur des énergies renouvelables (géothermie, biomasse, cogénération, systèmes marins...).
- Dans le cadre des projets urbains, définition de principes d'implantations des bâtiments permettant une bonne exposition des constructions en matière d'ensoleillement, de vents dominants et de relief et ne détériorant pas la situation des bâtiments existants conservés et permettant de limiter les déperditions énergétiques (implantations continues, formes compactes...).
- Végétalisation de la ville (parcs, voiries...) à développer, pour réguler les températures et l'hygrométrie et donc limiter les effets d'îlots de chaleur urbains (parmi d'autres effets bénéfiques : réduction des pollutions, effets favorables pour la santé, ambiances/agrément, captation du CO2, meilleure préparation à long terme aux effets du changement climatique...).
- Définition des sites éventuels et conditions d'implantation de filières industrielles de production d'énergies renouvelables (EnR) : systèmes éoliens, hydroliens, centrales à biomasse, fermes solaires... (prise en compte de la disponibilité de la ressource mais aussi des questions de paysage, de nuisances éventuelles, de logistique d'approvisionnement et d'entretien...).

▶ L'hypothèse d'un parc éolien ? des sites évoqués comme le plateau de la Mûre ?



Limiter les consommations énergétiques au niveau des opérations immobilières

- Constructions nouvelles très performantes en termes de consommations énergétiques à encourager par des dispositions de droit des sols plus favorables (COS, implantations, gabarits, hauteurs...)
- Encouragement de certaines techniques traditionnelles de construction, notamment celles mobilisant des matériaux renouvelables (bois...) ou de production locale (limitation de l'énergie grise des matériaux de construction).
- Mise en œuvre de systèmes individuels passifs de régulation thermique à faciliter (puits provençal, toits et murs végétalisés, utilisation de brise-soleils, plantations...).
- Facilitation du recours à des systèmes de chauffage / de rafraîchissement collectifs et de l'insertion de dispositifs de production d'énergie renouvelable à l'échelle du bâtiment : panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, éoliennes de toit ou individuelles, systèmes géothermiques ou d'échange thermique avec la mer...

D. AMELIORER LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE DES MARSEILLAIS

10. FAVORISER DE MEILLEURES CONDITIONS DE VIE DE PROXIMITE A TRAVERS LA VALORISATION DES QUARTIERS ET DES NOYAUX VILLAGEOIS, VECTEURS DE L'IDENTITE LOCALE

L'histoire et la géographie de Marseille ont structuré une organisation du territoire fondée sur une logique de proximité, autour de petites centralités (historiquement les noyaux villageois), garantissant une bonne qualité de vie. Plusieurs décennies d'urbanisation ont peu à peu rendu moins lisible une telle organisation.

Le projet de ville cherchera à consolider une organisation périphérique autour de centralités de secteurs et de pôles de proximité (qui se développent dans les cœurs de quartier ou les noyaux villageois), en y favorisant une meilleure organisation des services et des équipements (y compris commerciaux), en améliorant leur fonctionnement quotidien en termes de circulation et en valorisant la dimension patrimoniale de ces espaces, vecteurs de l'identité locale...

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Développer les services aux habitants, les commerces et les logements dans les centres de secteurs et pôles de proximité

- Développement/renforcement de leur rôle de centralité secondaire, par une plus grande qualité/densité de ces ensembles urbains et de leurs abords, en améliorant la qualité et l'accessibilité des espaces publics, en organisant le stationnement de surface et en dissuadant progressivement le trafic de transit par la mise en place de solutions de contournement (cf. point 8).
- Affirmation des centres de secteur existants, en relation avec une desserte en transports collectifs plus performante :
 - ▶ Bonneveine*, le Merlan*, la Valentine*/Barasse (futur pôle d'échange), les Caillols, Saint Louis et/ou St Antoine (en fonction du choix fait pour l'extension TCSP vers le Nord et en complémentarité au centre commercial de Grand Littoral)*...
 - * Pour rappel : les 4 pôles de secteur identifiés dans le SC Marseille 2015.
- Organisation de pôles spécifiques d'équipements (scolaires, sportifs, culturels, sanitaires...), structurants à l'échelle de la ville, en favorisant leur desserte aisée en transports en commun :
 - ▶ ex : développer des pôles sportifs à l'échelle des grands secteurs, associés ou en complémentarité aux 3 plaines sportives de pratique libre envisagées au nord, au sud et à l'est, en prenant appui sur les complexes existants, leur capacité d'extension et éventuellement la mutualisation de certaines fonctions.
- Renouveau dans le respect de leur identité des noyaux villageois qui jouent un rôle de centralité de proximité (commerces, services, équipements quotidiens...), pour structurer le développement urbain périphérique :
 - ▶ outre les noyaux villageois, précédemment évoqués en point 7 : Château-Gombert, St Barnabé, Mazargues, l'Estaque...



S'appuyer sur la spécificité des noyaux villageois et des quartiers marseillais pour organiser ce développement urbain au-delà de l'hypercentre, en valorisant leur patrimoine

- Mise en valeur des sites emblématiques et tissus urbains représentatifs de l'identité locale (trame et bâtis des noyaux villageois, quartiers ouvriers, de pêcheurs ...), en réhabilitant leur bâti et espaces publics, en favorisant l'innovation urbaine et architecturale pour améliorer leur fonctionnement, en préservant les vues et en veillant à l'intégration paysagère des projets :
 - ▶ Notre-Dame de la Garde, Vieux-Port...
 - ▶ quartiers de la Corniche, villages littoraux liés aux calanques, villages de Château-Gombert, la Treille...
- Préservation des ensembles bâtis remarquables et de leurs abords
 - ▶ Villa Mistral à l'Estaque, domaines bastidaires, patrimoine remarquable du XXème siècle (industriel ou logements)...

D. AMELIORER LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE DES MARSEILLAIS

11. ACCROÎTRE LA PLACE DE LA NATURE DANS LA VILLE DENSE ET OFFRIR D'AVANTAGE D'ESPACES D'AGRÉMENT

Pour Marseille, le défi est majeur, puisque son développement futur se fera majoritairement en renouvelant des espaces déjà habités, au sein desquels il faudra retrouver, qualifier et développer des espaces de nature, de détente, de promenade.

Le projet de ville confirmera la nécessaire cohérence entre les enjeux de développement, qui ne pourront concrètement se réaliser qu'en renouvellement urbain et les réponses à apporter en matière d'espaces verts ou publics de respiration, à généraliser principalement dans la ville «dense».

Tous les acteurs de la ville (élus, institutionnels, professionnels...) et les habitants devront prendre conscience que le développement de Marseille ne pourra se faire qu'en conciliant dans le même temps reconstruction dans les espaces déjà bâtis et création de nouveaux espaces de nature en ville (l'un étant interdépendant de l'autre).

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Rééquilibrer l'offre de parcs publics urbains, en prévoyant des réserves foncières dans les secteurs les moins bien dotés

L'offre de parcs urbains et de jardins publics est déjà relativement importante sur l'ensemble du territoire marseillais. Par contre, certains quartiers sont moins bien dotés, souvent dans la périphérie proche du centre-ville.

- Projets de parcs à poursuivre sur certains quartiers
 - ▶ parc des Docks Libres , parc de la Corniche Séon, extension du parc Athéna ...
- Au moins un parc supplémentaire de Centre-ville
 - ▶ un parc supplémentaire prévu sur l'extension d'Euroméditerranée
 - + le potentiel du fort d'Entrecasteaux à envisager à long terme
- Au moins un parc supplémentaire dans la vallée de l'Huveaune
 - ▶ sites étudiés : autour de l'hippodrome de Pont de Vivaux, sur le domaine de la Reynarde... (autres enjeux sur ces mêmes sites : plaine sportive de pratique libre...).
- Parcs linéaires à structurer en chapelets le long des cours d'eau, en veillant aux liaisons douces à assurer entre les espaces aménagés et aux accroches avec les opérations urbaines et quartiers voisins :
 - ▶ le long des ruisseaux des Aigalades, du Jarret et de l'Huveaune.



Compléter cette offre par des espaces d'agrément de proximité, favorisant l'aération de la ville et améliorant le confort des habitants

- Des espaces publics ou privés, si possible accessibles, à prévoir en particulier en centre-ville, dans un contexte prégnant de renouvellement urbain : espaces ouverts, voire petits squares et jardins d'agrément, cœurs d'îlots paysagers visibles depuis la rue (transparences), murs végétalisés ...
- Des espaces partagés (de types jardins collectifs, jardins familiaux, espaces jardinés...) à multiplier dans les quartiers les moins bien dotés en espaces verts :
 - ▶ Bon-Secours-Plombières, La Belle de Mai, l'est de la Plaine, la Serviane...
- Des espaces publics et des accès piétons à développer le long du littoral.

Préserver le capital boisé dans les quartiers, afin de conforter la qualité de vie des habitants et le confort thermique des quartiers

- Boisements à préserver et à protéger en zone urbanisée, pour une protection et une restauration globale de la trame verte de la ville :
 - ▶ Inventaire des boisements existants en zone urbanisée prochainement lancé.
- Extension des continuités boisées et créations de cheminements piétonniers de loisirs le long des cours d'eau, dans les vallons vers les massifs...
- Généralisation des plantations sur voies, à chaque fois que possible (boulevards et radiales) :
 - ▶ 1 place de stationnement en moins, 1 arbre planté !

D. AMELIORER LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE DES MARSEILLAIS

12. PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES ET LES NUISANCES, COMME UNE COMPOSANTE DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ DU TERRITOIRE MARSEILLAIS

Dans un contexte obligé de renouvellement de la ville sur elle-même, la gestion des risques naturels et technologiques devra concilier la nécessité de développement urbain et l'intégration des aménagements nécessaires pour ne pas aggraver ces risques.

Il s'agira tout d'abord d'assurer la sécurité des habitants dans les zones les plus exposées : limitation de l'urbanisation, facilitation des accès aux services de secours... Dans les zones où les aménagements restent possibles, la conception du quartier et des bâtiments devront prendre en compte ces risques, pour limiter les conséquences éventuelles d'un événement.

Enfin, au-delà des zones directement exposées, l'aménagement urbain devra davantage prendre en compte les effets de système et les conséquences de certains choix sur le fonctionnement d'autres quartiers (question particulièrement sensible en matière de circulation ou de risque d'inondation avec le ruissellement urbain). Cette meilleure prise en compte de l'environnement contribuera directement à l'amélioration du cadre de vie et de la santé des marseillais.

Premières orientations et déclinaisons territoriales

Protéger les zones habitées soumises au risque industriel

- Interdiction de projets résidentiels à proximité de ces sites, au profit d'activités économiques :
 - ▶ situés principalement dans la vallée de l'Huveaune, à Ste Marthe et aux abords des silos-moulins : 2 sites de risque majeur « SEVESO seuil haut » : Atofina-Arkéma Chimie à St Menet et Cerex Agri à Ste Marthe (abandon récent de l'activité sur le site de SBM Formulation qui présentait les mêmes caractéristiques, avec des enjeux forts de dépollution) ; au moins 3 sites de stockage sensibles : Silo de la Madrague, Moulins Storione, Moulins Maurels...
- Localisation privilégiée à proximité des installations classées, d'autres activités industrielles ou de services présentant des nuisances pour les zones habitées :
 - ▶ exemple : hypothèse pour l'implantation du site de transfert des déchets à proximité d'Atofina-Arkéma (délocalisation du site de la Capelette).

Réduire l'exposition aux nuisances et les atteintes à la santé liées à l'environnement, en particulier celles liées à l'activité industrielle et économique

- Aménagements et renouvellement urbain tenant compte des historiques de pollutions des sols
 - ▶ dépollutions à envisager sur l'extension d'Euroméditerranée, sur le site de SBM dans la vallée de l'Huveaune, de l'usine Legré-Mante, ou de l'ancienne usine de Saména...



- Aménagement visant à faciliter une meilleure gestion de l'assainissement urbain :
 - ▶ hypothèse du prolongement de l'émissaire en mer de Cortiou.
- Aménagements visant à faciliter la coexistence et à réduire les impacts négatifs des activités économiques sur les zones d'habitat :
 - ▶ réflexions sur la dissociation des circulations économiques, notamment pour intégrer les voies concernées par du transport de matière dangereuse (poids lourds, desserte des ZA...) des dessertes résidentielles (« trame active » - étude vallée de l'Huveaune ; contournement des noyaux villageois)
- Composition urbaine adaptée aux abords d'infrastructures ou d'activités génératrices de bruit et de pollutions atmosphériques.

Limiter et gérer l'urbanisation des espaces de franges, soumis aux risques d'effondrement et d'incendie

- Maîtrise et limitation du développement urbain dans ces secteurs, en gérant en priorité les constructions existantes (extensions mesurées) et en limitant fortement les constructions nouvelles.
- Facilitation pour les véhicules de secours des accès vers les massifs boisés et ensembles bâtis en limite :
 - ▶ élargissements de voiries ou création de voies d'accès spécifiques à prévoir...
- Prévention des risques par des aménagements adaptés de type espaces ouverts tampons, coupe-feux... :
 - ▶ délimitation d'espaces ouverts avec des vocations à préciser : espaces agricoles, jardins d'agrément...
- Obligation de défrichement des boisements (s'impose aux autorisations de construire).
- Obligation de recours à des techniques de constructions spécifiques (études de sols, techniques de construction non invasives, injections ...).

Protéger, prévenir et diminuer le risque d'inondation, par des aménagements et une urbanisation adaptés en fonction du niveau d'aléa (élevé, moyen, faible)

- Protection et interdiction de construire en zone d'aléa fort.
- Aménagement de grands parcs inondables (champ d'expansion des crues en cas de fortes pluies) pour les bassins versants Aygalades-Plombières et de l'Huveaune :
 - ▶ combinaison possible avec d'autres usages, notamment d'agrément : Parc des Docks Libres et site de l'hippodrome de Pont de Vivaux...
- Limitation du ruissellement urbain sur l'ensemble des bassins versants par la rétention des eaux à la parcelle, la mobilisation de techniques alternatives d'assainissement pluvial, la limitation de l'imperméabilisation des sols.. (gestion du risque inondation lié à l'écoulement des eaux pluviales sur les voies lors de fortes crues, qui aggravent fortement le risque dans la partie urbaine de Marseille).
- Dans les zones les plus sensibles, développement de systèmes d'assainissement pluvial et de protection (bassins de rétention à aménager).
- Dans les zones sensibles (aléa moyen ou faible), conception des bâtiments adaptée, permettant des usages compatibles avec le risque identifié (parkings et rez-de-chaussée inondables, prescriptions et conditions de constructibilité...).

PREMIÈRES PROPOSITIONS :

CARTES DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS



ÉLABORATION DU PROJET DE VILLE

PREMIÈRES PROPOSITIONS

D'OBJECTIFS ET D'ORIENTATIONS

POUR LA REVISION DU POS DE MARSEILLE

