



Schéma de Cohérence Territoriale

Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Version V 2
Du
**Projet d'Aménagement et de Développement Durable
(PADD)**

*Issue du Groupe de travail SCOT
Du 16 décembre 2009*

Projet de PADD

RAPPEL : METHODE ET CALENDRIER

L'élaboration du SCOT de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) a démarré en 2006 par une phase d'appropriation du territoire : un diagnostic, un état initial de l'environnement, des études sur les paysages et l'agriculture, des travaux sur les disponibilités foncières et sur le littoral, des contributions du Conseil de Développement et plusieurs réunions de concertation.

Cette première phase a permis d'identifier les enjeux du territoire de MPM dans les décennies à venir. Parallèlement, des réflexions étaient menées sur la Métropole et ses différentes composantes territoriales par différentes institutions et acteurs locaux.

Pour répondre à ces enjeux, le présent **Projet d'aménagement et de développement durable** (PADD) du SCOT définit les objectifs en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement, de développement économique, etc. Il fait le choix d'un mode de développement et d'aménagement durable pour les 20 années à venir dont les fondements sont explicités ci-après.

C'est un document à portée stratégique qui trouvera sa déclinaison dans le Document d'orientations générales (DOG). Ce dernier définira les principes et les règles d'urbanisme qui s'imposeront aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Il s'imposera également aux documents sectoriels tels que le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Il prend en compte les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) arrêtée par l'Etat en mai 2007.

Cette version V2 du PADD est un document de travail. Elle a été élaborée par le groupement composé du bureau d'études Algoé Consultants, associé à Francis Ampe et Michel Chiappero, en étroite collaboration avec la Direction de l'Urbanisme et du Foncier, et plus généralement l'ensemble des Directions de la Communauté urbaine.

Cette rédaction prend en compte les échanges qui ont eu lieu depuis avril 2009, lors des réunions du **Groupe de Travail SCOT** composé d'élus de MPM.

La présente version validée fait l'objet, **au premier semestre 2010, d'une large concertation** avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Ainsi, ce n'est qu'à la fin du premier semestre 2010 que le document sera stabilisé pour être présenté en Conseil Communautaire et devenir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT.

Nota : le texte **en gras** des Axes 1, 2, 3, et 4 indique les principes qui se traduiront en orientations précises d'aménagement dans le DOG

Projet de PADD

Fondements du PADD : Une ambition pour le futur de la métropole Sud et de Marseille Provence Métropole	5
Le choix d'un développement durable.....	7
Les 3 principes qui structurent le PADD.....	9
Les objectifs qui « rythment » le PADD.....	10
Quatre axes stratégiques pour relever les défis.....	11
Axe stratégique 1 : Une métropole à vocation mondiale et euro méditerranéenne	12
[1] Affirmer l'identité d'une métropole de carrefour et d'échanges	12
[2] Installer la métropole dans l'économie de la connaissance	14
[3] Mettre la culture, la mer, l'environnement et l'économie des loisirs au cœur des messages de la métropole.....	15
Axe stratégique 2 : Un fait métropolitain nourri par la réalité multipolaire	17
[4] Appuyer le développement métropolitain à partir du centre de Marseille, en l'intégrant dans une vision d'ensemble	17
[5] Assumer un rôle central dans l'organisation du territoire métropolitain, de Fos à Cadarache.....	18
[6] Mettre en synergie et optimiser l'organisation des espaces de développement économique.....	20
[7] Optimiser les liaisons entre pôles métropolitains en priorisant les transports collectifs	22
[8] Organiser les interfaces avec les autres territoires métropolitains.....	23
Axe stratégique 3 : MPM, une organisation spatiale engagée dans le développement durable	25
[9] S'appuyer sur les centralités et les renforcer pour densifier et organiser le maillage de l'espace urbain communautaire	25
[10] Organiser les transformations urbaines dans une optique de renouvellement, d'intensité et de qualité.....	32
[11] Gérer de façon dynamique la croissance de l'habitat en intégrant les évolutions sociétales	33
[12] Réaliser les grands équipements communautaires	34
[13] Maîtriser les ressources et les risques	36
[13] Viser une agglomération durable contribuant aux objectifs climatiques de maîtrise énergétique	38

Projet de PADD

Axe stratégique 4 : MPM, territoire de solidarité et de proximité	39
[15] Organiser les proximités à partir des centralités secondaires, pôles de vie bien équipés et reliés.....	39
[16] Fabriquer une ville du vivre ensemble.....	40
[17] Entre mer et collines, préserver et organiser un patrimoine naturel d'exception	42
[18] Maintenir les espaces et les fonctions agricoles et développer la nature en ville	46

Projet de PADD

Fondements du PADD : Une ambition pour le futur de la métropole Sud et de Marseille Provence Métropole

Défis et Enjeux

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable prend appui sur un ensemble de réflexions partagées qui a mis en évidence les nombreux enjeux et défis que Marseille Provence Métropole aura à relever dans le futur.

MPM, une ambition métropolitaine

Le premier de ces défis est celui de l'échelle de réflexion. **MPM est au cœur d'une grande métropole** qui partage des enjeux communs : préservation de la grande qualité des espaces naturels et maritimes, dynamiques économiques et résidentielles, intensité des échanges. Ces enjeux définissent l'échelle à laquelle peuvent véritablement être traitées la majeure partie des problématiques : économie, rayonnement, attractivité, enseignement supérieur et recherche, transports et déplacements, culture, environnement...

La Métropole s'appuie sur des pôles urbains en développement, de grands projets d'infrastructures comme la Ligne Grande Vitesse PACA ou d'équipements comme le MUCEM ou le Centre Régional de la Méditerranée. Les pôles métropolitains d'Aix, de Vitrolles-Marignane, du pourtour de l'Etang de Berre, des vallées de la Durance et de l'Arc, du Pays Aubagnais et plus largement du delta du Rhône contribuent au développement de cet ensemble. Des actions communes se mettent aujourd'hui en place autour de grands dossiers comme Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture ou le Syndicat Mixte des Transports.

Le périmètre du SCOT constitue donc en lui-même une anomalie. Le périmètre pertinent se situe à l'échelle de cette métropole multipolaire dont chaque pôle entretient son indépendance liée à son propre territoire administratif, et aux dépens de la nécessaire construction d'un destin commun.

Le SCOT de MPM, outil et élément de la construction métropolitaine

Malgré cela MPM a décidé d'élaborer son SCOT. La construction métropolitaine se fera progressivement et ses outils d'interventions mettront du temps avant de se mettre en place. Mais c'est dès maintenant que la Communauté urbaine doit relever certains enjeux qui ne peuvent attendre.

Cependant, pour son premier exercice de planification, MPM fait délibérément le choix de s'inscrire dans cet espace de réflexion qu'est le fait métropolitain. Elle y trouvera les complémentarités et pourra y proposer les coopérations indispensables avec ses territoires voisins. Ce SCOT doit être considéré comme une des pierres fondatrices de cette communauté de destin de 2 millions d'habitants.

Projet de PADD

Des dysfonctionnements récurrents et des faiblesses structurelles

Alors que le contexte international a évolué et qu'une dynamique a été engagée depuis 15 ans, MPM connaît des dysfonctionnements et des faiblesses structurels. Relever ce second défi permettra de s'inscrire dans l'ambition métropolitaine que MPM se donne.

Relever le défi social

Avec plus d'un million d'habitants en 2006, et malgré une croissance démographique assez forte ces dernières années, MPM rencontre encore **des difficultés sociales. Certaines populations sont plus exposées que d'autres** et souffrent d'un manque d'accessibilité aux pôles de services et d'emplois, d'une offre de logements et d'emplois insatisfaisante. Certains quartiers sont encore sous-équipés et stigmatisés. MPM est ainsi un territoire fragmenté territorialement et socialement. Les écarts de revenus sont parmi les plus importants observés en France. De grands efforts ont été réalisés pour le renouvellement urbain sur le plan de l'habitat, des espaces publics et de la mixité des fonctions dans le tissu urbain. Ils doivent être poursuivis et accentués.

Réduire le sous emploi

Bien qu'étant engagée dans le développement de filières d'excellence avec les pôles de compétitivité notamment, **MPM souffre encore d'un sous-emploi flagrant**. En 2006, MPM compte près de 400 000 emplois, soit un taux d'emploi de 38%. **MPM manque surtout d'emplois métropolitains supérieurs** et d'espaces économiques attractifs. Ses cinq moteurs économiques porteurs que sont les économies résidentielle, productive, de la connaissance, logistique et touristique, présentent des potentiels inégaux. La fragmentation géographique de l'enseignement supérieur et de la recherche reste prégnante malgré la décision de créer une université unique Marseille-Aix.

Mer et culture, deux facteurs d'attractivité dont le potentiel est peu exploité

Atout majeur pour MPM, **la mer est insuffisamment valorisée** sur les plans des loisirs, du tourisme et de la logistique. La coordination entre les acteurs est insuffisante, le mode de gouvernance du port, malgré le changement de nom et de statut, constitue un blocage majeur, de même que l'absence d'organisation concertée des flux logistiques.

L'offre culturelle permanente de bon niveau est insuffisante pour situer MPM au niveau qui devrait être le sien, même si son positionnement événementiel a fait des progrès.

Etre à la hauteur d'un cadre de vie exceptionnel

Marseille Provence Métropole dispose d'un cadre de vie exceptionnel grâce à ses massifs naturels, qui représentent 60% de son territoire, et à son littoral. Il n'est cependant pas mis en valeur à sa juste dimension tant pour ses habitants que comme élément d'attractivité.

Projet de PADD

Un modèle de développement urbain qui doit évoluer

Le modèle général de développement urbain mis en œuvre depuis plus de trente ans **montre aujourd'hui ses limites**. Périurbanisation mal maîtrisée, important mitage urbain notamment à l'échelle métropolitaine, exode du commerce en zone périphérique ont entraîné consommation d'espace et saturation routière. Cette organisation du territoire a au moins trois conséquences négatives :

- **des problèmes grandissants de déplacements et d'accessibilité** pour l'ensemble des habitants et des actifs,
- **des paramètres environnementaux dégradés** : la qualité de l'air, les nombreux points noirs pour le bruit, la pollution de l'eau, la banalisation de paysages...
- **une surconsommation de l'espace avec paradoxalement sa sous-utilisation**. Aujourd'hui 80% des habitants de MPM vivent sur 20% du territoire communautaire. Les disponibilités foncières sont extrêmement réduites que ce soit pour le logement, l'économie, les équipements et les infrastructures, d'autant que MPM fait le choix de sanctuariser ses espaces naturels et agricoles.

Pour toutes ces raisons, la densification et l'intensité urbaines deviennent alors des principes intangibles dans l'organisation du territoire communautaire.

Enfin, le **changement climatique** impose des mesures spécifiques au territoire : maintien du trait de côte, espaces tampons pour faire face aux intempéries et aux risques, maintien de la biodiversité marine. Ces mesures sont d'ailleurs encadrées au niveau européen par la politique maritime intégrée.

MPM connaît donc un équilibre singulier entre des tendances économiques qui la défavorisent, des évolutions sociales qu'elle a jusqu'ici réussi à maîtriser tant bien que mal et des enjeux environnementaux dont elle n'a pas encore pris toute la mesure.

Cela conduit le SCOT à décliner les principes du développement durable sous l'angle d'un équilibre nouveau entre renouvellement urbain, cohésion sociale, rebond économique profitable à toutes les catégories de population.

Le choix d'un développement durable

Compte-tenu des caractéristiques du territoire, des enjeux identifiés et des contraintes existantes, les scénarios possibles concernant les grands principes d'aménagement sont peu nombreux pour MPM. En revanche, au plan économique, MPM pouvait faire le choix entre plusieurs stratégies :

- Celle d'un scénario « résidentiel », qui privilégie les populations existantes et l'accueil de nouvelles populations, notamment les retraités, au détriment d'un développement économique de plus en plus fondé sur l'économie de la connaissance et tournant ainsi le dos à son histoire maritime et portuaire. Ce scénario ne suffirait pas à positionner durablement la métropole dans la compétition européenne.

Projet de PADD

- Celle d'une priorité absolue au rattrapage économique, mais les bases économiques traditionnelles, logistique, industrie, résidentiel, ont une grande inertie. A l'inverse de la précédente, cette stratégie ne tient pas non plus compte du poids de l'économie résidentielle, de l'histoire et de l'enjeu de la mixité urbaine. Enfin, ce scénario néglige les risques environnementaux, qui ne seraient pas suffisamment maîtrisés.
- Celle d'un basculement rapide dans l'économie tertiaire : cette stratégie supposerait une mise en œuvre à la double échelle de la métropole et de MPM. Elle ne répond pas aux exigences du court terme notamment en ce qui concerne l'accès à l'emploi d'un pourcentage important des jeunes dont la qualification ne correspond pas à cette hypothèse.

Par opposition à ces scénarios, mais en en tirant les enseignements, il convient de répondre à ces défis en **engageant résolument MPM dans un XXI^e siècle où les principes du développement durable** transformeront la façon d'organiser le territoire et de faire évoluer la ville. Il importe de fixer une nouvelle ambition au service de la métropole, de MPM et de l'ensemble de leurs habitants :

Renforcer la cohésion sociale : celle-ci repose en grande partie sur la gestion délicate d'un équilibre spatial. Elle doit d'une part être renforcée par de nouvelles relations et un rapprochement grâce notamment aux transports ; d'autre part, elle doit être modernisée en accélérant la mutation des territoires en difficulté, notamment dans les Quartiers Nord de Marseille.

L'accès au logement -notamment social- et à l'emploi, la présence et la qualité des équipements et des espaces publics, sont des principes fondateurs de cette cohésion sociale qui sont déclinés dans le PADD en direction de toutes les populations, existantes et nouvelles de Marseille Provence Métropole.

Saisir les nouvelles opportunités qu'ouvrent les nouvelles tendances en matière d'économie, et tout particulièrement celles qui sont issues de l'économie de la connaissance, de l'économie des loisirs et de l'économie « verte ». Dans l'ensemble de ces pistes porteuses d'avenir, le territoire est déjà bien situé mais doit intensifier son action sur certaines d'entre elles. Il doit prendre conscience de ses atouts pour d'autres secteurs porteurs, comme la biologie et la santé, et doit y structurer son action. Il doit rattraper son retard relatif pour les autres secteurs à hauts enjeux comme l'énergie, les « green-tech » ou les « clean-tech » (valorisation des déchets, nouveaux matériaux,...) ou encore les services liés au vieillissement de la population. Enfin, le choix d'appuyer l'économie de la connaissance permet de soutenir les emplois qualifiés et par effet induit les emplois non qualifiés, nécessaires au bon fonctionnement urbain et social du territoire. Le rôle de l'Université rassemblée d'Aix-Marseille est essentiel pour se positionner sur ces tendances d'avenir.

Instaurer des règles « soutenables » pour l'aménagement futur dans une approche d'ensemble des espaces naturels, en luttant contre l'effet de serre, tout en préservant des espaces essentiels à la qualité de vie des habitants et des visiteurs. Le PADD fixe de manière intangible la limite entre les espaces naturels/ agricoles et les espaces urbains. Ce principe est fondateur. Il conditionne le choix d'une nouvelle organisation urbaine, ciblant des secteurs clefs, prioritaires pour accueillir les nouvelles populations et les activités économiques. Ce principe oblige à modifier le modèle de développement urbain tel qu'il était mis en œuvre jusqu'à présent. Cette nouvelle organisation va nécessiter de travailler les

Projet de PADD

centralités à leurs différentes échelles, les territoires porteurs de projets, mais aussi de travailler la notion de proximité. Irrigués par des transports en commun, des circulations douces structurées autour d'une trame verte et bleue, ces lieux intégreront densification et mixité (habitat-économie) de manière à faire vivre une proximité porteuse d'une qualité de vie pour toutes les couches de la population. Cette nouvelle organisation est indispensable à une amélioration environnementale et favorise simultanément, et à nouveau, la cohésion sociale.

Sur cette base, un nouvel art de vivre est ainsi proposé aux habitants de MPM.

Les 3 principes qui structurent le PADD

Trois grands principes fondent ainsi la stratégie du PADD :

Concilier une stratégie mondiale et la proximité : en reconnaissant et explicitant les influences et les interdépendances entre les différentes échelles de territoire, cette approche structure l'énoncé des objectifs du PADD en partant d'un objectif de positionnement international prenant appui sur l'histoire, les dynamismes et les identités, jusqu'à l'échelle restreinte où se jouent une plus grande qualité des territoires et des pratiques de proximité.

Promouvoir un développement créateur de qualité de vie : articuler attractivité pour de nouveaux résidents et de nouvelles entreprises, et développement de la qualité de vie. MPM a besoin d'un flux de nouveaux arrivants et de nouveaux emplois, tout en proposant à ses résidents et à ses actifs des conditions de parcours correspondant à leurs attentes, dans un partenariat nécessaire avec les territoires voisins.

Rechercher systématiquement la transversalité : une politique d'aménagement durable se définit par la qualité des interactions entre les dimensions sociale, économique et environnementale des actions proposées. Les concepts développés dans le PADD contiennent de façon directe les trois piliers d'une démarche de développement durable et se traduisent dans les options prises en matière d'échanges, de centralités, de déplacements, de rapports ville-nature, de renouvellement urbain, d'espaces publics, d'intensité urbaine, ou encore de territoires de projet. Ils constituent les vecteurs des projets du PADD et recherchent le décloisonnement des approches sectorielles.

Cette nouvelle modernité **renouvellera l'identité** de MPM comme lieu d'échanges, provençal, méditerranéen et maritime. Elle permettra à la fois la **mise à niveau** en termes d'équipements, d'offre de mobilité, d'emplois ainsi que l'affirmation d'une **ambition** à la hauteur d'un fait métropolitain. Elle confirmera ainsi son dialogue avec les grandes métropoles voisines de Lyon, Barcelone, Gênes, Milan, Alger, Casablanca ou Tunis.

Projet de PADD

Les objectifs qui « rythment » le PADD

Ces principes doivent servir de guide au développement du territoire pour les 20 prochaines années en renforçant sa capacité à accueillir de nouveaux habitants, à créer des emplois, à réhabiliter et à construire des logements tout en sanctuarisant les espaces naturels et agricoles.

Les projections de l'INSEE prévoient à l'horizon 2030 environ 500 000 habitants supplémentaires sur la Région Provence Alpes Côte d'Azur, soit quelque 200 000 habitants supplémentaires sur la Métropole Marseillaise. **Le territoire de MPM devrait quant à lui, selon ces projections, accueillir entre 80 000 et 100 000 habitants nouveaux.**

Malgré un contexte de rareté foncière, **MPM fait le choix de participer au développement de la Métropole.** Pour cela, le PADD se donne pour objectif central de poursuivre et d'accompagner le retour de la croissance démographique observé ces dernières années. **L'ambition de MPM est d'être dans 20 ans au cœur d'une métropole de 2 millions d'habitants.**

L'économie joue un rôle prépondérant dans le scénario du développement durable retenu. Premièrement, et tout simplement car elle crée de l'emploi, quel que soit le niveau de qualification. Deuxièmement, son dynamisme permet de renforcer les ressources fiscales de MPM, de multiplier ainsi les capacités d'investissements nécessaires à la mise en œuvre de ses projets structurants. Le PADD crée donc les conditions spatiales favorisant ce développement économique : solutions foncières et d'immobilier d'entreprises spécifiques et création d'emplois de proximité au sein de la mixité urbaine.

En affichant d'accueillir 80 000 emplois supplémentaires sur son territoire, MPM se fixe un objectif très ambitieux qui va nécessiter la mise en œuvre d'une politique foncière très volontariste. Cela permettra de rééquilibrer le taux d'emploi sur MPM et là aussi, de contribuer à la construction métropolitaine.

Les projections en matière de logements, sur la base de 500 000 logements en 2006 sur MPM, sont liées à des évolutions sociodémographiques mais également à la capacité foncière offerte par le territoire. Elles tiennent compte du fait que le renouvellement urbain est le nouveau mode de développement.

Tous les projets font le choix d'un développement durable, guide de la nouvelle organisation territoriale proposée : « acceptabilité » du territoire en matière de densification, de paysage, de mise en œuvre de transports collectifs, d'équipements et d'espaces publics mais aussi « acceptabilité » par les habitants.

Sur MPM, l'engagement pris par le PADD est de mettre le territoire en capacité d'accueillir 80 000 nouveaux logements, dont 40 000 seront utilisés pour maintenir le niveau de population actuelle (décohabitation et besoins de renouvellement du parc).

Ces objectifs prolongent les orientations exprimées dans le Programme Local de l'Habitat adopté en 2006.

Cet objectif est ambitieux et correspond à une intensification du rythme de construction de logements qui, selon l'INSEE, était de 3 500 logements supplémentaires chaque année entre 1999 et 2006.

Ainsi, MPM contribuera pour moitié à la construction métropolitaine.

Projet de PADD

Quatre axes stratégiques pour relever les défis

Le PADD s'organise autour de quatre axes stratégiques qui croisent d'une part les échelles territoriales : le monde, la métropole, le territoire de MPM, et d'autre part les grandes problématiques transversales : compétitivité et attractivité ; modèle de ville et dynamiques urbaines ; cadre et qualité de vie.

Les deux premiers axes se déclinent dans une nécessaire vision métropolitaine :

Axe stratégique 1 : Une métropole à vocation mondiale et euro méditerranéenne. Cet axe est centré sur son identité de métropole d'échanges au service de sa population et de ses usagers.

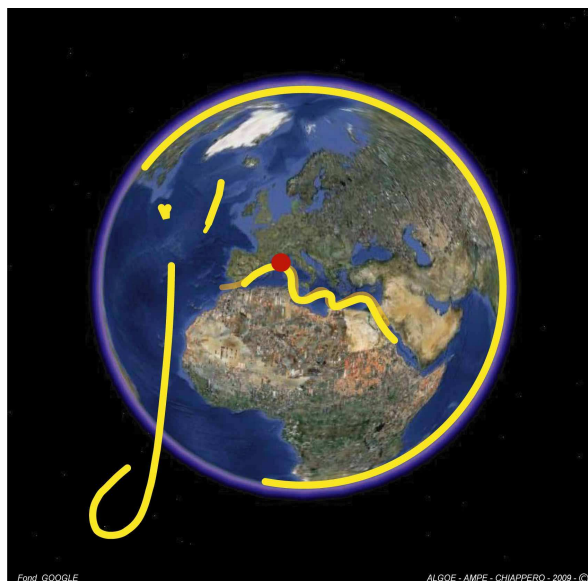
Axe stratégique 2 : Un fait métropolitain nourri par une réalité multipolaire, et dont la capitale régionale est le moteur de l'organisation. Cet axe est centré sur la compétitivité et l'attractivité : échanges, transports interrégionaux, économie, culture, environnement.

Les deux axes suivants concernent directement le territoire de MPM :

Axe stratégique 3 : Marseille Provence Métropole, une organisation spatiale engagée dans le développement durable, entre grands aménagements métropolitains et transformations urbaines. Cet axe concerne le modèle de ville et les dynamiques urbaines souhaitées : centralités, densité, habitat, grands équipements, services, transports, articulation des espaces,... Au sein de cet axe, une approche spécifique est développée sur les questions littorales.

Axe stratégique 4 : Marseille Provence Métropole, territoire de solidarité et de proximité : une ville dynamique, équilibrée, solidaire et offrant de nouvelles qualités de vie. L'axe est centré sur la proximité et la qualité de vie au quotidien : espaces naturels et agricoles, littoral, espaces publics, services,

Ces 4 axes sont développés dans les 4 chapitres du document.

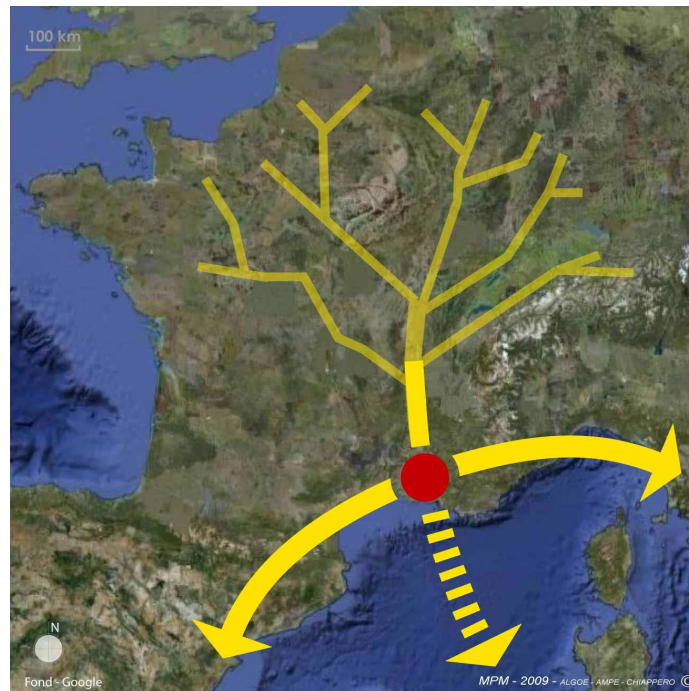


Projet de PADD

Axe stratégique 1 : Une métropole à vocation mondiale et euro méditerranéenne

Marseille Provence est une métropole européenne et méditerranéenne d'échanges humains et économiques à l'échelle mondiale, fondamentalement liés à son histoire et à ses fonctions, qui se positionne résolument sur le développement durable au service de sa population et de ses usagers.

[1] Affirmer l'identité d'une métropole de carrefour et d'échanges



[1.1] Qui impose de développer les fonctions maritimes et portuaires ...

Le port de Marseille, organisé autour des bassins Est (Marseille) et Ouest (Fos-sur-mer), premier port de France, constitue une porte d'entrée de la métropole de, et vers l'espace méditerranéen, pour les marchandises et dans une moindre mesure les passagers. Dans un contexte mondial d'accélération des échanges et de croissance continue du transport maritime, cette situation constitue un atout essentiel pour le territoire.

Si cette vocation portuaire s'est affaiblie dans ses fonctions traditionnelles d'échanges de marchandises, elle s'est, en revanche, largement diversifiée sur l'ensemble des fonctions maritimes avec le trafic passagers et conteneurs, et sur des vocations complémentaires comme par exemple les croisières ou la réparation navale. **Le PADD propose de développer ces dernières en leur réservant les espaces et les synergies nécessaires non seulement sur les espaces traditionnels du Grand Port Maritime de Marseille mais aussi sur l'ensemble des outils logistiques que constituent les plateformes et les infrastructures, principalement ferrées, dont il dispose.**

Projet de PADD

Il s'agit pour l'avenir de permettre de desservir de nouvelles destinations et d'organiser une meilleure synergie entre les différentes fonctions maritimes afin de développer de nouveaux services comme la maintenance, le pilotage,..., en s'appuyant sur les ressources technologiques du territoire (cluster). Il s'agit également de développer de nouvelles liaisons en particulier les autoroutes de la mer, et des activités maritimes durables autour des bateaux « propres ».

L'amélioration des différentes conditions d'accès au port, la meilleure utilisation de ses espaces et l'évolution des relations entre ville et port constituent donc un enjeu majeur.

Les fonctions maritimes et portuaires du territoire doivent aussi être confortées au travers des ports du Frioul, de l'Estaque et de La Ciotat afin de faire de Marseille Provence Métropole un grand port de plaisance, de croisière et de réparation navale.

[1.2] ... de placer la métropole au cœur des liaisons de transport euro-méditerranéennes...

L'évolution des projets internationaux de transport ferroviaire va permettre dans l'avenir de placer Marseille au cœur de l'arc ferroviaire méditerranéen Barcelone-Milan avec la LGV, et de développer l'interconnexion est-ouest et nord-sud autour du nœud ferroviaire que constitue la gare de Saint Charles.

Parallèlement, le territoire doit se placer au confluent de l'axe nord-sud européen, dont les relations avec Lyon et plus largement l'axe Rhône-Saône constituent le point central. Cette projection vaut pour les voyageurs et surtout pour les marchandises. Elle impose de conforter les grandes infrastructures de fret, **d'organiser un fonctionnement multimodal : améliorer la connexion entre le maritime/portuaire et, au premier chef, le ferroviaire puis le fluvial, en particulier le raccordement à l'axe international Luxembourg-Espagne passant rive droite du Rhône, et en intégrant l'aérien et le routier.**

[1.3] ...et de renforcer les portes d'entrée du territoire, leurs relations et leurs accès

Au-delà du ferroviaire et des gares qui ont un rôle national majeur et un rôle international émergent, l'aéroport de Marseille-Provence, à Marignane, joue un rôle central dans les relations nationales et internationales de la métropole. **Le PADD soutient la diversification des fonctions aéroportuaires, en matière de fret notamment, et les possibilités de son extension.**

De même, la **création d'une gare routière internationale** vient compléter l'offre globale de services de transport de la métropole.

Projet de PADD

[2] Installer la métropole dans l'économie de la connaissance

Le développement économique international de la métropole, à travers ses grandes entreprises et ses réseaux comme le Club Ambition Top 20, son tissu de PME et d'entrepreneurs, ainsi que, de plus en plus, ses créateurs, passe par le basculement progressif dans les réseaux de l'économie de la connaissance. L'innovation scientifique et technologique est un enjeu majeur pour la création des activités et des emplois d'autant qu'elle a un puissant effet d'entraînement sur les autres moteurs économiques.

[2.1] Organiser le réseau des pôles de recherche et de technologie, renforcer les lieux et structures d'innovation

Marseille Provence Métropole est au cœur de réseaux scientifiques et technologiques largement articulés avec ceux des autres territoires de la métropole. Le PADD propose de **conforter les filières d'excellence, tout particulièrement en facilitant la spécialisation de leurs espaces d'accueil et leur rayonnement international**. Ces espaces constituent « l'arc de la connaissance », de Luminy à Château-Gombert. La structuration de cet « arc » encore virtuel se fait par le renforcement des mises en réseaux des différents acteurs économiques mais aussi au travers des **liaisons entre ces pôles spécialisés de haut niveau, en particulier en matière de transport public**. Il participe en cela à la mise en œuvre des actions déjà définies dans le cadre du Plan Campus.

Ce réseau s'organise autour de pôles spécialisés, notamment les pôles de compétitivité, qui ont leur « implantation centrale » dans des lieux dont le SCOT favorise l'accès et l'organisation spatiale : pôle de compétitivité Pégase autour de l'aéronautique, à Marignane principalement ; pôle de compétitivité Optitech autour de l'optique-photonique, à Château-Gombert, en lien avec d'autres secteurs de pointe ; pôle de compétitivité Eurobiomed (ex-Orphème) autour de la santé, à La Timone et Luminy, en lien avec La Ciotat (Athélia V) ; mais aussi la logistique autour du port de Marseille ; et enfin, toutes les activités en lien avec la mer à Marseille et La Ciotat notamment.

[2.2] S'appuyer sur l'ensemble des fonctions universitaires comme facteur de développement humain et économique

L'Université d'Aix-Marseille et plus largement l'enseignement jouent un rôle fondamental de développement des compétences et des connaissances, de structuration de la recherche et d'apport de ressources au milieu économique métropolitain. Forte de 70 000 étudiants, de 10 000 enseignants et de tous ses laboratoires de recherche elle rassemblera, grâce à la fusion en cours, toutes les disciplines universitaires. Celle-ci renforcera encore sa visibilité et son attractivité.

Le SCOT organise le renforcement de la présence universitaire et des établissements d'enseignement dans leurs différentes implantations, organise les fonctions d'accueil et de logement des populations étudiantes, et la présence de l'Université dans les réseaux de l'économie de la connaissance.

[2.3] Installer durablement Marseille comme métropole créative

Les projets de créativité, au croisement de la culture et de l'économie, se sont multipliés dans plusieurs domaines. **Le SCOT facilite la multiplication de ces lieux créatifs et la**

Projet de PADD

mise en réseau de ces lieux et de leurs acteurs, en prévoyant des emplacements dans des sites appropriés, à l'exemple de La Belle de Mai.

Le renforcement de la créativité passe aussi par l'amélioration des formations proposées sur le territoire, notamment celles qui sont en lien avec la culture. La mise en réseau des lieux et des acteurs de la créativité doit aussi prendre en compte et développer les lieux d'enseignement, notamment dans le centre-ville de Marseille.

Enfin, l'environnement et l'écologie ont tout à fait leur place dans le processus d'incitation à la créativité, l'innovation technologique et les réseaux de formation, de sensibilisation et d'éducation.

[3] Mettre la culture, la mer, l'environnement et l'économie des loisirs au cœur des messages de la métropole



[3.1] Utiliser la culture et l'évènementiel comme support d'une image internationale

Marseille Provence Métropole a commencé à accueillir et à être présent dans un grand nombre de projets et d'événements internationaux de différente nature, comme par exemple la Fiesta des Suds, les rencontres Averroès ou encore, de manière emblématique et conséquente, le futur Forum mondial de l'eau (2012). **Cette présence dans des projets internationaux d'ampleur sera multipliée et les lieux supports de ces manifestations seront prévus et organisés**, notamment en lien avec la mer.

L'événement « Marseille Provence, Capitale Européenne de la Culture en 2013 », participe, en outre, non seulement à accélérer la réalisation d'équipements culturels, mais aussi à mettre en réseau l'ensemble des principaux sites et acteurs de la métropole et à pérenniser une action sur le long terme.

[3.2] La mer et les grands paysages terrestres et littoraux, facteurs d'attractivité

MPM et la métropole présentent des caractéristiques naturelles exceptionnelles, qui constituent aujourd'hui, de plus en plus, des facteurs d'attractivité à l'échelle européenne et mondiale. Le SCOT vise à **protéger, enrichir et valoriser ce patrimoine pour conjuguer qualité de la vie, attractivité et compétitivité**, en particulier à travers ses grands espaces naturels : Calanques, Côte Bleue, côte de l'étang de Berre, massifs collinaires...et singulièrement ses 120 kms de côte.

La création prochaine du Parc National des Calanques contribuera à l'amélioration des conditions de gestion de ce territoire fragile et emblématique. Elle favorisera une amélioration de l'image et de l'attractivité du territoire global de la métropole, et entraînera « mécaniquement » une augmentation de la fréquentation des sites les plus prisés du futur

Projet de PADD

Parc, ce qui rend indispensable leur organisation (portes d'entrée, accessibilité, stationnement, capacité d'accueil mais aussi modes d'urbanisation...).

[3.3] Viser une exemplarité environnementale globale

Au-delà du fait de décliner les principes du développement durable dans l'ensemble des orientations du PADD, une orientation forte de celui-ci consiste à **faire preuve d'une exemplarité en matière environnementale, à travers des projets d'avant-garde et des équipements dédiés, mais également une approche transversale des problématiques environnementales dans les projets d'aménagement.**

À l'heure où les stratégies européennes placent les métropoles au premier plan des enjeux environnementaux, et en s'appuyant sur les réseaux européens, Marseille Provence Métropole, en tant que territoire méditerranéen, se donne comme **objectif l'exemplarité environnementale sur tous les plans : mer, littoral, énergie, urbanisme et construction, etc. Le nouveau mode de développement urbain proposé, l'articulation urbanisme/transport et la préservation de l'espace ressource, contribueront en partie aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre et à la lutte contre la perte de biodiversité.**

[3.4] Renforcer l'économie des loisirs et la destination touristique de la métropole

Le SCOT vise à **faire de MPM une porte d'entrée de la Provence**, en concentrant les flux d'arrivée pour leur offrir les ressources culturelles, urbaines, patrimoniales et naturelles du territoire, avant qu'ils ne se dirigent vers les pôles touristiques voisins. Sont concernés le tourisme individuel, de groupe ou d'affaires, les touristes de proximité ou plus lointains.

Dans le cadre du développement du tourisme urbain en lien avec la culture, ses lieux et ses événements, constituent un objectif privilégié de développement. **La mise en valeur des éléments de patrimoine urbain dispersés sera prise en compte de manière systématique dans les opérations de renouvellement urbain et de réhabilitation du bâti** : bâtiments remarquables, jardins... En outre, la réalisation engagée des grands équipements culturels tels que le MUCEM, le Silo, le CRM..., participera au développement de ce type de tourisme. **De nouveaux équipements et lieux de loisirs et de tourisme, associés à la mer, seront développés, particulièrement dans le secteur maritime central depuis l'Estaque jusqu'au Prado**, dans le respect d'objectifs de durabilité et de responsabilité.

Projet de PADD

Axe stratégique 2 : Un fait métropolitain nourri par la réalité multipolaire

Cet axe stratégique décline l'approche métropolitaine, dans une optique de compétitivité du territoire.

La stratégie retenue consiste à renforcer l'identité métropolitaine, en plaçant le territoire de MPM au cœur de la dynamique de métropolisation. Il s'agit de construire une métropole multipolaire et solidaire dont le devenir repose notamment sur sa capacité à développer des complémentarités avec les territoires voisins.

[4] Appuyer le développement métropolitain à partir du centre de Marseille, en l'intégrant dans une vision d'ensemble

L'axe des centralités relie Marseille et Aix en passant par les secteurs urbains de Marignane et Vitrolles d'un côté, Plan de campagne de l'autre, mais aussi Aubagne et La Ciotat. **Les fonctions de centralité métropolitaine** se concentrent en grande partie sur cet axe et **demandent à être renforcées, et au premier plan le centre de Marseille dont le développement et l'aménagement constituent une des priorités du PADD.**

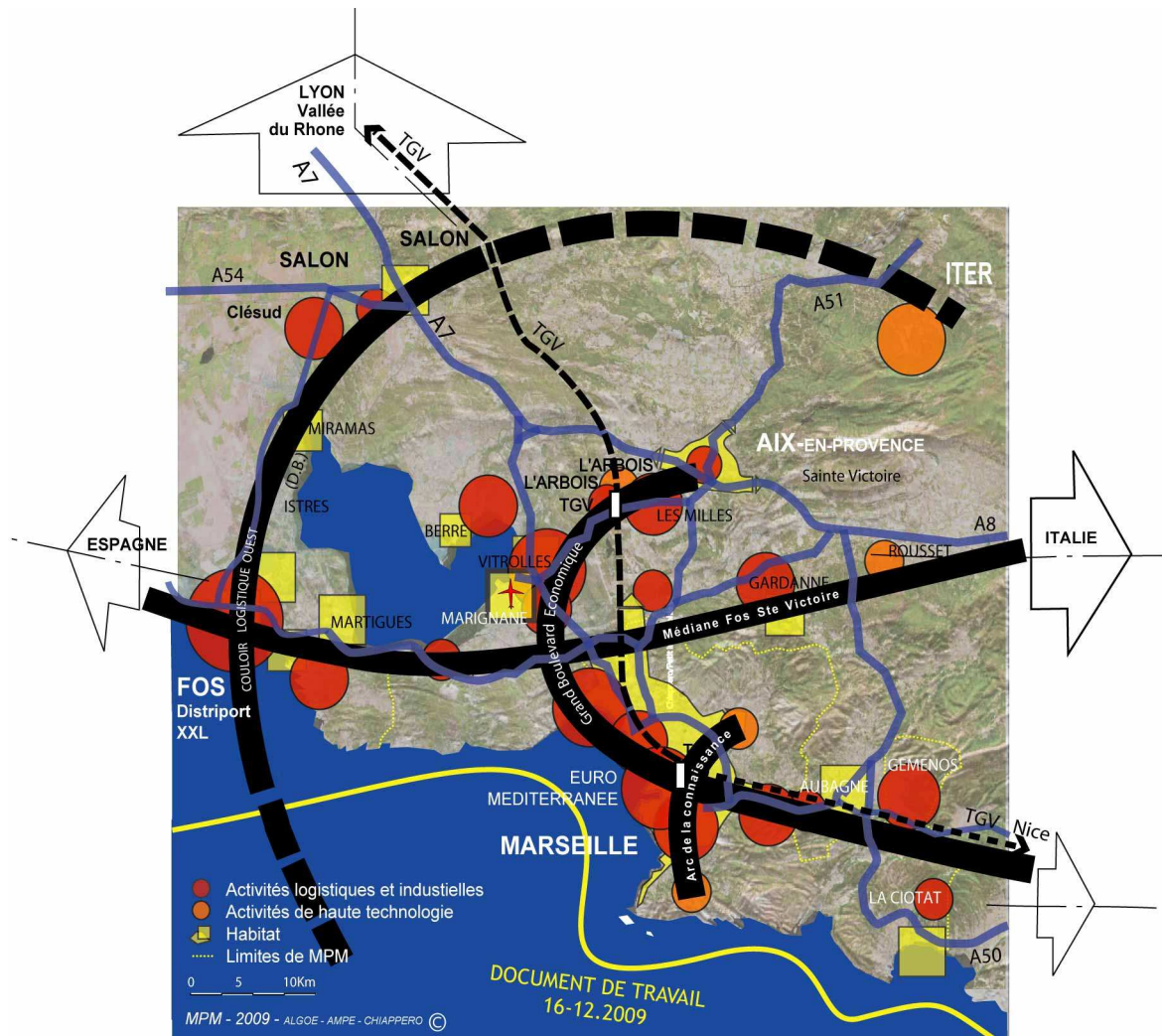
Le Grand Centre de Marseille depuis Capitaine Gèze jusqu'au Prado (Vélodrome-Prado-Michelet), porte une image internationale forte qui fait partie intégrante de l'identité de la métropole dans son ensemble. Avec Euroméditerranée, il constitue un véritable cœur métropolitain. Au sein de ce vaste espace, **l'hyper-centre**, organisé autour du Vieux-Port et de la Canebière, en représente le pôle emblématique.

Le renforcement des fonctions de cet espace central constitue à ce titre un enjeu fort à l'échelle métropolitaine. **Le SCOT se fixe comme objectif de renforcer l'image du centre, ses fonctions stratégiques que sont les emplois métropolitains supérieurs, les centres décisionnels et les services de haut niveau ainsi que les fonctions commerciales et touristiques, en améliorant leur accessibilité et leur qualité urbaine.** Il s'agit de :

- Euroméditerranée, opération d'intérêt national, dont l'extension doit intégrer cette ambition,
- Hyper-centre-Vieux Port, dont la rénovation a été engagée par la Ville de Marseille et MPM, notamment en lien avec sa piétonisation, pour développer les services de tous niveaux à la population,
- Vélodrome-Prado-Michelet-Capelette, dont le développement sera à étudier et programmer pour valoriser les potentiels importants de ce secteur.

Ces espaces concentreront les grands projets stratégiques métropolitains pour les années à venir.

Projet de PADD



[5] Assumer un rôle central dans l'organisation du territoire métropolitain, de Fos à Cadarache

[5.1] Positionner Euroméditerranée comme composante majeure du fait métropolitain

L'opération d'intérêt national Euroméditerranée constitue une plateforme et une vitrine internationales de la métropole. C'est un nouveau quartier du Centre marseillais, porteur de modernité pour la métropole, à la fois quartier d'affaires, aux fonctions tertiaires supérieures, aux équipements diversifiés, à vocation culturelle forte, mais aussi nouveau quartier résidentiel avec ses équipements et services associés.

Euroméditerranée, cœur de métropole et moteur de métropolisation, constitue un laboratoire et un vecteur d'image. Le PADD encourage, dans ses différentes dimensions, cette tête de réseau d'une nouvelle urbanité méditerranéenne. L'aménagement du premier périmètre de l'opération (310 ha) est en voie d'achèvement et une extension de 170 ha a été décidée fin 2007.

Projet de PADD

Ce projet d'ambition :

- aborde délibérément l'amélioration décisive de la relation entre la ville, le port et la mer,
- propose la création d'un véritable parc dans un quartier qui vise l'excellence ; le projet a obtenu le label « d'Ecocité »,
- prévoit enfin une mixité de logements, de bureaux et d'équipements publics, notamment culturels.

Le PADD prévoit les possibilités d'extension ultérieure de l'opération.

[5.2] Organiser et relier les lieux du savoir

La métropole dispose de nombreuses ressources scientifiques et technologiques localisées, mais qui sont souvent éclatées, comme l'Université, les zones technologiques ou les pôles de compétitivité. L'apport de capacités nouvelles et la mise en réseau de ces lieux constitue donc un enjeu fort pour la métropole.

Le PADD vise donc à **optimiser l'organisation, notamment au plan spatial, entre l'Université, les écoles d'ingénieurs et les centres de recherche, en relation avec les lieux d'implantation des entreprises innovantes et technologiques.**

[5.3] Organiser et mettre en réseau les grands équipements

Les grands équipements sont de plusieurs types :

- généraux : Palais des congrès, Palais des expositions,...
- culturels : théâtres, musées, ...
- sportifs : Stade Vélodrome, Palais de la glace, accueil et organisation de régates...
- enseignement supérieur : écoles, universités...,
- sanitaires, principalement les hôpitaux.

Ces équipements constituent des points d'attractivité importants vis-à-vis des habitants et des usagers comme vis-à-vis de l'extérieur.

Le SCOT prévoit pour ces équipements les capacités spatiales et leur mise en réseau, particulièrement en lien avec les enjeux de déplacements.

Projet de PADD

[6] Mettre en synergie et optimiser l'organisation des espaces de développement économique

[6.1] Développer les 5 économies en complémentarité avec la Métropole

La métropole est structurée autour de 5 grandes économies qui :

Soit se situent dans la trajectoire historique et demandent à être modernisées :

- La logistique et les échanges : autour du port de Marseille, des zones de transport combiné de Mourepiane et du Canet, en lien avec Fos (Distriport) et le delta du Rhône (Miramas, Vitrolles), la ZAC des Aiguilles à Ensues-la-Redonne (petite logistique) sans oublier la haute plaine de Marseille et de la Ciotat.
- L'économie productive : si une grande partie de cette économie se trouve en diffus dans le tissu urbain existant, elle se développe aussi dans les grandes zones d'activité marseillaises mais aussi celles du delta du Rhône, de la région aixoise et de la vallée de la Durance ; en associant ces deux grandes économies, on peut parler d'arc industrialo-portuaire-logistique.

Soit relèvent avant tout des nouvelles formes d'économie, dont le développement constitue un enjeu crucial :

- L'économie de la connaissance, qui rassemble la recherche et la technologie, les services spécialisés aux entreprises, le tertiaire de haut niveau avec : Euroméditerranée, Marignane, Gémenos, ainsi qu'Aix-Les Milles, l'Arbois, Rousset et la vallée de la Durance (ITER) ; elle est pour partie organisée autour d'une rocade des PME de hautes technologies Aix-Rousset-Aubagne, entourant MPM.
- L'économie résidentielle : économie de services, comprenant les commerces et l'artisanat est une économie de proximité implantée en milieu urbain, au service des habitants du territoire ; elle doit se renouveler pour intégrer les nouvelles demandes liées aux évolutions des usages et au vieillissement notamment.
- Le tourisme et les loisirs, entre Marseille, Aubagne et Aix et toute la côte de La Ciotat à Sausset-les-Pins.

À partir des espaces dédiés à chaque type d'économie et en intégrant les espaces économiques diffus ainsi que le caractère déjà très mixte du tissu actuel, le SCOT identifie les espaces d'extension d'activités existantes et d'accueil des activités nouvelles, afin d'accueillir 80 000 emplois nouveaux.

Projet de PADD

[6.2] Un développement maîtrisé et partagé des espaces économiques pour pallier la rareté foncière

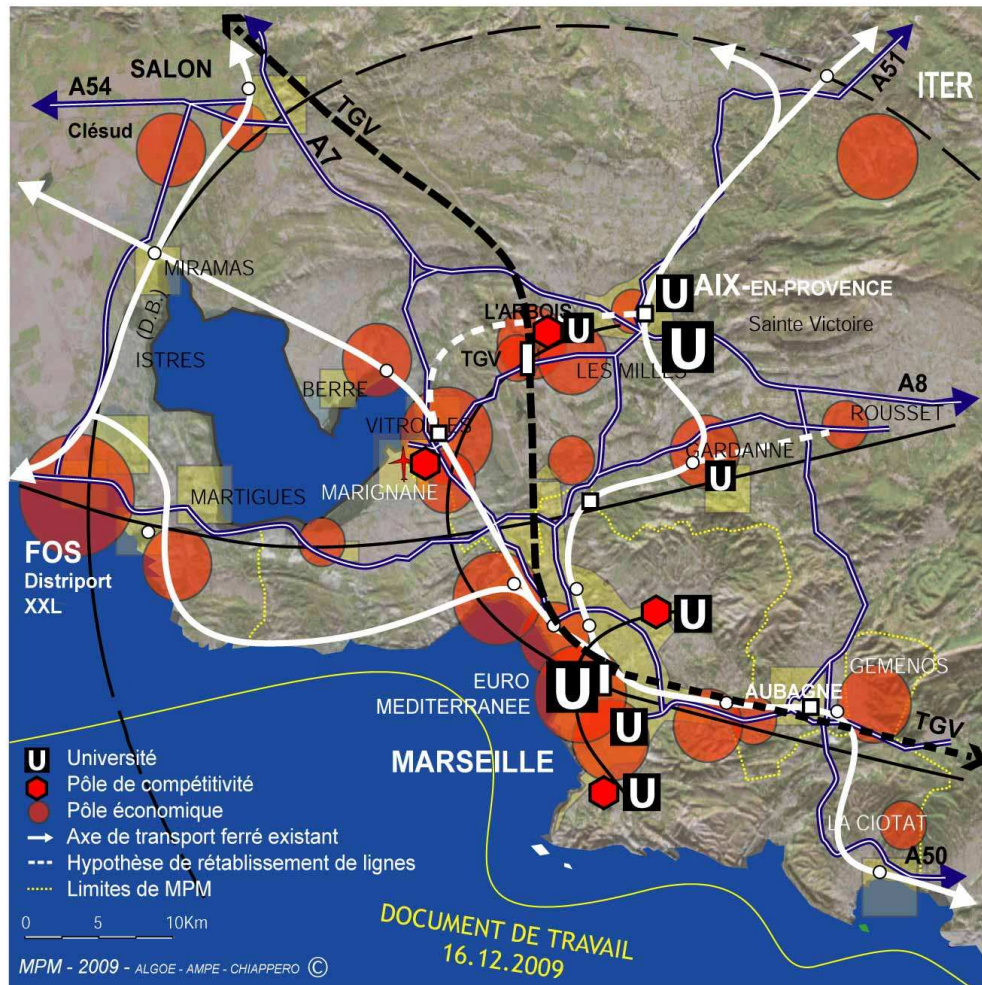
Les grandes activités consommatrices d'espace demandent une attention particulière, afin de connaître un développement économe nécessité par la rareté du foncier et la règle d'optimisation des espaces qui constitue un principe du PADD. Bien que leurs fonctions et fonctionnement soient différents, c'est le cas :

- Des zones commerciales : avec Grand Littoral, La Valentine, Bonneveine et surtout le centre ville de Marseille, en liaison avec Plan de campagne, Aubagne, Aix et Vitrolles... le commerce représente un enjeu métropolitain particulièrement aigu qui nécessite des ajustements avec les territoires voisins à travers un schéma commercial métropolitain. Compte tenu de la tendance au retour du commerce dans les centres, **le SCOT donne la priorité au commerce des pôles de centralité et limite à des cas particuliers l'extension de zones périphériques, en étudiant au niveau métropolitain un schéma commercial qui décline ces principes.**
- Des zones portuaires, pour lesquelles **le SCOT prévoit une optimisation, et une densification, des espaces au sein du Grand Port Maritime de Marseille**, en tenant compte de l'organisation du Port sur ses deux sites principaux. **Le SCOT prévoit qu'à terme le périmètre marseillais du port soit réduit grâce à une optimisation de ses espaces**, en particulier par la « verticalisation » du stockage, l'optimisation des flux, la concentration des bâtiments et des infrastructures. Les enjeux portent aussi, pour les bassins Est, sur les liaisons entre le port et la ville : il s'agira tout d'abord d'**améliorer les porosités entre les espaces**, le survol du secteur portuaire par les projets urbains comme le Silo ou les Terrasses du Port en est une illustration. Il importe ensuite de **réorganiser certaines activités portuaires afin de diminuer leurs conséquences sur le fonctionnement urbain, sur le plan des divers trafics passagers, et des flux de camions notamment, et d'accueillir des projets de loisirs et de tourisme liés à la mer.** Ainsi, l'articulation entre secteur urbain et secteur portuaire se sera amélioré et le port aura contribué à la densification de la ville.

La gestion de la rareté foncière, doit aussi être prise en compte dans le cadre d'une stratégie foncière cohérente.

Projet de PADD

[7] Optimiser les liaisons entre pôles métropolitains en priorisant les transports collectifs



[7.1] Structurer et relier les équipements et les infrastructures

L'organisation des transports collectifs interurbains comprenant le réseau ferré, les transports en commun en site propre et les cars, constitue l'ossature de l'organisation métropolitaine. Elle relie les grands pôles et équipements de la métropole. **L'organisation des grands corridors de transports collectifs se fera en liaison avec les territoires voisins.** Un schéma des modes doux complètera cette organisation.

Cette vision métropolitaine nécessite de **clarifier le rôle des grands axes routiers et autoroutiers** comme supports complémentaires de mobilité, sur la base d'une hiérarchie fonctionnelle.

Projet de PADD

[7.2] Assurer des liaisons durables avec les autres pôles en développement

Des liaisons par mode durable sont organisées entre les grands pôles de l'agglomération et les autres grands pôles métropolitains, par transport en commun ferré en priorité, ce qui nécessite :

- Avec Fos, Martigues et l'ouest de l'Etang de Berre, de développer des liaisons ferrées régulières,
- Avec Aix et ses différents pôles que sont Arbois, Les Milles, Vallée de l'Arc : d'organiser les flux à partir des pôles d'échange de Marseille Saint-Charles, de l'Arbois, d'Aix,
- Avec Aubagne, d'optimiser l'articulation des systèmes de transport urbain et réaliser la 3^e voie pour le TER en coordination avec la LGV PACA,
- Vers ITER , de développer des liaisons ferrées de type RER,
- D'intégrer la liaison avec Salon de Provence et Miramas en passant par l'Aéroport Marseille Provence sur les pôles de Marignane et Vitrolles.

Un schéma du fret, hiérarchisant les flux en fonction des infrastructures, en particulier entre les grandes zones logistiques, et privilégiant les modes durables complétera cette approche pour les marchandises.

[8] Organiser les interfaces avec les autres territoires métropolitains

Le SCOT étudie les articulations spatiales avec les territoires voisins, et notamment ceux constituant des « entrées de ville », en particulier :

- Entre Châteauneuf les Martigues et Sausset les Pins d'un côté, Martigues de l'autre,
- Entre Marignane et Vitrolles,
- Entre Septèmes les Vallons et Les Pennes Mirabeau : entrée de la zone commerciale de Plan de Campagne,
- Dans la vallée de l'Huveaune, entre Marseille, Aubagne et jusqu'à Gémenos.
- Mais aussi entre La Ciotat et Saint-Cyr-sur-mer.

○○○○○○

L'achèvement de ces orientations suppose d'élaborer puis de partager une vision commune de l'aménagement du territoire métropolitain. Le PADD du SCOT de MPM entend apporter ainsi une contribution décisive au fait métropolitain. Au-delà d'un partage de l'organisation des liaisons au sein de la métropole, il s'agit de construire une approche urbaine commune reposant sur une identité méditerranéenne et provençale partagée et sur le portage d'objectifs environnementaux et climatiques spécifiques. Il s'agit également de développer une culture de projets partagés au service de projets métropolitains d'envergure.

Projet de PADD

Objectifs du PADD pour le périmètre MPM

Les axes 3 et 4 concernent directement le périmètre de MPM. Ils contribuent à améliorer l'organisation et le fonctionnement du territoire et participent de ce fait à l'ambition métropolitaine.

Le PADD **structure le territoire en articulant développement urbain et transports en commun** autour des centralités, en intégrant densification et mixité de manière à faire vivre une proximité porteuse d'une qualité de vie pour toutes les couches de la population. Cette articulation est indispensable pour maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et favoriser simultanément la cohésion sociale.

Il organise la « **fabrication** » **d'une ville réconciliée avec la nature** qui se traduit par un grand équilibre entre le développement pour les besoins des habitants et de l'économie, et le respect de la capacité d'accueil du territoire. Le maintien intégral des espaces agricoles, la préservation et la valorisation des milieux naturels et des milieux marins et de leur biodiversité associée, la mise en œuvre d'une trame verte et bleue, la maîtrise des incidences environnementales du développement tout particulièrement sur le littoral et l'offre d'espaces de respiration aux habitants contribueront non seulement aux objectifs environnementaux mais également à la qualité de vie de tous.

Il invite à la **recherche permanente et transversale d'une plus grande cohésion sociale** résultant d'une offre de logements, d'équipements, d'espaces publics, d'emplois nouveaux, qui intègre la qualité à tous les niveaux d'action, pour les populations existantes et nouvelles.

Sur le périmètre de la communauté urbaine stricto sensu, l'engagement pris par le PADD, qui tient compte des disponibilités foncières, **est de créer 80 000 logements**, dont 40 000 seront utilisés pour la décohabitation et les besoins de renouvellement du parc. En cela, il prolonge les objectifs exprimés dans le Programme Local de l'Habitat adopté en 2006. Cet objectif devra être mis en œuvre dans un contexte de rareté foncière mais également dans un contexte de mutation urbaine déjà à l'œuvre.

L'économie joue un rôle prépondérant dans le scénario du développement durable retenu, à la fois pour créer de l'emploi, renforcer les ressources fiscales de MPM et multiplier ses capacités d'investissements tout en accélérant les mutations vers une économie de la connaissance. Le PADD crée donc les conditions spatiales favorisant ce développement économique : solutions foncières et d'immobilier d'entreprises spécifiques et création d'emplois de proximité au sein de la mixité urbaine, afin d'atteindre l'objectif de **80 000 nouveaux emplois**.

La stratégie proposée est de développer sur le territoire de MPM une « nouvelle urbanité ». Elle est guidée par les principes du développement durable. Aussi deux orientations majeures vont structurer et être le fil conducteur des Axes 3 et 4 du PADD : premièrement, l'optimisation de l'espace urbain par le renouvellement urbain et la densification, deuxièmement la préservation des espaces naturels et agricoles, par la mise en œuvre d'un projet d'ensemble. Ces 2 orientations constituent la seule combinaison possible permettant le développement urbain dans le respect de la diversité du territoire et l'amélioration de la qualité de vie. Leur cohérence est assurée par des éléments de liaison : voirie, transport en commun, modes doux, paysages, trame verte et bleue.

Projet de PADD

Axe stratégique 3 : MPM, une organisation spatiale engagée dans le développement durable

Dans cet axe 3, le PADD propose de structurer le territoire de MPM autour de 3 principes :

- Renforcer les différents niveaux de **centralités** composant l'organisation urbaine. On distingue une armature principale constituée des grands pôles de rayonnement métropolitain, et une armature secondaire comprenant les centralités secondaires et les centralités dites de proximité.
- Encourager et engager les mutations nécessaires de certains **territoires de projets**. Ces territoires ont un potentiel de développement important en termes d'habitat, d'économie, d'équipements,... Ils représentent des enjeux de renouvellement urbain, de mixité urbaine, de densification. Ils peuvent comprendre dans leur périmètre des centralités tel le territoire de projet de la Vallée de l'Huveaune et de la centralité « Valentine-La Barasse-Les Caillols ».

Si le renouvellement urbain et la densification s'appliquent à tout le territoire urbanisé de MPM, l'essentiel des objectifs en matière de population et d'emploi à accueillir et de logements à construire s'effectue sur ces territoires de projet.

- Mailler ces centralités et territoires de projets par un **réseau hiérarchisé de transports en commun** : métro, tram, bus, navettes maritimes, mais aussi par une trame organisée de modes de déplacements doux.

[9] S'appuyer sur les centralités et les renforcer pour densifier et organiser le maillage de l'espace urbain communautaire

[9.1] Organiser l'espace urbain autour de centralités hiérarchisées

Outre l'hyper-centre marseillais, la structuration de l'espace urbain de MPM s'organise autour de 3 niveaux de centralités.

Le premier niveau de centralité « rayonne » bien au-delà du territoire de MPM par certaines des fonctions proposées, notamment économiques et de loisirs. Le potentiel de densification de ces centralités est important. Ces pôles sont reliés entre eux par des transports lourds, ils articulent différents modes de transport et bénéficient d'un haut niveau d'équipements et de services. Pour certains, ils constituent de véritables morceaux de ville à créer.

6 grands pôles constituent cette armature principale du territoire :

- Le pôle Euroméditerranée et son extension,
- Le pôle de Prado-Michelet-Capelette autour du Stade Vélodrome,

Avec l'hyper centre - Vieux Port, ces centralités constituent le Grand Centre de Marseille ;

Projet de PADD

- Le pôle de la Valentine-Les Caillols-La Barasse,
- Le pôle de Saint-Antoine, intégrant Grand Littoral et la zone franche urbaine,
- Les deux pôles de la Ciotat et de Marignane qui structurent l'espace de deux des bassins de vie de MPM, ces communes jouant un rôle d'équilibre pour le développement de MPM dans les prochaines années.

Le second niveau de centralité est constitué de certains centres communaux et de centres de secteurs sur Marseille. Ces centralités organisent la vie résidentielle de la population autour d'une offre de premier service, tant public que privé avec une offre d'équipements, de commerces et de services. Elles sont à développer et conforter pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle au sein d'une armature secondaire qui a pour objet de conforter par un niveau intermédiaire la structuration du territoire communautaire.

Elles sont reliées aux pôles principaux par une desserte en transports en commun performante, en particulier par les bus à haut niveau de service, organisée autour de pôles d'échanges accessibles en modes doux.

Elles dégagent les possibilités ad hoc de développement de l'habitat pour accueillir les nouvelles populations, dans une logique renforcée de mixité urbaine : commerces, services, logements notamment.

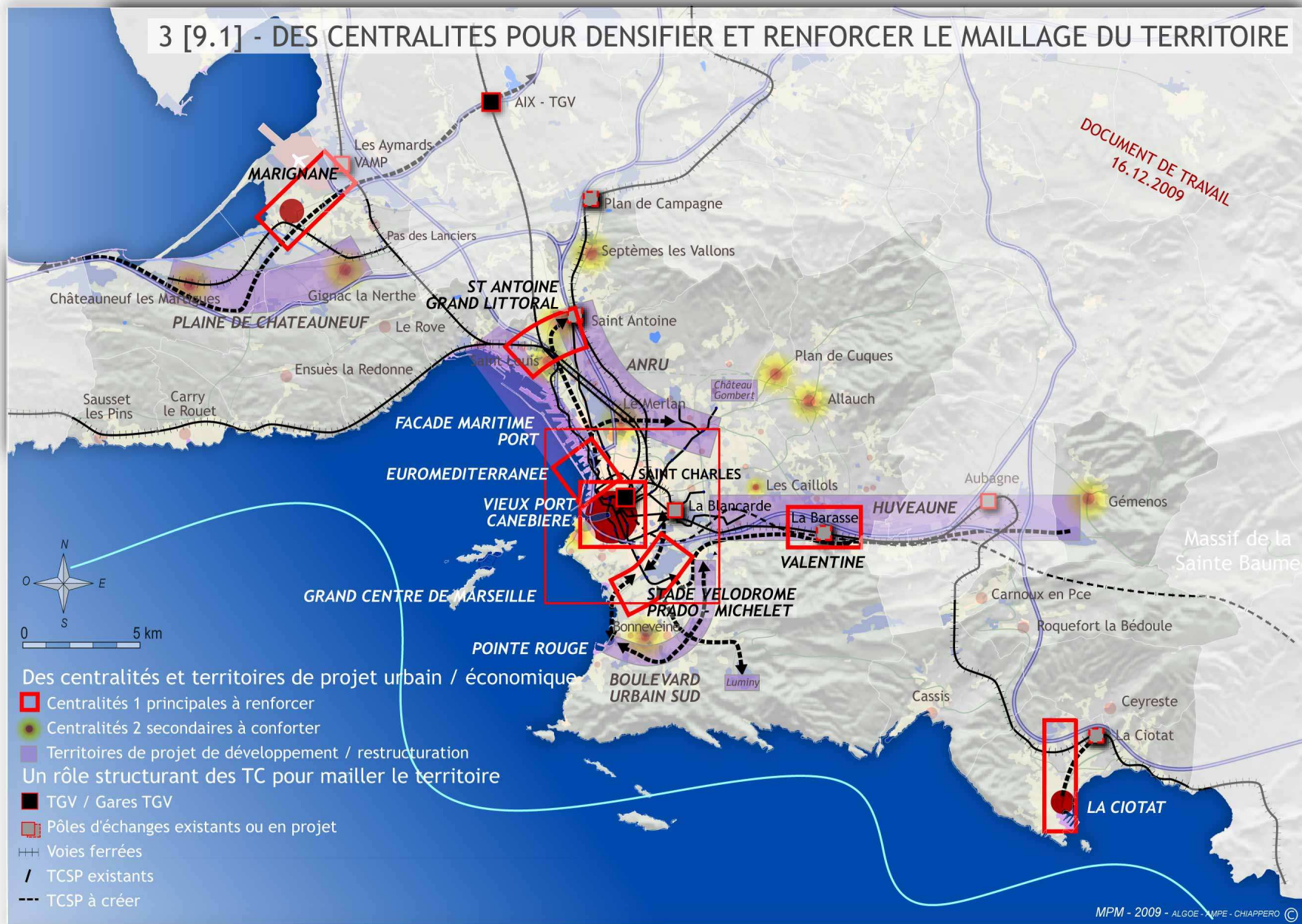
Il s'agit :

- des centres des communes de Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe, Allauch et Plan-de-Cuques, Gémenos et Septèmes-les-Vallons,
- à Marseille : Bonneveine, Le Merlan au Nord Est, Saint-Louis, en lien avec l'extension d'un TCSP vers le Nord.

Le troisième niveau est celui des centres de proximité. Il est constitué des autres centres communaux de MPM, ainsi que certains noyaux villageois de Marseille. Les niveaux de services, d'équipements et d'accès y sont maintenus, ou légèrement renforcés, notamment par un réseau de modes doux et un meilleur rythme de desserte par les TCSP existants, sans dégager d'extensions significatives pour l'habitat ou les activités.

Les possibilités d'extension et de développement, liées en grande partie à la qualité de la desserte en transport en commun sont les principaux éléments distinguant ces deux derniers niveaux de centralité. Ils forment l'armature secondaire du territoire communautaire.

Toutefois, la préservation du bâti traditionnel, l'amélioration des déplacements et de l'usage de la voiture dans les centres, pour réduire le stationnement sauvage, la mise en place de cheminements piétons et vélo sécurisés, le principe de mixité urbaine avec notamment le maintien et/ou le renforcement d'une dynamique commerciale, tous ces éléments sont communs à l'ensemble des centralités.



Projet de PADD

[9.2] Engager les territoires de projets

L'organisation de l'espace urbain communautaire ne repose pas uniquement sur ces centralités. Ces dernières vont s'articuler avec un certain nombre de territoires dit « de projets ».

Ils sont identifiés en raison de leur potentiel en matière de renouvellement et de mixité urbaine comme par exemple la Vallée de l'Huveaune, de leur articulation avec une opération existante, telle la Façade Maritime Nord et Euroméditerranée, et pour certains de l'effet de levier, « élément déclencheur » qu'ils pourraient engendrer sur un plus vaste territoire, cas des sites ANRU pour les quartiers du Nord de Marseille.

Sur ces territoires, l'action publique est importante, organisée à travers l'ensemble de ses champs de compétences dans une démarche de projet d'ensemble. Il s'agit de :

- La Façade Maritime Nord de Marseille et ses espaces portuaires et para-portuaires, afin de faciliter l'accès aux bassins Est et le fonctionnement des plateformes logistiques ; afin également d'articuler Euroméditerranée et son extension aux territoires limitrophes dont le pôle de Saint Antoine, les quartiers de Saint Louis, Bougainville, de Saint Mauront, et de la Cabucelle,
- Le territoire des opérations ANRU et du GPV à Marseille qui peut bénéficier à une partie des quartiers du Nord de Marseille et au sud de Septèmes-les-Vallons,
- La Vallée de l'Huveaune, à partir de la Capelette jusqu'à la limite du territoire communautaire, auxquels pourront s'ajouter des centres ou noyaux urbains anciens déqualifiés et qui peuvent muter du fait de leur obsolescence : les noyaux villageois de Pont de Vivaux, de Saint Loup et de l'échangeur Florian. Il comprend le pôle de la Valentine-La Barasse-Les Caillols,
- Le territoire du Boulevard urbain Sud jusqu'au Quartier de la Pointe Rouge,
- La plaine depuis Châteauneuf-les-Martigues jusqu'à Marignane, à proximité des nouvelles zones de développement économique et résidentiel.

Si l'organisation urbaine proposée dans le PADD met l'accent sur certaines centralités et sur des territoires de projets, sur lesquelles le DOG déclinera des orientations plus précises, le renouvellement urbain et la densification s'appliquent à tout le territoire urbanisé de MPM, notamment sur les axes de transports en commun.

[9.3] Intensifier la ville en prenant appui sur les transports en commun

Le SCOT privilégie le développement urbain dans cet ensemble de centralités et territoires de projets, et leur assure un maillage par une desserte multimodale, qui intègre l'offre en transports en commun, si possible en site propre, les modes doux, notamment pour rejoindre les haltes de transport en commun, et les parkings, obligatoirement associés à cette fonction d'échange.

Projet de PADD

Le degré de multi-modalité sera proportionnel à l'importance de chaque centralité et le degré d'urbanisation nouvelle dépendra de la proximité aux grands pôles et de leur desserte en transport en commun et en modes doux.

Cette structuration s'appuie sur les projets actuels de développement des transports en commun, à leurs différentes échelles :

- Desserte prioritaire des pôles de l'Etoile (technopôles de Château Gombert et site de Saint-Jérôme) et de Luminy, afin de favoriser leur attractivité et les échanges avec le tissu économique métropolitain et ainsi de consolider l'arc de la connaissance,
- Relation en site propre de l'aéroport Marseille Provence à Marignane au centre de Marseille,
- Réseau de Bus à Haut Niveau de Service vers le Nord et le Sud de Marseille depuis son centre.

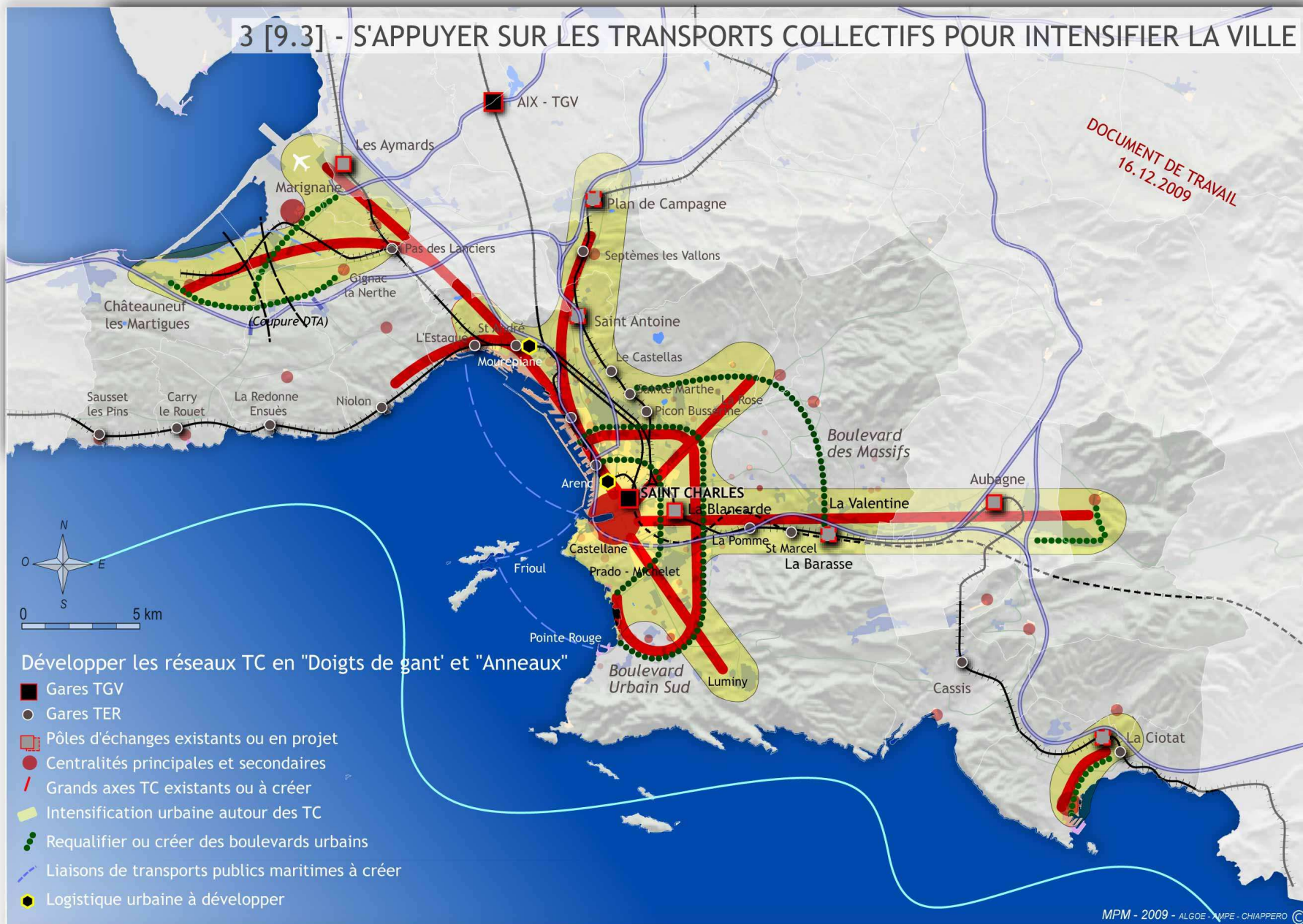
Dans un premier temps, ils serviront de support aux développements urbains.

Les grands principes retenus à ce stade pour les futures évolutions reposent sur :

- Le développement du corridor de Martigues à Aix desservant les communes de Gignac-la-Nerthe et de Marignane, l'aéroport et la ZAC des Florides, ainsi que l'ensemble des zones résidentielles et économiques du secteur ; ces liaisons se feront à la fois par le pôle d'échanges de « VAMP » (Vitrolles, aéroport Marseille Provence) et celui du Pas des Lanciers en intégrant à long terme la voie des pétroliers,
- La desserte de Plan-de-Cuques et Allauch pour accompagner la croissance démographique de ce territoire,
- La continuité du réseau dans la vallée de l'Huveaune, avec la valorisation du futur TCSP Aubagnais qui pourrait être raccordé au futur pôle d'échanges de la Barasse ; sur le long terme, le prolongement d'un TCSP devra être envisagé à partir du tramway arrivant aux Caillols,
- L'extension du réseau au sud de Marseille, avec en particulier la future « rocade TC » de la Pointe Rouge à Saint Loup en passant par Mazargues,
- La desserte de Gémenos, à partir du futur quartier sur la zone des Paluds à Aubagne,
- La desserte de La Ciotat, et les évolutions nécessaires de sa gare TER,
- Le développement des pôles d'échange de VAMP, Pas des Lanciers, Saint Antoine, d'Arenc et de Cassis.

Ces grands principes sont repris par le Plan de Déplacements Urbains de MPM qu'il convient de réviser sur la base de l'ensemble de ces orientations.

3 [9.3] - S'APPUYER SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR INTENSIFIER LA VILLE



Projet de PADD

[9.4] Faire évoluer le rôle et l'organisation des infrastructures en milieu urbain

Les infrastructures urbaines ont été conçues dans une période privilégiant la voiture individuelle et la facilité de circulation automobile en milieu urbain. Cette époque est révolue et **les infrastructures routières doivent devenir le support d'un développement urbain plus qualitatif, en relation avec les espaces de services et de commerces** notamment. De plus la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements automobiles constitue un enjeu et un objectif majeur.

Le PADD organise ainsi la hiérarchie de ces infrastructures, dans le cadre d'un schéma radioconcentrique :

- **Les autoroutes ont pour fonction principale de relier l'entrée des villes aux autres villes de MPM, de la métropole, et au-delà ; elles n'ont pas de fonction de desserte urbaine.**
Elles deviennent des supports de multi-modalité en intégrant des voies réservées aux liaisons TC interurbaines, dans une organisation « apaisée » des trafics. Dans leurs parties terminales, elles peuvent devenir à terme des boulevards urbains, mieux intégrés au tissu urbain environnant, à condition que soit organisée la régulation des trafics d'entrée dans la ville.

- **Les boulevards urbains permettent, à partir de ces accès autoroutiers ou des accès par le réseau routier principal, de pénétrer dans les différentes communes et secteurs urbains et de les traverser.**

Sur certaines routes départementales comme la RD568 et la RD9 dans la Plaine de Châteauneuf les Martigues ou la RD8 à Gémenos, comme sur les boulevards urbains marseillais tels que Jarret, Capitaine Gèze, le futur Boulevard Urbain Sud ou Prado-Michelet, ces boulevards urbains irriguent le réseau des voiries secondaires et assurent une fonction de multi-modalité en prévoyant les emplacements pour la circulation piétonne, vélos et les TC. Ils servent de support pour des activités riveraines de service et de commerce. Le stationnement est organisé en conséquence.

Le PADD limite la circulation automobile dans les espaces les plus denses, en accordant une priorité absolue aux modes TC et doux. Dans les secteurs moins denses, cette priorité aux modes doux se traduira par une trame de cheminements piétons et cyclables permettant l'accès aux haltes TC ou aux parc-relais.

Enfin, quand c'est possible, les enjeux liés au maintien voire à la restauration de certains corridors écologiques doivent être pris en compte dans l'évolution des infrastructures.

Projet de PADD

[9.5] Assurer la place de la logistique urbaine

Les décisions prises de création de nouvelles surfaces commerciales à Marseille représentent plus de 150 000 m² et la raréfaction du foncier dans Marseille pousse les opérateurs logistiques à positionner leurs plateformes en périphérie : ceci contribue à la congestion des autoroutes et des accès à la cité phocéenne.

La logistique urbaine doit donc voir son fonctionnement évoluer, dans la mesure où l'accès par camion de fort tonnage sera découragé hors des autoroutes et boulevards urbains, et que l'utilisation d'autres supports modaux sera encouragée.

Deux objectifs seront poursuivis avec **l'intégration de la dimension logistique dans les projets urbains et le développement de centres de basculement des marchandises des véhicules de gros tonnage à des véhicules de livraison** adaptés à la circulation urbaine. La plate forme des Aiguilles à Ensues la Redonne est identifiée.

A un autre niveau, MPM a la chance de disposer de grandes infrastructures de logistique. **Le port de Marseille ainsi que la plateforme de fret et les sites de transport combiné à Mourepiane et au Canet sont en particulier dédiés à la livraison de marchandises de gros tonnage**, avant que celles-ci soient chargées sur des véhicules de tonnage réduit pour être acheminées à destination.

[10] Organiser les transformations urbaines dans une optique de renouvellement, d'intensité et de qualité

[10.1] Organiser le renouvellement urbain pour préserver l'espace

Le SCOT prévoit le maintien des espaces naturels et agricoles pour répondre aux enjeux de développement durable, garantir la qualité des paysages et améliorer la qualité de vie.

Par conséquent, le développement urbain s'effectue prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants, en particulier dans les centralités et les territoires de projets. Le maintien et le développement de la mixité fonctionnelle des tissus urbains constituent, en outre, un enjeu fort du PADD.

[10.2] Imposer des principes forts de densification ciblée

L'intensification urbaine est mise en œuvre au travers d'une densification ciblée, prenant en compte les spécificités de chaque territoire, intégrant les enjeux de qualité du cadre de vie et notamment l'insertion urbaine et paysagère, les réflexions conjointes sur le bâti et le non bâti...

Elle repose sur plusieurs leviers dans le PADD, en particulier :

- La mutation de secteurs peu denses vers des formes urbaines plus denses, adaptées à chaque site, qu'il s'agisse de foncier à vocation économique comme les zones industrielles et portuaires ou à vocation d'habitat : extension d'Euroméditerranée,

Projet de PADD

Docks libres, « coutures » entre des quartiers à Septèmes-les-Vallons, la Ciotat, Gignac la Nerthe, Marignane, Châteauneuf les Martigues.

- Le passage d'une construction de logements sous forme de lotissement ou pavillonnaire à des formes d'habitat plus dense, comme les maisons de ville ou un habitat collectif intégré à son environnement.
- L'optimisation du foncier et l'évolution des formes urbaines sur des opérations d'extension notamment à travers des ZAC : Sainte Marthe, Régny, Château Gombert, les hauts de Septèmes-les-Vallons,...
- L'utilisation du potentiel offert le long des principaux corridors de déplacements et autour des pôles d'échanges actuels et à venir : gare Saint Charles, pôles d'échanges métropolitains de Saint Antoine, La Barasse, les Aymards, les gares de Septèmes les Vallons, de Cassis, de La Ciotat et de l'ensemble des communes de la Côte Bleue.
- L'augmentation des hauteurs dans certains secteurs urbains résidentiels et la construction des tours sur certains sites ponctuels, telles celles qui sont envisagées à proximité du port, en anticipant les évolutions induites des paysages urbains, à l'image des réflexions autour de la nouvelle « skyline » au sein d'Euroméditerranée.

[10.3] Faire évoluer les formes urbaines dans les opérations d'aménagement

Le PADD est l'occasion de proposer un virage décisif dans la conception et la réalisation des nouvelles constructions. Les exigences environnementales (énergie, pluvial, matériaux...) appliquées à la construction neuve comme à la réhabilitation, la recherche d'une nouvelle image architecturale, la recherche d'une mobilité optimale invitent à faire preuve d'innovation dans les opérations d'aménagement. Le laboratoire urbain méditerranéen que constitue Euroméditerranée doit pouvoir entraîner toute la métropole dans cette ambition, même si les échelles et les contextes territoriaux ne sont pas identiques.

[11] Gérer de façon dynamique la croissance de l'habitat en intégrant les évolutions sociétales

[11.1] Des objectifs de croissance et un nouvel équilibre entre les bassins Est, Centre et Ouest

Le SCOT se fixe l'objectif de construire 80 000 logements afin d'assurer la décohabitation des ménages et les besoins en renouvellement du parc existant ; cet effort de construction sera réparti de la façon suivante entre les grands secteurs de l'agglomération :

- Centre : 60 000 logements,
- Est : 8 000 logements,
- Ouest : 12 000 logements.

Projet de PADD

Le PADD vise en effet à assurer un développement des différents secteurs de l'agglomération et un nouvel équilibre entre Est, Centre et Ouest, par la croissance de l'habitat, la répartition des zones d'emploi, le rééquilibrage des populations. Ce nouvel équilibre vise autant la mixité fonctionnelle que la mixité sociale.

[11.2] Des logements diversifiés ciblant les grandes catégories de population

Dans les nouvelles opérations d'urbanisme et d'aménagement, le SCOT encourage la **diversification des formes de logement**, afin de répondre aux besoins spécifiques de certaines populations : personnes âgées dépendantes et autonomes, dont le poids est important et va continuer à croître dans l'agglomération, étudiants en particulier dans le centre-ville de Marseille mais également sur Luminy et Château Gombert. Le SCOT, relayé par le PLH, prévoit également de répondre aux parcours résidentiels des ménages, avec une offre de logements locatifs de toute taille.

En accord avec les documents-cadres spécifiques et en cohérence avec le PLH, **des aires d'accueil de gens du voyage sont réparties dans les différents territoires de l'agglomération et des logements d'urgence sont prévus dans les différentes parties de MPM** pour répondre aux besoins des populations très démunies.

[11.3] Rééquilibrer et répartir l'habitat social

Le SCOT se fixe comme objectif de rééquilibrer le taux d'habitat social en utilisant le levier des nouvelles opérations de construction afin d'assurer cette meilleure répartition conformément au PLH. **Au moins 25% des logements réalisés dans les opérations d'aménagement et de renouvellement seront des logements sociaux.**

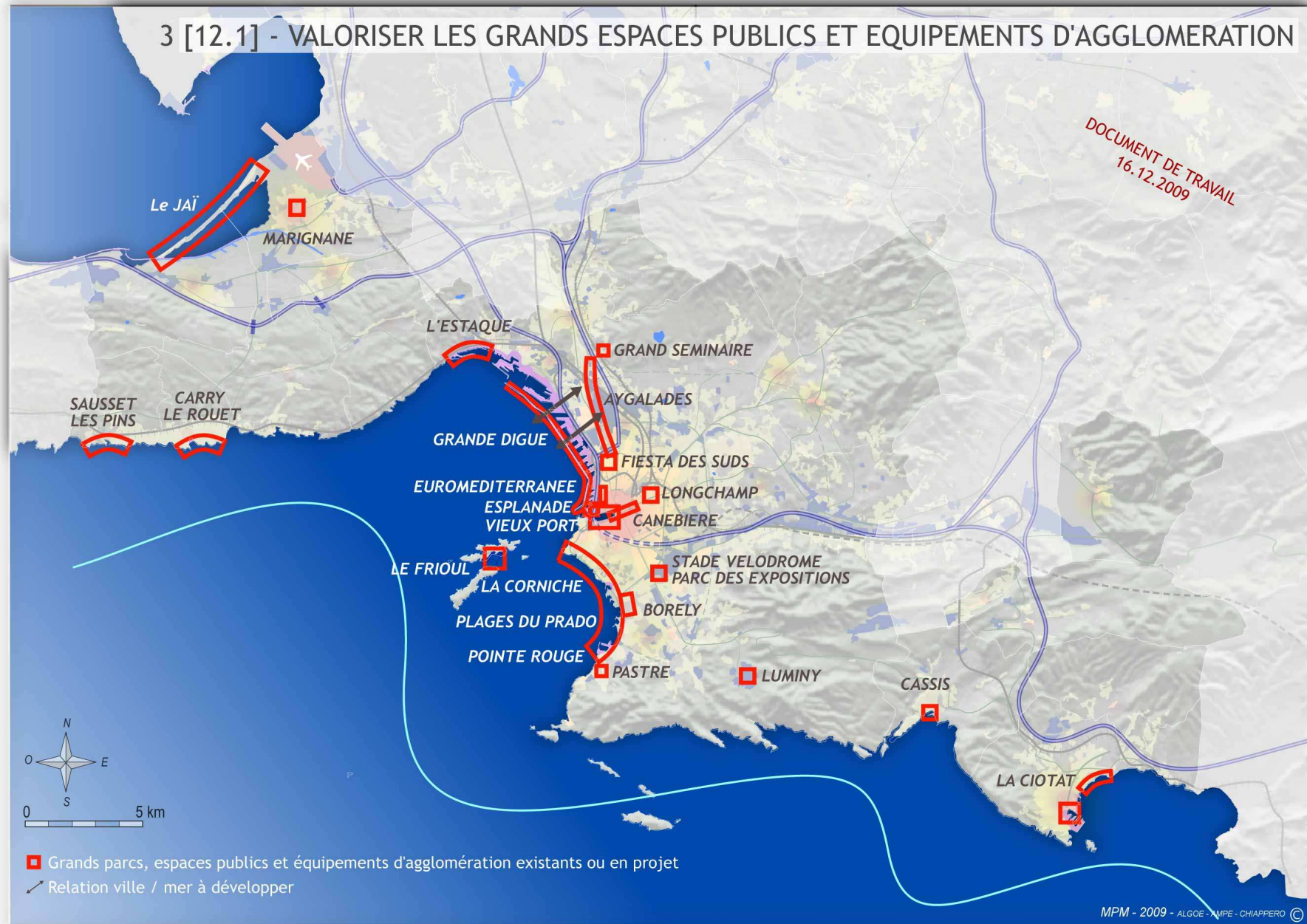
Cet effort de logement social sera plus intense dans les territoires qui en sont dépourvus. Il tiendra bien évidemment compte de l'effort général de logement.

[12] Réaliser les grands équipements communautaires

[12.1] Organiser les grands espaces publics ouverts

Le SCOT prévoit les espaces nécessaires à la tenue de grands évènements ou des manifestations d'ampleur :

- Autour des ports : Vieux port, Docks des suds, un espace adapté dans le secteur de l'Estaque,
- Autour des plages : notamment les plages du Prado,
- ainsi qu'une grande esplanade pour manifestations et grands évènements, en remplacement du J4.



Projet de PADD

[12.2] Mettre à niveau l'offre existante et créer de nouveaux équipements

Le SCOT prévoit les possibilités d'extension ou de requalification des grands équipements de l'agglomération, qu'il s'agisse de l'aéroport de Marignane, du Parc des expositions, du Stade Vélodrome ou du Palais Longchamp, pour ce qui est des projets identifiés aujourd'hui.

Il prévoit également les implantations des grands équipements nécessaires au fonctionnement et au développement de l'agglomération, comme le nouveau Palais des Congrès, le MUCEM et le Centre régional de la Méditerranée, le Silo, le FRAC, le pôle aquatique, Euromed center...

Il prévoit le développement des différentes implantations du pôle santé.

[13] Maîtriser les ressources et les risques

Un équilibre entre les besoins de la population, les nécessités de développement en termes d'attractivité et de compétitivité et le respect de la capacité d'accueil du territoire doit être trouvé.

L'agglomération possède des ressources naturelles exceptionnelles qu'elle doit à la fois protéger et valoriser, en poursuivant parallèlement une meilleure maîtrise des risques qui la menacent.

[13.1] Gérer et assurer la pérennité de la ressource en eau

La préservation des ressources en eau constitue une priorité, en luttant en particulier contre les risques de pollution des masses d'eau. Le SCOT fait une priorité du maintien en bon état des masses d'eau superficielle et souterraine. Pour cela, **il préconise dans les milieux terrestres et marins de :**

- Protéger non seulement la ressource d'un point de vue qualitatif et quantitatif, mais également les écosystèmes associés à ces masses d'eau : respect de la Directive Cadre Eau, mise en œuvre du SDAGE...,
- Penser l'eau non seulement comme une ressource mais aussi comme élément structurant du territoire : réseau hydrique et milieux naturels associés avec la trame bleue, continuité territoriale, espace de respiration des cours d'eau : Caravelle à Septèmes qui devient ruisseau des Ayalades, Huveaune, Cadière, Raumartin notamment, mais aussi canal de Marseille,
- Porter une attention particulière aux entités des Étangs du Bolmon et de Berre : accessibilité à la ressource, conflits d'usage, pollutions diffuses,
- Poursuivre les améliorations pour une meilleure qualité de l'assainissement : sécurisation et mise aux normes des équipements.

Enfin, les enjeux de préservation de la ressource en eau, s'étendent à ceux liés à la biodiversité marine et sous-marine qui doit être rétablie y compris dans le port.

Projet de PADD

[13.2] Limiter les risques en amont

Les grands équipements et installations existants se doteront de plan de réduction des effluents. La dépollution des sols aujourd'hui pollués constitue un préalable à toute nouvelle opération foncière. L'exploitation des carrières se fait dans des conditions règlementées. D'une manière générale l'analyse des risques s'effectue en amont de la décision.

La prévention du risque incendie passe par une gestion maîtrisée de la forêt, notamment par la plantation d'essences pyrophytes et le développement du pastoralisme sur les principaux massifs que sont la chaîne de la Nerthe à Châteauneuf-les-Martigues, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Le Rove, les massifs de l'Etoile à Septèmes-les-Vallons, Marseille, et du Garlaban à Allauch et Plan-de-Cuques, la Sainte-Baume à Gémenos, le Grand Caunet à Roquefort-la-Bédoule et les Calanques à Marseille. En complément la gestion des abords des massifs boisés se révèle indispensable.

La prévention contre les risques technologiques passera soit par le transfert des établissements dangereux hors des zones urbaines sera étudié puis organisé, soit par des mesures de protection et de prévention renforcées.

Contre les risques d'inondation, des bassins de rétention associés à des actions en amont du type parcs urbains, sont mis en place, en particulier dans des espaces tampons.

[13.3] Intégrer la nuisance du bruit dans la planification

Le plan Bruit de MPM sert de support pour décider du niveau des protections phoniques à installer sur certains axes, qui correspondent pour l'essentiel aux axes autoroutiers. Elles seront complétées pour les zones urbaines avoisinantes de l'aéroport, en appui du Plan d'Exposition au Bruit existant.

Les caractéristiques du développement urbain sont adaptées à proximité des zones de bruit selon le niveau sonore : fonctions développées, niveau de densité.

Le développement urbain résidentiel se développe au maximum dans des zones de calme préservées.

[13.4] Optimiser la gestion des déchets

La gestion des déchets sera optimisée sur le territoire de MPM, à la fois en diminuant la quantité de déchets produits, en améliorant les capacités de tri sélectif et en recherchant la valorisation maximale des déchets selon le principe « Jeter moins, Trier mieux, Traiter plus ».

De plus, le DOG prévoira des emplacements préférentiels et des réserves foncières pour la localisation des centres de transfert afin d'optimiser la gestion des déchets.

Projet de PADD

[13] Viser une agglomération durable contribuant aux objectifs climatiques de maîtrise énergétique

L'articulation entre urbanisation et transports en commun développée au début de ce troisième axe constitue un moyen décisif pour lutter contre les changements climatiques, en limitant les émissions de gaz à effet de serre. **Il est complété par des règles de maîtrise de l'énergie se traduisant par des normes adaptées dans toutes les opérations urbaines.**

Afin de réduire la dépendance énergétique du territoire, le SCOT organise la production énergétique, qu'il s'agisse de fermes éoliennes marines, de « fermes » ou de centrales solaires au sol ou intégrées dans le bâti. **Des équipements de récupération et de valorisation de l'énergie seront installés**, en utilisant la cogénération notamment. Le potentiel de la géothermie et des réseaux de chaleur sera exploité.

L'organisation des transports se pliera à des normes limitant l'émission de gaz à effet de serre ; il en sera de même pour les cahiers des charges d'aménagement de tous les projets urbains.

Axe stratégique 4 : MPM, territoire de solidarité et de proximité

Cet axe stratégique décline le fonctionnement urbain, la qualité et le cadre de vie à l'intérieur du territoire communautaire.

MPM, territoire des proximités, constitue d'abord un territoire accessible à tous, notamment en termes d'habitat, d'emplois, de services, d'équipements et de commerces.

Il répond aux besoins de tous et particulièrement des ménages les plus fragiles : personnes aux revenus modestes, personnes âgées, et jeunes. Il participe à la construction d'un territoire de solidarité.

Il est correctement desservi par une offre de transports publics urbains. Il permet une circulation à pied et en vélo rendue possible et agréable par le traitement des espaces publics et par la valorisation de ses espaces naturels et ses cours d'eau présents de façon continue ou éparse au sein de son espace urbanisé.

Enfin, il s'appuie aussi sur la dynamique et l'équilibre maintenu avec ses grands paysages naturels et l'espace agricole.

[15] Organiser les proximités à partir des centralités secondaires, pôles de vie bien équipés et reliés

[15.1] Renforcer l'armature secondaire

En s'appuyant sur l'armature urbaine principale et les polarités des territoires de projets, **l'armature secondaire est constituée des noyaux urbains des communes périphériques et de Marseille** précisée plus haut. Cette armature doit disposer d'une infrastructure de services au sens large : services publics et privés, équipements publics et privés, espaces publics, espaces verts.

Dans ces pôles, les nouvelles opérations d'urbanisme devront intégrer une proportion minimale d'espaces verts et d'équipements publics. Condition essentielle de leur développement, **ils seront correctement reliés aux pôles de l'armature principale et aux grands axes de transport en commun. En matière de déplacement, ils sont les lieux où sont favorisés les déplacements alternatifs à la voiture : aménagement de l'espace public, circulations douces.**

[15.2] Faire vivre les centralités secondaires et de proximité

La présence des services, du commerce et de l'artisanat en milieu urbain constitue un puissant facteur de maintien ou de constitution des formes de mixité, **que le PADD encourage.** Le commerce de proximité est un élément important à plusieurs titres. Il est l'un des premiers éléments de l'animation des quartiers et contribue au vivre ensemble et un des liens dans la fabrication de la mixité fonctionnelle, entre activités tertiaires et habitat. Enfin, il offre un panel suffisamment large à la population environnante, actifs et habitants et limite ainsi les déplacements en voiture vers les commerces de périphérie.

Projet de PADD

En permettant les fonctionnements de proximité pour tous les usagers, habitants et actifs, le SCOT vise une armature équilibrée entre les différentes communes et parties du territoire communautaire.

[15.3] Faire évoluer les modes de fonctionnement par l'exemple : écoquartiers et nouvelles urbanités

Un tournant est en train d'être pris dans la conception urbaine des projets urbains, avec des tendances lourdes : évolutions réglementaires sur l'efficacité énergétique avec des solutions de plus en plus diverses, intégration de la nature en ville, mixité sociale et fonctionnelle recherchées, gestion de l'eau et tout particulièrement gestion des eaux pluviales, choix de l'orientation des bâtiments, place de la voiture et du stationnement, modes de concertation et de participation des habitants etc.

Si un label écoquartier n'existe pas encore, le monde professionnel et politique s'accorde sur cette qualification pour pousser aussi loin que possible des innovations en matière de ville durable. A l'échelle de leur ville et à l'échelle nationale, les écoquartiers font office d'exemples et d'émulation pour l'ensemble des opérations d'une ville. MPM doit s'inscrire résolument dans ces évolutions en construisant des écoquartiers dont l'ambition doit être à la hauteur des enjeux spécifiques du territoire sur certaines questions telles que la mixité, la question de l'eau, les économies d'énergie... Pour ce, **le PADD prévoit la création d'au moins un écoquartier dans chacun des bassins Est, Ouest et plusieurs au Centre**, dans une typologie permettant de répondre à des enjeux complémentaires dans chacun des cas : niveau de densité, type d'intégration urbaine, proximité d'un TCSP, prise en compte en amont des enjeux environnementaux et notamment des nuisances sonores, des risques et des besoins de protection des ressources naturelles. Ils comporteront à minima une centaine de logements chacun, et respecteront les standards nationaux qui émergent. La sélection par le Ministère de l'extension d'Euroméditerranée au titre de la démarche « Ecocités » va bien évidemment dans ce sens.

Dans toutes les opérations urbaines, **le PADD encourage l'interpénétration de proximité entre espaces naturels ouverts et espaces urbains** à l'exemple des cités-jardins ainsi que des objectifs de mixités sociale et fonctionnelle.

[16] Fabriquer une ville du vivre ensemble

Les ségrégations territoriales et sociales ont marqué les décennies passées en débouchant sur des situations critiques sur le plan social, sur le plan des ressources des collectivités et du manque de moyens pour répondre à des problèmes quotidiens. Face à ce constat, **la promotion des mixités fonctionnelle et sociale permettra de favoriser les proximités**, en contribuant à l'équilibre du territoire communautaire, des noyaux villageois jusqu'aux quartiers centraux de la cité phocéenne.

[16.1] Répondre à l'enjeu de la mixité fonctionnelle

MPM présente historiquement un fonctionnement urbain marqué par la mixité des fonctions : 20% seulement des emplois se situent dans des zones économiques dédiées. Cette mixité

Projet de PADD

fonctionnelle se renforce aujourd'hui avec le développement de l'économie résidentielle, notamment des services à la personne.

Cette mixité entre les fonctions résidentielles et économiques est une orientation d'autant plus stratégique que la Communauté urbaine se trouve dans une période de rénovation urbaine et dans un contexte de rareté foncière.

Elle est l'un des éléments de la proximité qui doit être encouragé sur l'ensemble des différentes centralités hiérarchisées, de l'hyper centre marseillais aux noyaux villageois des autres communes.

En dehors de cas spécifiques évoqués ci-après, le projet d'Aménagement encourage la mixité des fonctions dans les secteurs denses et/ou très bien reliés en TC.

Elle ne doit cependant pas constituer un principe absolu dans la mesure où des principes de maîtrise des risques et d'optimisation du fonctionnement urbain amènent à **concentrer certaines activités dans des zones spécialisées** ; c'est le cas :

- des activités logistiques et de certaines activités productives qui doivent trouver leur place dans des espaces dédiés proposant les services adaptés : les zones d'activités d'Empallière à Saint Victoret, des Florides à Marignane, des Aiguilles à Ensues la Redonne, Athélia à la Ciotat,
- des activités liées à l'économie de la connaissance incluant le tertiaire supérieur, la technologie et la recherche qui, soit relèvent de « parcs technologiques spécialisés » lorsqu'un seuil critique est atteint, soit relèvent d'espaces tertiaires de bureaux concentrés permettant des effets de synergie ; c'est le cas de l'extension d'Euroméditerranée, des alentours du Stade Vélodrome et du Prado, de Luminy et d'Athélia V à la Ciotat.

[16.2] Assurer l'équilibre social des territoires

La production d'une offre de logements sociaux et en accessibilité à coûts maîtrisés est indispensable pour répondre aux besoins des populations les plus modestes, mais aussi pour réduire les tensions des marchés immobiliers. Cet objectif sera atteint en **développant une offre de logements sociaux dans les territoires encore peu dotés.**

La mixité sociale est un principe retenu par le PADD. Les nouvelles opérations d'urbanisme contribueront à cet objectif déjà évoqué avec 25 % de logements sociaux dans les nouvelles opérations.

Par ailleurs, l'équilibre social ne repose pas uniquement sur l'offre de logements sociaux. L'offre de parcours résidentiels pour toutes les catégories de la population est un objectif tout aussi important pour répondre à l'importante demande de logements. **Les opérations d'aménagement afficheront à ce titre des objectifs dans les différents segments du marché.**

Projet de PADD

[16.3] Intégrer les territoires en marge et renforcer la cohésion sociale

Le PADD précise les modes d'articulation entre les différents types d'espaces urbains, qu'ils soient économiques ou résidentiels. Les territoires situés aux franges de certains projets doivent y être pleinement intégrés, afin de ne pas créer de nouvelles marges urbaines. C'est le cas notamment pour le secteur d'Euroméditerranée, les principales opérations ANRU, les grandes ZAC et autres territoires de projet, y compris ceux qui sont situés au contact des espaces naturels.

De façon plus générale, les grands ensembles d'habitat, souvent mal desservis, peu équipés voire marginalisés, doivent être intégrés dans la structuration du territoire, en complément de leur réhabilitation dans certains cas. Cette intégration doit être adaptée à l'échelle des ensembles concernés et pallier les manques les plus importants : desserte par les transports en commun, amélioration du niveau d'équipements et de services, en lien avec des noyaux villageois dans certains cas, développement des modes doux et rénovation de l'espace public, amélioration des performances énergétiques...

[17] Entre mer et collines, préserver et organiser un patrimoine naturel d'exception

Le patrimoine naturel constitué de la mer et du littoral d'une part, des grands espaces naturels d'autre part constitue le socle de l'identité des différentes composantes de Marseille Provence Métropole. La mise en œuvre du triptyque « valorisation - protection – gestion » de cet ensemble est largement engagée. Il convient d'amplifier ces actions par un véritable projet d'ensemble.

[17.1] Valoriser le littoral et faciliter son accès

Le PADD favorise l'accès à la mer hors des zones spécialisées du Grand Port Maritime de Marseille.

La réouverture au public de la digue du port demeure un objectif fondamental. D'une manière générale, comme il est dit dans les fondements du PADD, il importe de redéfinir la relation entre les exigences de « l'entreprise port » et les exigences de la qualité urbaine.

Le PADD prône des usages diversifiés du littoral, tout en protégeant les espaces naturels terrestres le long du littoral marin et lacustre : secteur sud du Bolmon, partie est du Jai, Calanques non habitées de la Côte Bleue, du sud de Marseille, de Cassis et de la Ciotat, les îles marseillaises ainsi que l'île Verte. **Il vise également la restauration des milieux les plus dégradés des étangs de Berre et de Bolmon.**

Certaines plages devront faire l'objet d'aménagement afin de permettre de meilleurs accès aux loisirs à la mer pour la population : Corbières, Pointe Rouge mais aussi à la Ciotat. **Certains projets de création portuaire, comme à l'Estaque, ou d'amélioration du fonctionnement portuaire,** par exemple à La Ciotat, Marignane et au Frioul, sont étudiés dans le respect de la capacité de charge des milieux et en cohérence avec l'ensemble des autres actions conduites sur le littoral.

Projet de PADD

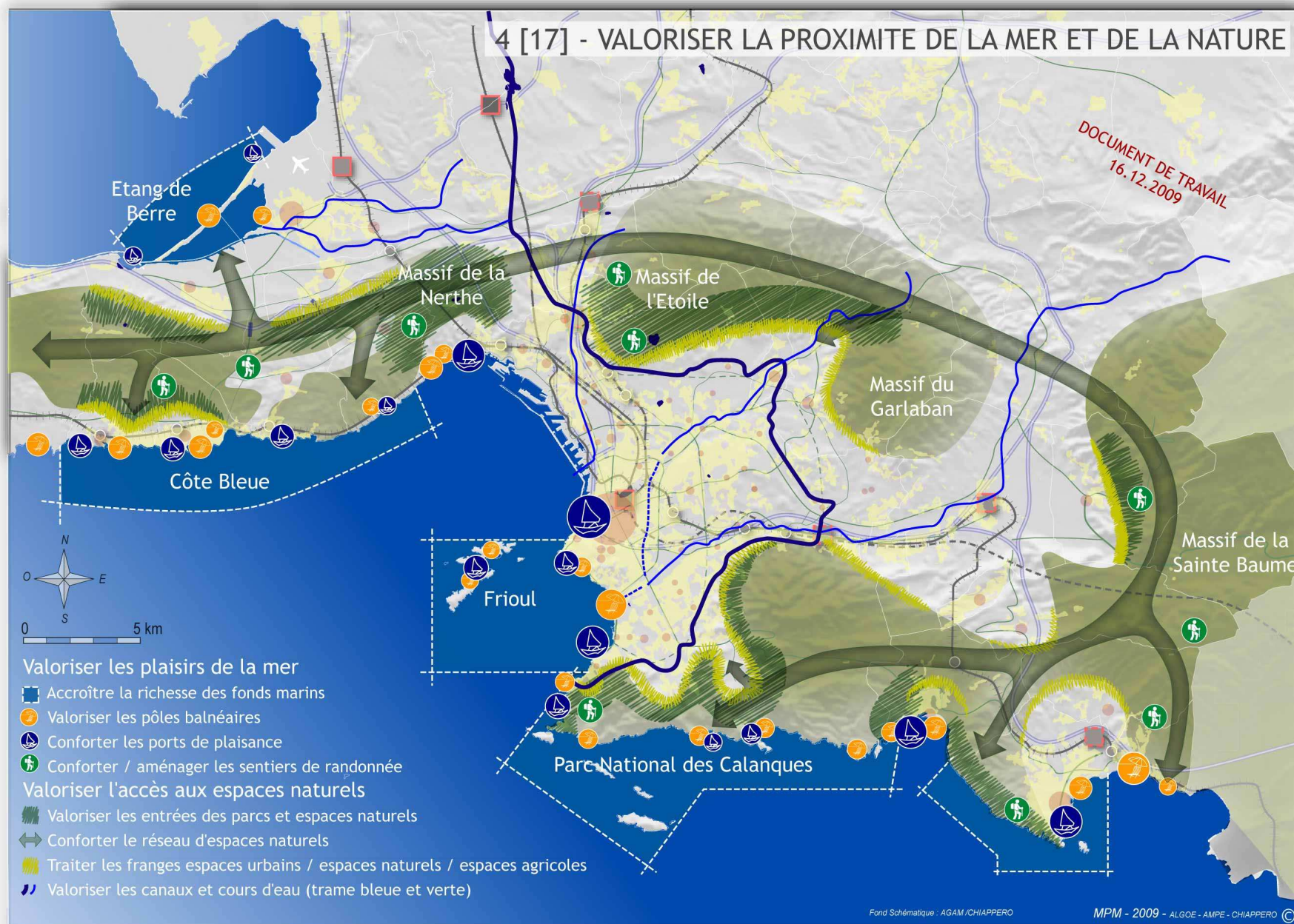
Afin de mieux gérer l'utilisation de l'espace marin, et de limiter les conflits d'usage, le SCOT prendra en compte **les zones de mouillage délimitées** par le Parc Marin de la Côte Bleue et dans le cadre du projet du Parc National des Calanques.

En outre, le Projet d'Aménagement assure **la compatibilité des usages avec la préservation des milieux naturels**. Pour cela, **il propose d'aménager les accès au littoral en privilégiant la desserte en transport en commun mais également en organisant le stationnement sur le littoral** marseillais, ainsi que sur les pôles balnéaires et touristiques de Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensuès-la-Redonne, du Rove, de Cassis, du Jaï et des nombreuses plages de la Ciotat.

De même, les conditions de fréquentation des différents espaces du futur Parc National des Calanques doivent être organisées, en prenant en compte aussi bien le niveau de fragilité des sites au sein du Parc que le contexte urbain dans lequel ils s'insèrent. Ainsi, cette fréquentation peut être organisée autour d'un petit nombre de portes d'entrée principales, telle celle de Luminy et Callelongue sur Marseille, Cassis, et de plusieurs portes d'entrée secondaires.

Enfin, pour véritablement préserver l'identité littorale de MPM, **le PADD affirme le paysage littoral dans toute son épaisseur**. Il s'agit à la fois de renforcer la perception du littoral depuis le trait de côte et les infrastructures, et de déterminer « un espace d'ambiance » spécifique au littoral.

Puissant vecteur d'image de la Métropole avec une rade et des Calanques élevés au rang « d'objet monde », le capital littoral doit être préservé.



Projet de PADD

[17.2] Mettre en place une trame verte et bleue

L'agglomération dispose d'un **ensemble exceptionnel de grands espaces naturels autour de la mer et des collines qui doivent être protégés** ; ceux-ci font partie de l'attractivité métropolitaine, pour ses résidents, ses usagers et ses touristes. Ces ensembles s'organisent et se structurent aujourd'hui ; c'est le cas du Parc National des Calanques et du Parc marin de la Côte Bleue, ce qui assurera la protection de leur remarquable biodiversité, la préservation de leur attrait tout en organisant leur fréquentation.

A coté de ces espaces emblématiques, **la mise en place de la trame verte et bleue s'appuie également sur les autres massifs du territoire communautaire** : la Nerthe, l'Etoile avec le plateau de la Mure, le Garlaban avec le domaine du Pichauris sur Allauch, Saint Cyr, la Sainte Baume et Marcouline.

A cela s'ajoutent **l'Etang de Bolmon et l'Etang de Berre pour lesquels le PADD définit une politique de protection et d'accès**, en indiquant les activités « douces » pouvant être accueillies. Il propose d'étudier les conditions de **remise en fonctionnement du canal du Rove, en commençant par la courantologie**.

Le réseau des cours d'eau, support de maintien de ripisylves, participe largement à cette structuration et bénéficiera de protections : la Caravelle puis ruisseau des Ayygalades, l'Huveaune, la Cadière et le Raumartin sur Marignane et Saint Victoret, le canal de Marseille.

Enfin, cette trame verte et bleue s'appuie aussi sur **un réseau de corridors écologiques, qui participeront au maintien de la biodiversité**. Hors des principales coupures urbaines préexistantes, **certaines corridors écologiques pourront faire l'objet d'une restauration. Ils pourront se poursuivre jusqu'au littoral, afin d'en empêcher l'artificialisation**. C'est notamment le cas d'une partie de la Plaine de Châteauneuf, entre l'Etang de Bolmon et le Massif de la Nerthe. Enfin, ils peuvent constituer des coupures à l'urbanisation et des outils contre les risques d'inondation et d'incendie

L'ensemble de ces éléments compose la trame verte et bleue de MPM.

Outre leur protection et leur gestion, l'enjeu de l'organisation de leur accès devient donc essentiel.

Toutes les communes de MPM sont concernées. Certaines ont déjà mis en œuvre et traduit cet enjeu : Gémenos avec le Parc de Saint Pons, la Ciotat avec le Parc du Mugel, Allauch sur les contreforts du Garlaban, Carnoux en Provence et Plan de Cuques, Septèmes les Vallons en s'appuyant sur les chemins DFCI.

Pour ces espaces naturels au sens strict, comme les Calanques et la Côte Bleue, et les espaces naturels urbains, l'accès est règlementé afin de privilégier les modes doux : marche, dans certains cas vélo, bateaux sans moteur. Dans les premiers, l'accès est limité aux bateaux à moteur d'une capacité limitée. Des parkings accessibles en transport en commun sont organisés afin de repousser la circulation automobile individuelle au maximum. Chaque fois que cela est possible les gares sont utilisées comme point d'appui et de transit pour organiser une partie de l'accès au site : c'est le cas de la gare de Cassis. Pour d'autres, des portes d'entrée sont clairement identifiées, tout particulièrement pour le Parc National des Calanques.

Projet de PADD

[18] Maintenir les espaces et les fonctions agricoles et développer la nature en ville

Outre les grands espaces naturels, le territoire de MPM bénéficie de nombre d'autres espaces, naturels et agricoles, à proximité immédiate des zones urbaines voire insérés dans le tissu urbanisé, qui participent au cadre comme à la qualité de vie. **Le SCOT valorisera ces espaces agricoles comme supports de l'aménagement du territoire.**

[18.1] Maintenir les espaces agricoles, dans une logique de projet

Participant au fonctionnement de MPM, l'agriculture est pérennisée dans ses fonctions tant économiques que paysagères. La sanctuarisation des espaces agricoles, au sens règlementaire du terme, constitue un principe intangible – sauf exception rendue obligatoire pour constituer les centralités primaires ou secondaires, comme à Gignac la Nerthe – qui nécessitera la mise en place de véritables projets agricoles pour maintenir et développer les productions locales ou à forte valeur, telles que la viticulture à Cassis et Roquefort la Bédoule, ou pour mettre en œuvre des filières agricoles adaptées à la proximité des zones urbaines grâce à des circuits courts : maraîchage, apiculture, vergers.

De nombreux espaces agricoles d'importance sont ainsi concernés : Enco de Botte sur Allauch, la plaine de Châteauneuf/Gignac, la plaine de Gémenos, les espaces viticoles de Roquefort la Bédoule et de Cassis. Les espaces plus réduits ne doivent pas pour autant être délaissés car ils jouent un rôle à leur échelle : la Ciotat, Vallons de Valtrègues à Châteauneuf-les-Martigues et du Romaron à Carry-le-Rouet.

Le SCOT prévoit aussi de **favoriser l'agriculture comme outil de gestion des espaces naturels, en développant le pastoralisme** qui permet de gérer le risque incendie. Tous les massifs naturels sont ainsi concernés et de nombreuses communes intéressées : Septèmes-les-Vallons, Allauch, le Rove, Châteauneuf-les-Martigues, Ensues-la-Redonne, Carry-le-Rouet...

[18.2] Développer la nature en ville

Avec l'objectif de constituer une maille végétale régulière et structurante, **les principes proposés autour des grands massifs de l'agglomération seront repris en milieu urbain.** C'est déjà le travail conduit par Euroméditerranée avec le ruisseau des Aygalades. Il s'agit ainsi d'organiser progressivement de nouveaux espaces naturels : réseau des parcs, jardins ouvriers, espaces publics fortement végétalisés.

Ponctuellement, **certains de ces espaces végétalisés pourront participer aussi au maintien de la biodiversité**, en appui des principaux corridors biologiques et écologiques du territoire.

Cette nature en ville devient ainsi un puissant support d'aménagement, de gestion des risques, notamment inondation, et de valorisation du paysage.

Projet de PADD

[18.3] Prendre en compte les espaces naturels du quotidien

A coté du littoral, des massifs naturels emblématiques, des parcs et jardins, des espaces agricoles, il existe également une nature ordinaire constituée d'espaces naturels riches mais non concernés par des mesures de protection. Présents de façon continue ou éparse, ils sont souvent méconnus à l'échelle de MPM mais ce sont eux qui constituent l'essentiel de la qualité de vie au quotidien par leur contribution au paysage et qui participent à cette métropole des proximités.

Certains espaces nécessitent une vigilance accrue, notamment les espaces de frange entre espaces urbains, espaces agricoles et espaces naturels. **Ces zones d'interface ou zones tampons peuvent remplir des fonctions multiples : protection contre certains risques, dont les inondations et surtout les incendies, interfaces paysagères, continuité de cheminements doux...**

Le PADD se donne comme pour objectif de prendre en compte les fonctionnalités écosystémiques de ces espaces, au delà de leur utilisation. Un espace qualifié de banal ne signifie pas qu'il est dénué d'histoire ou d'intérêt patrimonial.

Projet de PADD

Abréviations

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

BHNS : bus à haut niveau de service

CRM : Centre Régional de la Méditerranée

DFCI : Défense des Forêts Contre les Incendies

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

FRAC : Fonds Régional d'Art Contemporain

GES : Gaz à effet de serre

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille

GPV : Grand Projet de Ville

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LGV : Ligne Grande Vitesse

MUCEM : Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PEB : Plan d'Exposition au Bruit existant

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RD : Route Départementale

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

TC : transport en commun

TCSP : transport en commun en site propre