



# Schéma de Cohérence Territoriale

## Document d'orientations générales

Version 2

Comité de Gouvernance

14 octobre 2011



# Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| <b>PREAMBULE</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>1. Etre la tête de pont d'un territoire métropolitain à vocation euro-méditerranéenne</b> .....                          | <b>7</b>  |
| 1.1. Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète.....  | 7         |
| 1.1.1. Valoriser les portes d'entrée métropolitaines.....   | 7         |
| 1.1.2. Renforcer les liaisons au sein du territoire métropolitain.....  | 9         |
| 1.2. Intensifier l'attractivité et le rayonnement du territoire par une offre économique diversifiée .....                  | 12        |
| 1.2.1. S'inscrire dans une économie de la connaissance compétitive et attractive .....                                      | 12        |
| 1.2.2. Renforcer les synergies entre des espaces portuaires plus efficaces et l'économie urbaine .....                      | 13        |
| 1.2.3. Offrir une diversité d'espaces dédiés, notamment, à l'économie productive .....                                      | 15        |
| 1.2.4. Structurer la géographie des espaces commerciaux et en maîtriser le développement .....                              | 16        |
| 1.2.5. Valoriser le potentiel touristique et culturel .....   | 20        |
| 1.3. Affirmer le Grand Centre de Marseille comme cœur du territoire métropolitain .....                                     | 23        |
| 1.3.1. Définir un projet ambitieux pour l'hyper-centre .....  | 23        |
| 1.3.2. Faire d'Euroméditerranée le support du renouveau métropolitain de Marseille en Europe et en Méditerranée.....        | 24        |
| 1.3.3. Créer avec la centralité Prado-Michelet-Capelette une nouvelle porte d'entrée Est du Grand Centre de Marseille ..... | 24        |
| <b>2. Le littoral, une identité forte à ménager</b> .....   | <b>25</b> |
| 2.1. Préserver et valoriser le patrimoine littoral.....   | 25        |
| 2.1.1. Assurer la protection des grands espaces littoraux.....  | 26        |
| 2.1.2. Préserver la biodiversité marine et terrestre et accroître la qualité des eaux et des milieux.....                   | 29        |
| 2.1.3. Maintenir la diversité des paysages littoraux.....   | 30        |
| 2.1.4. Valoriser les étangs de Berre et de Bolmon .....   | 30        |
| 2.1.5. Optimiser le potentiel énergétique de la mer et du littoral .....  | 31        |
| 2.2. Se positionner comme une capitale des plaisirs de la mer.....  | 31        |
| 2.2.1. Mettre en place les conditions pour des loisirs durables .....   | 32        |
| 2.2.2. Renforcer les atouts de la plaisance et du nautisme.....   | 33        |
| 2.2.3. Préserver et valoriser les îles.....   | 34        |
| <b>3. Promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature</b> .....  | <b>35</b> |
| 3.1. Construire une trame écologique .....  | 35        |
| 3.1.1. Préserver les « cœurs de nature ».....   | 35        |
| 3.1.2. Maintenir les liaisons écologiques.....  | 37        |
| 3.1.3. Restaurer le fonctionnement naturel des cours d'eau.....   | 39        |
| 3.1.4. Renforcer le rôle écologique des zones d'interface .....   | 40        |
| 3.2. Valoriser le cadre de vie .....  | 42        |
| 3.2.1. Inscrire le paysage comme élément structurant du territoire .....  | 42        |
| 3.2.2. Faire pénétrer la nature en ville .....  | 43        |
| 3.3. Promouvoir des pratiques économes et respectueuses des ressources naturelles .....                                     | 45        |
| 3.3.1. Gérer la fréquentation des espaces naturels et forestiers .....  | 45        |
| 3.3.2. Assurer la préservation durable des espaces agricoles .....  | 45        |
| 3.3.3. Diminuer le risque incendie de forêt.....  | 49        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 3.3.4.    | Respecter les ressources en eau potable et en matériaux.....  | 50        |
| 3.4.      | <i>Prendre appui sur le Parc National des Calanques</i> .....   | 51        |
| <b>4.</b> | <b>Restructurer durablement l'armature urbaine</b> .....  | <b>53</b> |
| 4.1.      | <i>Gérer de façon dynamique et équilibrée le développement</i> .....  | 53        |
| 4.1.1.    | Assurer le développement en matière d'habitat et d'activités économiques .....                                  | 53        |
| 4.1.2.    | Maîtriser les risques et les nuisances en milieu urbain .....   | 56        |
| 4.2.      | <i>Valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transports en commun</i> ...    | 62        |
| 4.2.1.    | Structurer l'armature urbaine au sein de sites stratégiques .....   | 63        |
| 4.2.2.    | Favoriser l'urbanisation autour d'un réseau de transports collectifs performant .....                           | 68        |
| 4.2.3.    | Hierarchiser le réseau de voirie et renforcer son insertion urbaine .....                                       | 74        |
| 4.3.      | <i>Intensifier la trame urbaine pour répondre aux objectifs de développement</i> .....                          | 78        |
| 4.3.1.    | Renforcer la constructibilité de la trame urbaine.....  | 78        |
| 4.3.2.    | ... en hiérarchisant la densification .....   | 78        |
| 4.3.3.    | Engager une politique foncière volontariste .....   | 81        |
| <b>5.</b> | <b>Construire une ville des proximités</b> .....  | <b>82</b> |
| 5.1.      | <i>Mettre en œuvre la mixité sociale dans les communes de MPM et les arrondissements de Marseille</i>           | 82        |
| 5.1.1.    | Poursuivre les efforts en matière de logement social .....  | 82        |
| 5.1.2.    | accueillir les populations spécifiques .....  | 83        |
| 5.2.      | <i>Promouvoir la mixité fonctionnelle</i> .....   | 84        |
| 5.2.1.    | ... au sein des centralités et des pôles d'échanges .....   | 85        |
| 5.2.2.    | ... et en intégrant une dimension logistique .....  | 85        |
| 5.3.      | <i>Renouveler les identités locales par la qualité urbaine</i> .....  | 88        |
| 5.3.1.    | Développer la qualité du cadre bâti .....   | 88        |
| 5.3.2.    | Qualifier les espaces publics.....  | 92        |
| 5.3.3.    | Améliorer la qualité des entrées de ville .....   | 97        |
| <b>6.</b> | <b>Les Approches territoriales (territoires de projets et centralités)</b> .....                                | <b>98</b> |
| 6.1.      | <i>Organisation et objectifs du chapitre 6</i> .....  | 98        |
| 6.2.      | <i>Les centralités</i> .....  | 99        |
| 6.2.1.    | L'Hypercentre de Marseille, cœur de la cité du territoire métropolitain.....                                    | 99        |
| 6.2.2.    | Euroméditerranée et son extension, un «accélérateur de métropole».....  | 102       |
| 6.2.3.    | Prado/Michelet/Capelette, une nouvelle porte d'entrée Est du Grand Centre de Marseille .....                    | 106       |
| 6.2.4.    | Saint-Antoine / Grand Littoral, une centralité d'équilibre pour le nord de Marseille .....                      | 109       |
| 6.2.5.    | Valentine / Barasse, une centralité métropolitaine en devenir .....   | 111       |
| 6.2.6.    | Marignane, une centralité pivot du territoire métropolitain .....   | 114       |
| 6.2.7.    | La Ciotat, une centralité d'équilibre à l'est de MPM .....  | 116       |
| 6.3.      | <i>Les territoires de projets</i> .....   | 120       |
| 6.3.1.    | La Façade Maritime Nord, un territoire où l'économie portuaire est à diversifier et à ouvrir sur la ville ..... | 120       |
| 6.3.2.    | De Saint-Antoine à la Rose, un territoire d'habitat à conforter par l'économie de la connaissance<br>123        |           |
| 6.3.3.    | La Vallée de l'Huveaune, un territoire pivot du développement économique et urbain.....                         | 126       |
| 6.3.4.    | Le Boulevard Urbain Sud, remailler et organiser la ville autour d'un axe structurant .....                      | 130       |

|  |            |
|--|------------|
| 6.3.5. La plaine de Châteauneuf-les-Martigues, un territoire d'équilibre entre nature, l'agriculture et développement économique ..... | 133        |
| <b>7. Glossaire.....</b>   | <b>136</b> |

doc de travail V1 DOG

# PREAMBULE

Partie réglementaire du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), le Document d'Orientations Générales (DOG) traduit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), débattu le 28 juin 2010 en Conseil Communautaire.

## **Un cadre législatif et une méthode d'élaboration**

Marseille Provence Métropole bénéficie des dispositions transitoires de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE), introduits par la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions réglementaires d'adaptation à la législation au droit de l'Union Européenne : « *les SCOT en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013 dont le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures* ». Le SCOT de MPM se fera donc sous le régime des dispositions antérieures à la loi ENE, autrement dit celles de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), tout en « grenellisant » nombreuses de ses thématiques.

Afin d'être un outil pédagogique, pratique pour ceux qui, élus ou techniciens, sont concernés par la mise en œuvre du SCOT, le DOG doit exprimer de manière claire, détaillée et thématique, les principales prescriptions et recommandations essentielles pour impulser la mise en œuvre du PADD.

Cette nouvelle version du DOG (VERSION 1) est le résultat d'un travail collectif engagé depuis le mois de septembre 2010 par les élus du Groupe de Travail SCOT. Ce document s'est également construit avec les communes de MPM, les mairies de secteurs de la ville de Marseille, les services de l'Etat, les grands acteurs du territoire (Conseils Régional et Général, Chambres Consulaires, GIP des Calanques, OIN Euroméditerranée, Grand Port Maritime de Marseille) et le monde associatif rencontrés lors d'entretiens qui se sont déroulés depuis le mois de mai 2011.

Ces temps d'échanges ont été conduits en amont de la concertation officielle qui se déroulera au mois de novembre 2011 (réunion des Personnes Publiques Associées le 7.11 / réunion publique le 21.11).

L'arrêt du projet est prévu au Conseil Communautaire de décembre 2011. En respectant cet échéancier, le SCOT sera approuvé à la fin du premier semestre 2012.

## **Un outil de mise en œuvre et de cohérence(s)**

Le DOG est la troisième composante du SCOT. Le Diagnostic, rendu public en novembre 2006 et actualisé depuis, a identifié les principaux enjeux du territoire de Marseille Provence Métropole et plus largement du territoire métropolitain. Sur la base de ces enjeux, un PADD a présenté les objectifs des politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement. Le Document d'Orientations Générales les met en œuvre.

La présente version du DOG est conforme aux dispositions législatives :

- ▣ Il assure une cohérence interne au SCOT, il traduit en principes d'aménagement et en orientations de nature prescriptive les objectifs du PADD. En cela, il respecte les principes énoncés à l'article L122-1 (3<sup>o</sup> alinéa) du Code de l'Urbanisme issus de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) ;

- ▣ Il décline l'ensemble des politiques publiques concernant le territoire de Marseille Provence Métropole et prend en compte le cadre réglementaire et opérationnel existant, les objectifs de l'Etat et des autres collectivités territoriales. Il tient compte notamment du porter à connaissance de l'Etat (juillet 2007) et il est compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône (mai 2007), ainsi qu'avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (décembre 2009) ;
- ▣ Il intègre la création du Parc National des Calanques et est compatible avec sa future charte, **au stade de son élaboration au moment de l'arrêt du projet de SCOT** ;
- ▣ Il tient compte également de nombreuses démarches en cours, telles que le « Grenelle de la mer », Natura 2000 en mer, et s'appuie sur les travaux liés au Parc marin de la Côte Bleue, aux différents projets d'Euroméditerranée, du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)...
- ▣ Il assure enfin une cohérence des politiques menées par la Communauté Urbaine sur son territoire. Ainsi les documents locaux d'aménagement et d'urbanisme comme le Plans Local d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) devront être compatibles avec le DOG.

### Un contenu encadré par le Code de l'Urbanisme

Encadré par le Code de l'Urbanisme, le contenu du document s'inscrit dans le respect des articles L. 122-1 et R. 122-3 dans leur rédaction antérieure à la loi portant Engagement National pour l'Environnement. Il précise les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés. Il localise les espaces et sites naturels ou urbains à protéger. Le DOG s'assure également des grands équilibres entre les espaces urbains ou à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers. Enfin, il définit les objectifs des politiques publiques d'aménagement au sens de l'alinéa 4° du même article.

Les chapitres 1 à 5 du DOG présentent les objectifs du SCOT et les traduisent soit sous forme de prescription, soit sous forme de recommandation :

Ⓟ **Les prescriptions** sont les règles qui s'imposent **aux documents de rang inférieur dans un principe de compatibilité**, et qui devront être traduites dans le PLU et dans les politiques publiques en matière d'habitat (PLH) et de déplacements (PDU), dans le respect de leur contenu respectif, défini par les différents codes auxquels ils se réfèrent. La formulation des prescriptions s'inscrit dans le respect du principe de subsidiarité ménageant la latitude d'application nécessaire aux documents de rang inférieur.

Ⓡ Au-delà de ces prescriptions, le DOG propose certaines **recommandations** pour MPM mais aussi pour les communes ou pour ses partenaires (Etat, Collectivités, autres acteurs du territoire ...). **Elles ont une portée moins prescriptive et visent à ce que leurs actions s'inscrivent dans les objectifs du SCOT.** A la différence des prescriptions, elles ne s'imposeront pas aux documents de rang inférieur.

Le chapitre 6 présente une vision du devenir des territoires de projets et des centralités de premier niveau identifiés dans le PADD, exprimée sous la forme d'orientations à traduire comme autant de principes d'aménagement dans les documents de rang inférieur.

*Validé par les élus lors du Groupe de Travail du Schéma de Cohérence Territoriale du 29 septembre 2010, le plan du DOG est organisé autour d'une ambition métropolitaine à vocation euro-méditerranéenne et mondiale (chapitre 1) s'appuyant et valorisant une identité puissante fondée sur un littoral emblématique (chapitre 2) et sur un cadre naturel exceptionnel qu'il convient de préserver (chapitre 3).*

*Cette ambition est mise en œuvre à travers une organisation urbaine structurée (chapitre 4), s'appuyant principalement sur des sites stratégiques, organisés autour de centralités et de territoires de projets, desservis en transports collectifs performant. Complémentaire ou préalable à cette ambition, le développement d'une ville des proximités doit associer mixités sociale et fonctionnelle mais également qualité urbaine et des espaces publics (chapitre 5).*

*Une territorialisation de ces principes est proposée sous forme d'orientations dans le chapitre 6 sur les sites stratégiques identifiés dans le PADD.*

# 1. ETRE LA TETE DE PONT D'UN TERRITOIRE METROPOLITAIN A VOCATION EURO-MEDITERRANEENNE

Au débouché du couloir rhodanien sur la Méditerranée, à la croisée de l'Europe du nord et de l'Europe méridionale, ouverte sur l'Afrique, Marseille Provence Métropole est le moteur d'un vaste territoire métropolitain. A ce titre, elle est amenée à jouer un rôle national et international à la hauteur de son histoire et de sa géographie, et pour lequel elle doit renforcer ses attributs.

Le SCOT participe directement à cette ambition : ce premier chapitre du DOG traite du positionnement euro-méditerranéen et métropolitain de Marseille Provence Métropole. Il reprend les principaux objectifs des axes 1 et 2 du PADD et définit les **principaux objectifs** suivants :

- ▣ Permettre au territoire métropolitain de fonctionner, les questions d'accessibilité et de déplacements, constituant un préalable à toute ambition ;
- ▣ Accroître l'attractivité de MPM grâce à une économie performante et pourvoyeuse d'emplois pour l'ensemble de la population ;
- ▣ Affirmer le positionnement de lieux emblématiques. Véritables laboratoires en matière d'aménagement, porteurs d'une stratégie ambitieuse en matière de cohésion sociale, d'innovation environnementale, ce sont « les lieux de la construction métropolitaine » : le Grand Centre de Marseille **avec sa rade**, l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et son label Ecocité, le Grand Port Maritime de Marseille, la zone aéroportuaire de Marignane, les lieux de la connaissance, de la recherche, et de la culture, les grandes zones d'activités, **le Parc National des Calanques...**

## 1.1. ASSURER AU TERRITOIRE METROPOLITAIN UNE ACCESSIBILITE COMPLETE

L'amélioration de la grande accessibilité du territoire est essentielle au renforcement du positionnement euro-méditerranéen et mondial. Elle participe au développement des grandes fonctions de l'espace métropolitain. Elle nécessite une connexion entre les différents modes de transport qu'ils soient maritime, fluvial, aérien, ferroviaire et routier. Cela suppose de :

- ▣ Mettre à niveau ces grands équipements, afin d'en faire de véritables portes d'entrée métropolitaines qui permettent de répondre au développement des échanges ;
- ▣ Renforcer les liaisons au sein du territoire en réorganisant les grands accès autoroutiers, notamment par les échangeurs, et en organisant les grands corridors de transports collectifs.

### 1.1.1. VALORISER LES PORTES D'ENTREE METROPOLITAINES

Le Grand Port Maritime de Marseille, l'aéroport Marseille Provence avec l'extension de sa plateforme aéroportuaire, la gare Saint Charles et sa transformation pour accueillir la Ligne à Grande Vitesse (LGV) PACA, et la future gare routière internationale constituent les portes d'entrée majeures de l'espace métropolitain, **auxquelles s'ajoutent les autoroutes et le Vieux Port.**

Le SCOT conforte la **vocation de « hub méditerranéen » du Grand Port Maritime de Marseille** sur ses bassins Est et sur Fos Marseille. Il prône le renforcement de ses fonctions maritimes et portuaires pour jouer un rôle de premier plan dans l'économie industrielle et logistique. Elles permettront à Marseille Provence Métropole d'être un grand port de passagers et de marchandises, de réparations navales et de croisières.

#### Recommandations au GPMM sur les bassins Est

- Ⓜ Proposer la palette complète des prestations passagers et marchandises, de la croisière au transport de conteneurs, en passant par les services logistiques et les activités de construction et de réparation, pour les navires de commerce, de croisière, de plaisance et de grande plaisance ;
- Ⓜ Développer des trafics de conteneurs et marchandises à haute valeur ajoutée, en lien avec les activités industrielles et commerciales d'un hinterland à élargir ;
- Ⓜ Desservir le cas échéant de nouvelles destinations, en intégrant les autoroutes de la mer ;
- Ⓜ Proposer des zones d'accueil pour permettre le raccordement aux « autoroutes de la mer » et aux autoroutes ferroviaires « fret ».

L'aéroport de Marseille Provence, à Marignane, joue un rôle central dans les relations internationales et nationales du territoire métropolitain et au-delà ; ses fonctions aéroportuaires doivent être confortées et diversifiées en conséquence.

#### Prescription au PLU

- Ⓜ Autoriser l'extension de la plateforme aéroportuaire dans le respect des espaces proches du rivage et en mesurant ses conséquences environnementales et, dégager les espaces nécessaires à son développement et à sa diversification.

#### Recommandation aux collectivités et Autorités Organisatrices des Transports (AOT)

- Ⓜ Réaliser une liaison directe entre l'aéroport et le centre de Marseille par un transport collectif direct, en site propre et performant.

En matière de transport ferroviaire, l'arrivée de la LGV PACA nécessite la transformation de la gare Saint-Charles et plus largement de son environnement.

#### Prescription au PLU

- Ⓜ Empêcher toute évolution sur le fuseau à l'étude de la LGV PACA qui serait de nature à compromettre ou à retarder sa réalisation ;
- Ⓜ Réserver les espaces nécessaires à la valorisation du secteur de la gare Saint-Charles et à l'infrastructure ferroviaire nécessaire au développement de la LGV PACA lorsque les tracés seront déterminés ;
- Ⓜ Prendre en compte dans la réalisation de l'infrastructure LGV PACA les enjeux liés à la trame écologique (cf. 3.1.2).

La création d'une **gare routière internationale** viendra compléter cette offre de services de transport.

#### Recommandation au PLU et aux partenaires concernés

- Ⓜ Localiser cette **future gare routière** dans le Grand Centre de Marseille entre la Gare Saint-Charles et la zone portuaire dans sa partie trafic passagers, **et la desservir par des transports en commun efficaces.**

#### 1.1.2. RENFORCER LES LIAISONS AU SEIN DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

Ces portes d'entrée métropolitaines doivent être connectées à l'ensemble des grandes liaisons existantes et futures qui irriguent le territoire métropolitain. Cette grande accessibilité nécessite à la fois de réorganiser les grands accès autoroutiers, notamment par les échangeurs, et d'organiser les grands corridors de transports collectifs assurés, prioritairement, sur le réseau ferré, **en lien avec les réticulaires 2023 et 2040 élaborés dans le cadre du dossier LGV PACA.**

Plusieurs **projets routiers et autoroutiers** permettront d'améliorer l'accessibilité du territoire de MPM, et participeront à la réduction des trafics de transit dans les zones urbaines, notamment à Marseille. Ils concernent en particulier **les boulevards urbains tels que**, le Boulevard Urbain Sud **et le Boulevard urbain LINEA/RD4d/U4d** ainsi que **les infrastructures autoroutières : la L2**, la liaison entre l'autoroute A7 et l'échangeur de Capitaine Gèze **sur le territoire de MPM**, et l'autoroute Fos-Salon. La création d'un échangeur autoroutier complet au Jas de Rhodes **pourrait répondre** à une meilleure accessibilité des secteurs de l'Estaque, mais aussi de la commune des Pennes-Mirabeau.

Assurés principalement par un réseau ferré, des grands corridors de transports collectifs avec les pôles du territoire métropolitain devront être développés en direction de :

- ▣ L'ouest de l'Etang de Berre ;
- ▣ Salon et Miramas en passant par l'aéroport ;
- ▣ Le Pays d'Aix par une liaison **de Transport en Commun en Site Propre** à développer entre **la gare Aix TGV** et Marignane **et par un doublement total de la voie ferrée Aix-Marseille ;**
- ▣ Val de Durance, desservant notamment le projet ITER (Réacteur Thermonucléaire Expérimental International) ;
- ▣ Et enfin le Pays d'Aubagne et de l'Etoile, **et au-delà**, par une connexion des transports urbains des deux intercommunalités articulés autour d'une gare TER à créer dans le secteur de la Barasse et par la création d'une 3<sup>e</sup> voie TER.

#### Prescriptions au PLU

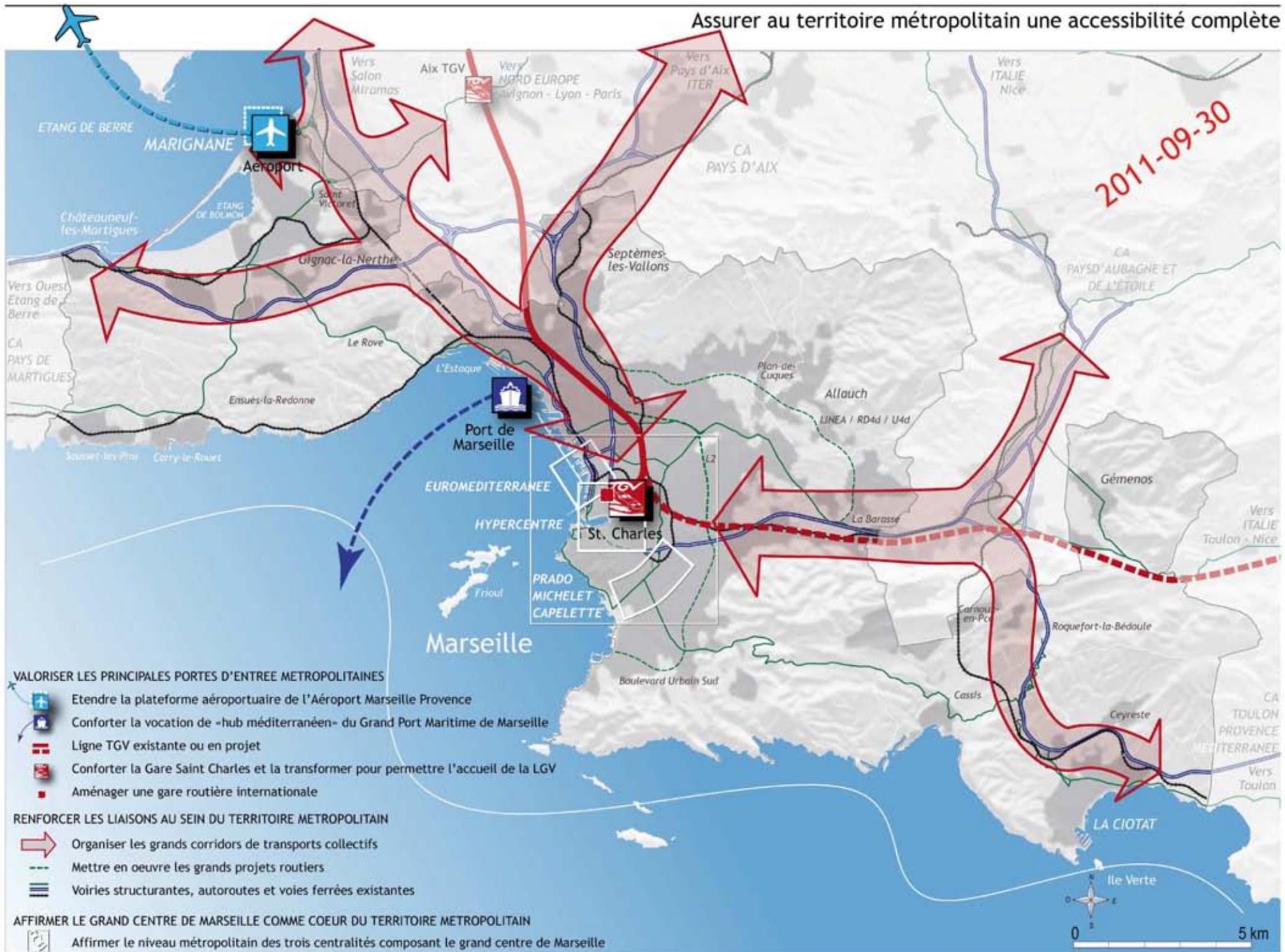
- Ⓜ Réserver les espaces nécessaires à la réalisation de ces différentes infrastructures autoroutières et routières et de leurs échangeurs. **Les projets devront être étudiés au cas par cas et motivés par la résorption de problèmes de sécurité routière et de nuisances ; ils préciseront les conditions garantissant la non augmentation des trafics locaux sur des axes autoroutiers ayant une fonction de liaisons interurbaines, ainsi que la non diffusion de l'urbanisation ;**
- Ⓜ **Prévoir pour les infrastructures routières les éléments contribuant à leur insertion urbaine et à l'intermodalité, notamment les parkings ;**
- Ⓜ Réserver le cas échéant les espaces nécessaires à la réalisation de ces différentes infrastructures ferroviaires **passagers** et de leurs gares.

Pour cela, une **réelle synergie entre MPM et les intercommunalités** voisines est indispensable pour un aménagement et une coordination de l'ensemble de ces liaisons.

**Recommandation aux Autorités Organisatrices des Transports**

- ® Elaborer un plan d'actions partagé entre les différentes Autorités Organisatrices des Transports (Etat, Conseils Régional et Général, EPCI) afin de rattraper l'important retard en infrastructures du territoire et d'assurer le fonctionnement des différents trafics aux niveaux national, régional et local.

doc de travail V1 DOG



**VALORISER LES PRINCIPALES PORTES D'ENTREE METROPOLITAINES**

- Etendre la plateforme aéroportuaire de l'Aéroport Marseille Provence
- Conforter la vocation de «hub méditerranéen» du Grand Port Maritime de Marseille
- Ligne TGV existante ou en projet
- Conforter la Gare Saint Charles et la transformer pour permettre l'accueil de la LGV
- Aménager une gare routière internationale

**RENFORCER LES LIAISONS AU SEIN DU TERRITOIRE METROPOLITAIN**

- Organiser les grands corridors de transports collectifs
- Mettre en oeuvre les grands projets routiers
- Voiries structurantes, autoroutes et voies ferrées existantes

**AFFIRMER LE GRAND CENTRE DE MARSEILLE COMME COEUR DU TERRITOIRE METROPOLITAIN**

- Affirmer le niveau métropolitain des trois centralités composant le grand centre de Marseille

## 1.2. INTENSIFIER L'ATTRACTIVITE ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE PAR UNE OFFRE ECONOMIQUE DIVERSIFIEE

Afin de placer le territoire métropolitain dans le top 20 des métropoles européennes et de développer des emplois, le SCOT consacre la stratégie économique adoptée par MPM autour de 5 moteurs : l'économie de la connaissance, l'économie des échanges, l'économie résidentielle, l'économie productive, et l'économie du tourisme/culture/loisirs. Le SCOT vise à accélérer la mise en œuvre de cette stratégie en renforçant tout particulièrement l'économie de la connaissance avec le développement du pôle de **l'Etoile (Saint-Jérôme et technopôle de Château-Gombert)** et du technopôle de Luminy, l'économie des échanges par les espaces portuaires et l'économie touristique par les grands équipements et leur accessibilité. Le développement de l'opération Euroméditerranée est au cœur de cette stratégie. Le SCOT cherche également à dynamiser l'économie sur l'ensemble du territoire par des espaces dédiés, **notamment à l'économie industrielle**, et par la mixité fonctionnelle qui verra sa place accrue avec les technologies de l'information et de la communication.

### 1.2.1. S'INSCRIRE DANS UNE ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE COMPETITIVE ET ATTRACTIVE

Pour conforter les filières d'excellence et renforcer la spécialisation des pôles technopolitains, il est nécessaire d'apporter de la lisibilité à leurs espaces d'accueil, situés tout particulièrement le long de « l'arc de la connaissance ». Ce dernier s'étire, sur Marseille, du site de Luminy au sud jusqu'au pôle de l'Etoile (Saint-Jérôme et technopôle de Château-Gombert) en passant par les espaces de l'hyper-centre (Canebière, Saint-Charles, Belle-de-Mai), **et par Euroméditerranée**. Il est complété par les centres hospitaliers Sud, Conception-Timone, Paré-Desbief et Nord.

Parallèlement, il importe de conforter et de développer l'offre pour le tertiaire supérieur. Elle peut s'appuyer sur Euroméditerranée et son extension, dont la vocation est de concentrer des centres décisionnels nationaux et internationaux. En complément, elle doit également se développer sur la centralité Prado-Michelet-Capelette, sur Marignane et sa plateforme aéroportuaire, sur La Ciotat et le long des principaux Boulevards multimodaux marseillais **dont LINEA/RD4d/U4d et Boulevard Urbain Sud (cf. chapitre 4.2.3)**. Le SCOT propose d'organiser et d'optimiser les lieux où se développe la chaîne de l'innovation : université, écoles d'ingénieurs, centres de recherche, équipements du type incubateur, pépinières ou hôtel d'entreprises. En effet, ces derniers favorisent le développement d'entreprises innovantes et la création d'emplois.

Tous ces équipements doivent être reliés par des transports collectifs performants et pourvus de fonctions complémentaires d'accueil et d'habitat, particulièrement pour les étudiants et les chercheurs. Dans cette perspective, le SCOT prévoit le réaménagement et l'extension des deux sites d'enseignement supérieur de Luminy et de l'Etoile (Saint-Jérôme et technopôle de Château-Gombert).

En matière de santé, le SCOT prévoit le développement et la mise en réseau des différentes implantations du pôle santé, en portant une attention particulière au nouvel hôpital Paré-Desbief, au devenir des hôpitaux Sud et au redéploiement des unités Nord et Centre (Timone et Conception). Ils sont amenés à générer des pôles d'équipements et de services avec des commerces, des logements, des parkings, et doivent être connectés à un service de transports collectifs performant.

### Prescriptions au PLU et au PDU

- ❶ Organiser les conditions, notamment spatiales et réglementaires de la structuration des pôles d'excellence de Marseille Sud (technopole de Luminy, Joseph Aiguier, Hôpitaux Sud), de l'Etoile (Saint-Jérôme et technopôle de Château-Gombert), et Marseille-Centre (Timone, Saint-Charles, Canebière) ainsi que du développement de l'offre d'enseignement supérieur, de recherche, de capacités d'accueil pour les acteurs des filières et des pôles de compétitivité du territoire ;
- ❷ Permettre dans le PLU les possibilités d'extension, de réaménagement et de modernisation des différents pôles hospitaliers ;
- ❸ Desservir par des transports collectifs en site propre, depuis les pôles d'échanges multimodaux, les campus universitaires et les technopôles, le secteur d'Euroméditerranée, et si possible les principales zones d'activités notamment sur Marseille ;
- ❹ Réaliser le Boulevard Urbain Sud pour assurer l'accès et le désenclavement du secteur Sud de Marseille et le relier au centre-ville et plus généralement au territoire métropolitain.

### Recommandations aux partenaires

- ❶ Aider au développement de l'économie de la connaissance et contribuer à l'intensification et à l'aménagement durable de l'ensemble des lieux où se développe la chaîne de la connaissance ;
- ❷ Établir un schéma directeur des implantations tertiaires à l'échelle de MPM, afin de disposer d'une vision globale de l'offre tertiaire du territoire à moyen et long terme ;
- ❸ Favoriser la mise en œuvre de la stratégie économique de MPM, tout particulièrement en doublant les capacités d'accueil du technopôle de Luminy, dans les limites du périmètre existant, en réalisant l'extension du technopôle de Château-Gombert, et en s'appuyant sur l'opération Euroméditerranée.

## 1.2.2. RENFORCER LES SYNERGIES ENTRE DES ESPACES PORTUAIRES PLUS EFFICACES ET L'ECONOMIE URBAINE

La question du nautisme est abordée dans le chapitre 2.

Le SCOT considère que l'optimisation des espaces portuaires des bassins Est est un principe d'aménagement incontournable dans la perspective du développement des activités maritimes, logistiques, industrielles et des emplois, et ce, en prenant en compte le déplacement du centre de gravité vers le nord, de nombreuses fonctions opérationnelles sont déplacées ainsi que le siège du port. Pour cela, deux conditions sont indispensables :

- ❑ Une densification de l'espace portuaire où il s'agit de traiter plus de trafics à espace constant ;
- ❑ Et une meilleure articulation avec les espaces urbains, qui suppose d'organiser les liaisons et les interfaces notamment avec l'opération Euroméditerranée, et de porter une attention particulière aux vocations et modalités d'organisation des secteurs de la Joliette et de l'Estaque. La voie ferrée littorale avec la possibilité à terme de la création de nouvelles gares, dont La Calade et Cap Pinède, améliorera notamment la desserte du port.

#### Recommandations au **Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)**

- Ⓜ Densifier ses installations, notamment en optimisant le stockage, en modernisant les zones de pré-embarquement et **de services**, en valorisant la fonction logistique à Mourepiane, **en soignant l'insertion urbaine et paysagère des aménagements** ;
- Ⓜ Les rentabiliser par une diversification des espaces actuellement dédiés préférentiellement aux fonctions de commerce, de logistique, industrielles (réparation navale / forme 10), de tourisme-loisirs, de grande plaisance ou technologiques liées à la mer. Dans cette optique, des projets urbains pour le commerce, les loisirs ou le tertiaire pourront être implantés en « sursol » ;
- Ⓜ Développer une offre immobilière de haut niveau permettant d'accueillir des fonctions directionnelles, de recherche et d'innovation dans le domaine des transports, de la logistique et de l'armement naval, **et ce en cohérence avec l'offre d'Euroméditerranée** ;
- Ⓜ Engager l'adaptation des terminaux **passagers et croisiéristes** à l'évolution des trafics, au dimensionnement des unités et au développement urbain, en traitant la question de l'accessibilité des croisiéristes **en transports en commun au centre-ville : mise en place de TC performants depuis les gares maritimes, identification d'un ou plusieurs sites pour le stationnement des autocars** ;
- Ⓜ Lancer une étude sur l'implantation d'une contre-digue permettant d'augmenter les postes et l'accessibilité des bassins **et d'anticiper les flux terrestres générés**.

**Les liaisons et les interfaces entre les espaces portuaires et urbains doivent être** renforcées pour permettre à tous les acteurs, dont le GPMM, de remplir leurs fonctions **économiques et** logistiques dans des conditions optimales.

#### Recommandations au GPMM, au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Renforcer la capacité d'accueil logistique et industrielle du Marché d'Intérêt National et mobiliser le potentiel des emprises ferrées d'Arenc et des Arnavants ;
- Ⓜ Implanter un **chantier** de transport combiné **maritime et continental** à Mourepiane pour y établir un « hub » **de dimension métropolitaine et favoriser l'intermodalité et la performance des bassins Est**. Pour cela, une modernisation des infrastructures de desserte, en particulier la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane et du terminal d'autoroute ferroviaire éventuellement localisé sur le terminal roulier Sud doit être mise en œuvre. L'emprise de la gare du Canet est quant à elle réaffectée aux aménagements prévus dans le cadre de **l'extension d'Euroméditerranée** ;
- Ⓜ Installer une plateforme logistique pour le territoire communautaire dans la zone des Aiguilles à Ensues-la-Redonne ;
- Ⓜ Envisager de nouveaux sites de stockage-transfert dans les anciennes carrières de la Nerthe, dès lors que les conditions d'accessibilité s'amélioreront, notamment avec la création envisagée de l'échangeur du Jas de Rhodes.

Le développement de la zone portuaire passe par une **amélioration de ses connexions avec les autoroutes et les boulevards urbains** irriguant l'ensemble des grandes zones d'activités de MPM et plus largement du territoire métropolitain.

#### Prescription au PLU

- ④ Prévoir **en lien avec** les schémas d'aménagement **des bassins Est** du GPMM les espaces, les dessertes adaptées et les **dispositions** nécessaires au fonctionnement des espaces portuaires.

Enfin, l'objectif est de permettre la **valorisation de l'ensemble des filières économiques liées à la mer, en confortant la réparation navale et notamment de grande plaisance sur les formes dédiées du GPMM et sur le Domaine d'Industries et d'Activités Maritimes (DIAM) de La Ciotat.**

#### Recommandations au GPMM et aux partenaires concernés

- ④ Inscrire chaque fois que cela est possible, le développement des filières économiques liées à la mer **notamment** dans le cadre du pôle de compétitivité « Pôle Mer PACA » et de ses activités de recherche et d'innovation ;
- ④ **Adapter** à l'activité de la pêche **les** infrastructures et les équipements existants dans le port de Saumaty.

### 1.2.3. OFFRIR UNE DIVERSITE D'ESPACES DEDIES, NOTAMMENT, A L'ECONOMIE PRODUCTIVE

Les activités économiques, qu'elles relèvent de l'économie de la connaissance et des échanges évoquée plus haut, ou plus spécifiquement de l'économie productive (**industrie, ...**), requièrent pour se développer une offre foncière diversifiée, qui participe directement à l'attractivité et au rayonnement de MPM. Le SCOT vise un développement maîtrisé et partagé de ces espaces économiques et les soumet à une orientation d'optimisation pour pallier la rareté foncière. La mise en œuvre d'une stratégie foncière et immobilière cohérente et très volontariste<sup>1</sup> est indispensable pour garantir une offre bien localisée, satisfaisant la demande en quantité et qualité.

Le SCOT affiche **cinq** objectifs principaux :

- ❑ Poursuivre la reconversion ou la modernisation des grands espaces industriels, en particulier dans la Vallée de l'Huveaune, sur la Façade Maritime Nord à Marseille et sur le site des anciens chantiers navals de La Ciotat ;
- ❑ **Préserver et développer l'économie productive par des espaces dédiés en zones d'activités et par des formes adaptées au tissu urbain ; procéder à la requalification des sites existants (fonctionnalités, qualité urbaine et architecturale, intégration paysagère et environnementale) ;**
- ❑ Intensifier, **requalifier et aménager** les sites intégrés en prenant en compte leur environnement urbain et naturel, notamment Empallières à Saint-Victoret, les Florides à Marignane, les Aiguilles à Ensues-la-Redonne, Athélia V à La Ciotat, mais aussi à Gémenos et à Marignane ;
- ❑ Développer et valoriser des espaces d'activités plus adaptés pour répondre aux besoins des PME-PMI, comme par exemple Brégadan à Cassis, la Plaine du Caïre à Roquefort-la-Bédoule, Pré de l'Aube à Septèmes-les-Vallons, ... Les formes d'implantation de type villages d'entreprises seront favorisées ;
- ❑ **Maintenir et renforcer les capacités d'accueil en tissu urbain mixte<sup>2</sup> en tenant compte du fait que 80% de l'emploi marseillais s'y trouve.**

<sup>1</sup> La question de la politique foncière est abordée dans le chapitre 4.3.3

<sup>2</sup> Tissu urbain entendu comme les zones urbaines et les zones à urbaniser.

#### Prescriptions au PLU et au PDU

- ❶ Confirmer la vocation des secteurs précédemment évoqués et permettre leur modernisation ;
- ❷ Identifier, **au sein des espaces urbanisés et à urbaniser existants**, des espaces pour de nouvelles implantations ;
- ❸ Garantir leur insertion dans leur environnement urbain **ou** naturel ;
- ❹ Mettre en place des dessertes en transports collectifs pour faciliter l'accès **aux principaux** espaces dédiés aux activités.

#### Recommandations aux acteurs concernés

- ❶ Privilégier l'affectation des terrains embranchés fer et correctement desservis par le réseau routier primaire à des activités **économiques et à des espaces mixtes densifiés** ;
- ❷ **Mettre en place un schéma directeur des implantations industrielles.**

#### 1.2.4. STRUCTURER LA GEOGRAPHIE DES ESPACES COMMERCIAUX ET EN MAITRISER LE DEVELOPPEMENT

L'appareil commercial est dense (20 500 locaux commerciaux) avec de grandes disparités en terme de répartition, la ville de Marseille concentre à elle seule plus de 85 % des locaux commerciaux. L'environnement du territoire de MPM est très concurrentiel avec trois pôles régionaux en bordure du territoire, ce qui induit une réduction de la capacité de rayonnement des pôles régionaux de MPM.

Dans ce contexte, c'est la qualité de l'offre commerciale, sa diversité, son originalité et sa capacité de renouvellement qui prime sur l'augmentation des surfaces.

La structure de l'appareil commercial consiste en :

- Trois pôles régionaux sur Marseille : Centre ville, Grand Littoral, La Valentine,
- Une densité plus forte des pôles structurants (pôles majeurs et pôles importants) dans Marseille et dans les communes les plus peuplées (Marignane, La Ciotat),
- Un nombre important de sites commerciaux (environ 400).

Le SCOT vise à promouvoir l'attractivité, à concentrer le développement commercial dans les secteurs urbains et à urbaniser aux seuls projets susceptibles de contribuer fortement au rayonnement métropolitain.

Cet objectif sera atteint :

- ❑ Pour les pôles régionaux :
  - En ne créant pas de nouveau pôle commercial régional,
  - En renforçant le secteur commercial du Grand Centre de Marseille entre les Terrasses du Port et la Place Castellane par un développement qualitatif prioritaire,
  - En s'appuyant sur les pôles commerciaux de la Valentine à l'est et Grand-Littoral au nord, confortés par des actions de diversification et d'intégration urbaine,
  - En recherchant le développement de pôles thématiques complémentaires et novateurs, sur l'extension d'Euroméditerranée d'un côté, sur le pôle Prado-Michelet-Capelette de l'autre.

- ▣ Pour les pôles majeurs :
  - En ne créant pas de nouveau pôle majeur<sup>3</sup> en dehors des territoires de projets.
  
- ▣ Pour les pôles importants :
  - En excluant la création de pôles importants hors territoires de projets,
  - En limitant le développement des pôles existants au renforcement des centralités urbaines.
  
- ▣ Pour les pôles de proximité :
  - En privilégiant le développement commercial dans les centralités secondaires existantes, en particulier celles desservies par un réseau de transport en commun en site propre, et en renforçant une réponse diversifiée au sein des centralités urbaines de 1er niveau (Marignane),
  - En n'implantant pas de nouveau supermarché isolé en réponse aux besoins courants et en limitant le développement de galeries marchandes,
  - En promouvant une offre au sein du maillage de proximité, pôles de quartiers et de noyaux villageois des communes,
  - En favorisant l'implantation de commerces correspondant à de nouveaux concepts dans des formats limités, en réponse aux besoins courants,
  - En créant de nouveaux pôles de proximité suivant l'évolution de l'habitat.

Le SCOT maintient les principales zones commerciales périphériques, et n'en autorise certains développements limités que là où des potentiels existent, et à la condition d'une desserte et d'une intégration urbaine satisfaisantes.

#### Prescriptions

- Préciser ces orientations dans le Document d'Aménagement Commercial :
  - Pour les pôles majeurs et importants, concentrer l'évolution de la présence commerciale dans les centralités et les territoires de projets et interdire l'ouverture de nouvelles zones commerciales hors de ceux-ci,
  - Renforcer la polarité régionale du centre-ville de Marseille et en organiser les développements spécialisés jusqu'à Euroméditerranée 2 et Prado-Michelet-Capelette,
  - Réorganiser et conforter, par des actions de diversification et d'intégration urbaine, les pôles commerciaux du centre de Marignane, de Valentine/Barasse, ainsi que Grand Littoral sur Marseille,
  - Renforcer et moderniser le maillage commercial de proximité.
  
- Interdire la création de nouveaux pôles commerciaux régionaux ;
  
- Interdire la création de nouveaux pôles commerciaux majeurs ou importants en dehors des territoires de projets.

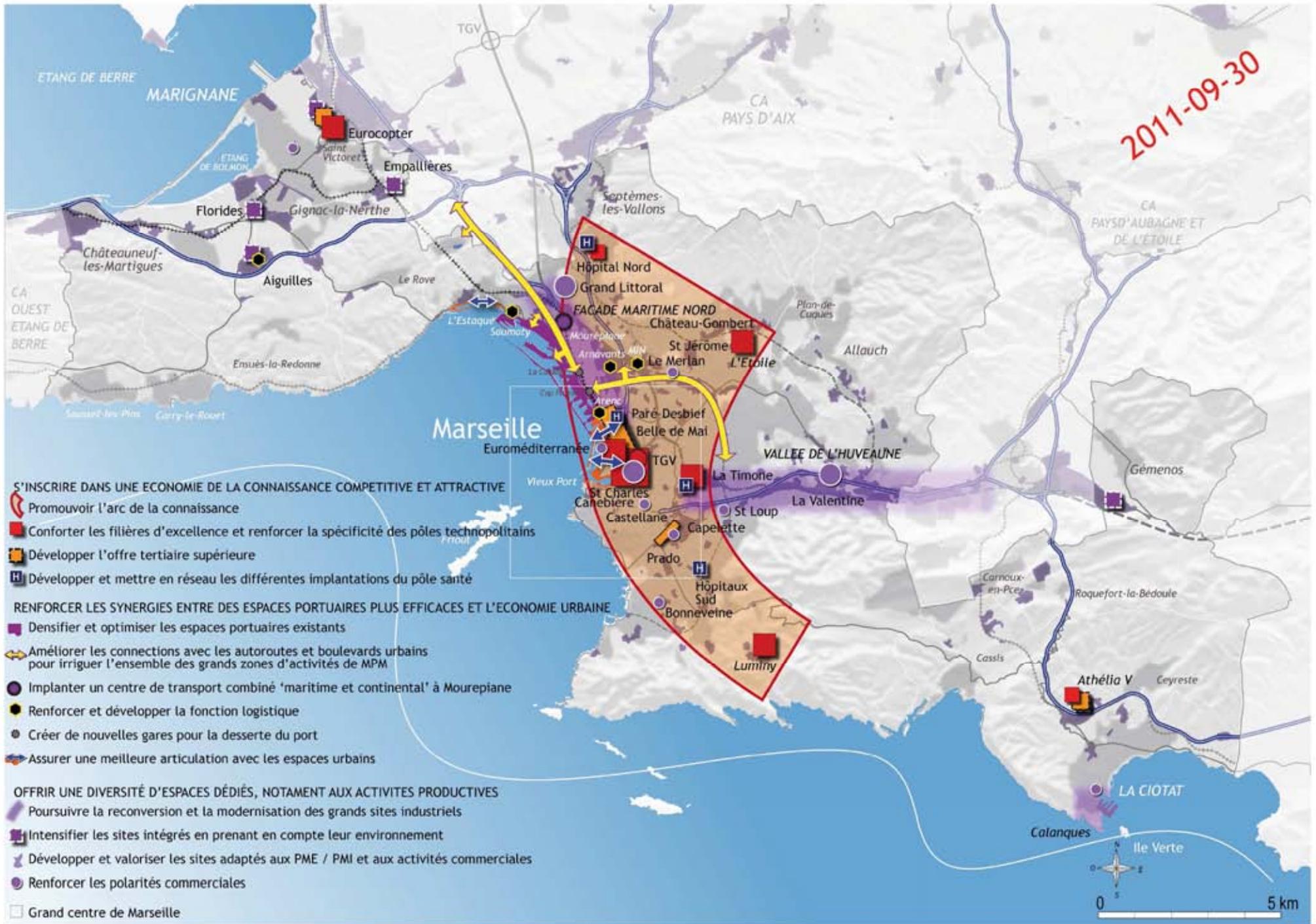
<sup>3</sup> Pôle majeur : pôle structurant à forte fréquentation en voiture avec possibilité de faire évoluer les comportements en fonction de la desserte en transports en commun. L'influence est limitée au bassin de vie (plusieurs communes ou arrondissements dans le cas de Marseille) avec un temps d'accès maximum de 20 à 30 mn comportant une offre diversifiée couvrant à la fois les besoins courants et les autres fonctions commerciales. Temps d'accès maximum 20 à 30 minutes. Six pôles entrent actuellement dans cette catégorie : S<sup>1</sup> Loup (Auchan) à Marseille, centre commercial le Merlan à Marseille, centre commercial Bonneveine à Marseille, secteur Castellanne à Marseille, Valampe (Carrefour) à Châteauneuf-les-Martigues, centre commercial Ancre Marien à La Ciotat.

**Recommandation au PLU et aux communes**

- Ⓜ Soumettre le développement de surfaces commerciales dans les conditions définies ci-dessus à des critères stricts de développement durable, en particulier d'accès en transport en commun et en modes doux, et d'intégration urbaine, que les PLU définiront.

doc de travail V1 DOG

# Intensifier l'attractivité et le rayonnement du territoire par une offre économique diversifiée



### 1.2.5. VALORISER LE POTENTIEL TOURISTIQUE ET CULTUREL

Le tourisme est un levier fort de l'attractivité de MPM, et de plus un gisement d'emplois important qu'il importe de mobiliser. L'offre culturelle participe également de l'image du territoire et favorise la cohésion sociale **par exemple avec des évènements tels que Marseille Provence 2013.**

Le SCOT vise à renforcer le rôle de MPM en tant que porte d'entrée de la Provence, grâce à la mise en valeur de son cadre urbain et naturel et propose dans ce but de :

- ▣ Organiser le tourisme à partir de pôles touristiques structurants associant hébergements et équipements. Situés en zones urbaines, reliés par TC/TCSP et modes doux, **ces pôles fonctionnent avec les espaces naturels proches et les lieux supports d'attractivité événementielle et proposent déjà une offre touristique et de loisirs, qui reste à structurer et renforcer.** Il s'agit de Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Cassis, La Ciotat et dans Marseille, son Grand Centre, l'Estaque et le secteur des plages jusqu'à la Pointe Rouge, en lien notamment avec le futur Parc National des Calanques **qui jouera un rôle essentiel dans l'offre touristique métropolitaine ;**
- ▣ Renforcer cette offre avec des pôles touristiques complémentaires, qui **situés en zones urbaines** bénéficient de la proximité des rives de l'Etang de Berre (Marignane) et de l'ensemble des massifs naturels et forestiers de MPM (Allauch avec le Garlaban, et Gémenos avec le futur Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume) ;
- ▣ Développer les lieux supports d'attractivité événementielle à partir de grands espaces publics notamment ceux proches du littoral : les plages du Prado, le Vieux Port, la digue du large en lien avec certains espaces portuaires comme le J4, la rade Sud de Marseille, la Rade Nord depuis l'Estaque **et la Nerthe (pôle de loisirs)** et le port de La Ciotat. En complément, **l'extension d'Euroméditerranée** pourrait développer un grand espace capable d'accueillir de très grands évènements et qui pourrait se situer entre l'îlot XXL et Cap Pinède.

Marseille Provence 2013 Capitale Européenne de la Culture (MP2013), est un projet fort participant à la construction métropolitaine. Le Grand Centre de Marseille, et plus particulièrement son hyper-centre et le Vieux Port, représentent l'un des lieux emblématiques de ce dispositif, grâce à la richesse de son patrimoine et de ses équipements culturels. Pour ce grand évènement, l'hyper-centre se doit d'être attractif pour ses résidents, les visiteurs et les touristes. Une requalification des espaces publics à hauteur de l'ambition est nécessaire de façon à en faire des lieux apaisés et conviviaux, **tout en étant facilement accessibles : offre de transports en commun, offre de stationnement articulée avec l'offre de transports en commun, .... MP 2013 sera ainsi l'opportunité de mieux organiser la fréquentation touristique du centre ville.**

Outre les grands lieux supports de manifestations, le SCOT valorise les sites porteurs de créativité à l'image du pôle de la Belle de Mai à Marseille. Afin de proposer de nouvelles opportunités aussi bien culturelles qu'économiques, leur nombre demande à être multiplié. Le SCOT appuie également l'extension ou la requalification des grands équipements existants, comme le Palais Longchamp, le stade Vélodrome, l'Opéra ... Il prend en compte les implantations des grands équipements nouveaux et nécessaires à la réussite de MP2013 et au développement de MPM, comme le nouveau Palais des Evénements, le Musée des Civilisations d'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) et le Centre régional de la Méditerranée, le Silo, le Fonds Régional d'Art Contemporain, **le Centre de la Mer, le POMGE (Palais Omnisport Marseille Grand Est), le Parc des expositions,...** Cet ensemble sera également complété par un certain nombre d'équipements à vocation locale notamment dans la Vallée de l'Huveaune, les quartiers Nord de Marseille, ou encore à Marignane, La Ciotat ou Septèmes-les-Vallons.

Au-delà de 2013, il est fondamental de poursuivre l'effort entrepris pour faire de MP2013 une réussite, en termes de développement de lieux culturels et festifs, mais aussi en tant qu'opération d'envergure et de nouvelle forme de gouvernance.

### Prescriptions au PLU

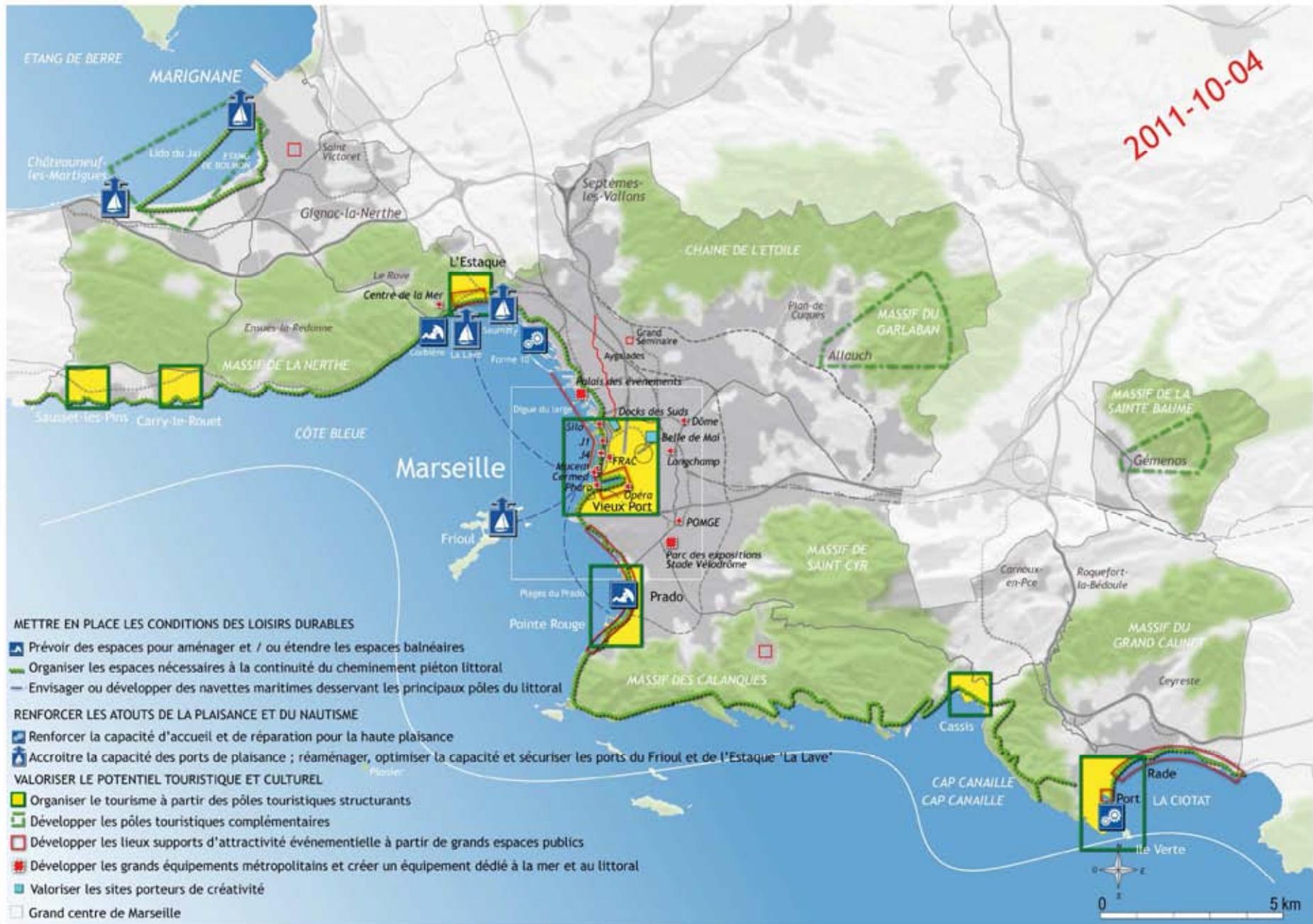
- Ⓟ Réserver les espaces, les dessertes adaptées et édicter les règles nécessaires au fonctionnement de l'ensemble des sites identifiés ci-devant (**parkings, accessibilité transport en commun, ...**) et tout particulièrement le Palais des Événements, le MUCEM et le Centre régional de la Méditerranée, le Silo, le Fonds Régional d'Art Contemporain., **ainsi que les sites MP 2013** ;
- Ⓟ **Prendre en considération la sensibilité paysagère et environnementale spécifique du Lido du Jaï dans tout projet concernant ce territoire.**

### Recommandations aux acteurs concernés

- Ⓡ Valoriser le patrimoine **paysager**, naturel et urbain comme atouts de l'image, du rayonnement et de l'attractivité de MPM ;
- Ⓡ Bâtir une politique touristique et culturelle **globale et cohérente**, fondée sur la fonctionnalité et la qualité de l'accueil et des dessertes ;
- Ⓡ **Mettre en place un schéma des sites touristiques (hébergements, activités, équipements, offre nouvelle, stationnement, ...).**

En conclusion de cette partie, l'attractivité et le rayonnement de Marseille Provence Métropole passent par le développement et le renforcement des lieux précédemment évoqués dont l'activité est pourvoyeuse d'emplois. Une part importante des emplois attendus<sup>4</sup> s'y réalisera. En complément, des emplois seront créés dans le tissu urbain support d'une mixité fonctionnelle traditionnellement très forte sur MPM et notamment sur Marseille : ce sera l'objet du chapitre 5 de ce document.

<sup>4</sup> 80 000 emplois selon les ambitions affichées dans le chapitre 4.



### 1.3. AFFIRMER LE GRAND CENTRE DE MARSEILLE COMME CŒUR DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

Le Grand Centre de Marseille se compose de trois centralités de niveau métropolitain que sont l'hyper-centre autour du Vieux Port, Euroméditerranée avec son extension et le pôle Prado-Michelet-Capelette. Les conditions de son développement et de son fonctionnement sont déclinées tout au long du document et tout particulièrement dans le chapitre 4 et, de manière encore plus fine, dans le chapitre 6 par des orientations à mettre en œuvre et des recommandations souvent thématiques.

Cependant, il est fondamental de positionner ce territoire dès à présent car il est au cœur de l'équilibre et du rayonnement métropolitains. Pour cela, trois orientations majeures définissent les projets à mettre en œuvre :

- ▣ Définir un projet ambitieux pour l'hyper-centre de Marseille ;
- ▣ Eriger Euroméditerranée comme la tête de pont du nouveau métropolitain de Marseille en Europe et en Méditerranée ;
- ▣ Faire de la centralité Prado-Michelet-Capelette une nouvelle « Porte d'entrée Est » au Grand Centre de Marseille.

#### 1.3.1. DEFINIR UN PROJET AMBITIEUX POUR L'HYPER-CENTRE

Structuré autour du Vieux-Port et de la Canebière, l'hyper-centre de Marseille constitue le cœur historique et emblématique du territoire. **Il accueille plusieurs fonctions urbaines essentielles : résidentielle, économique, et notamment commerciale, touristique, culturelle, universitaire. Mais l'hyper-centre connaît aussi de nombreuses difficultés : habitat dégradé, équipement commercial à renforcer et à rénover, persistance des difficultés de déplacements et dégradation de l'espace public.** Des quartiers de grande pauvreté et de précarité économique y concentrent des difficultés malgré les nombreux efforts engagés. Traiter ces problématiques est une véritable priorité pour le rayonnement de Marseille, de MPM et plus généralement de l'ensemble du territoire métropolitain.

Un projet d'ensemble est nécessaire, qui prendra notamment appui sur les investissements réalisés et sur l'impulsion attendue de MP 2013 : requalification de l'espace public, mise en valeur du patrimoine bâti et des logements, renforcement de l'attractivité commerciale, **et gestion efficace (propreté, sécurité, ...).**

Ainsi, afin de remplir pleinement ses fonctions de cœur métropolitain, il convient de :

- ▣ Loger confortablement l'ensemble des habitants ;
- ▣ Développer l'offre destinée aux étudiants (**enseignement, services, équipements, logements**) ;
- ▣ Promouvoir des services de proximité et des espaces publics correspondant à la diversité des besoins sociaux et les articuler avec les espaces et équipements contribuant au rayonnement métropolitain, dont le Vieux-Port pour sa fonction événementielle ;
- ▣ **Réduire et organiser les déplacements motorisés ainsi que les modalités de stationnement ;**
- ▣ Consolider les fonctions commerciales ;
- ▣ Sauvegarder, moderniser les espaces et les monuments et/ou lieux d'un centre historique dont le patrimoine doit être mis en valeur.

L'ensemble de ces actions s'inscrivant dans la durée, l'horizon 2030 proposé par le SCOT est l'échelle d'intervention dans laquelle doit se mettre en œuvre ce projet d'ensemble. Sa réussite conditionne et renforce celle du projet Euroméditerranée.

### 1.3.2. FAIRE D'EUROMEDITERRANEE LE SUPPORT DU RENOUVEAU METROPOLITAIN DE MARSEILLE EN EUROPE ET EN MEDITERRANEE

Limitrophe de l'hyper-centre de Marseille, voisine du Grand Port Maritime et connectée directement aux infrastructures, l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée bénéficie d'une situation exceptionnelle. « Accélérateur de métropole », cette opération de renouvellement urbain emblématique et de grande ampleur doit étendre vers le nord l'hyper-centre de Marseille. La réalisation de son extension prévoyant 30 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires est d'ores et déjà engagée.

Sa capacité de centre directionnel doit être renforcée dans une perspective métropolitaine et une ambition euroméditerranéenne. Elle sera le support d'un développement économique autour des fonctions directionnelles, tertiaires supérieures et d'enseignement supérieur et accueillera de nombreux équipements métropolitains. Elle devra également développer une offre résidentielle de qualité sur le plan des formes urbaines, de la performance énergétique, de la nature en ville, de l'offre de mobilité..., et produire des espaces publics de grande qualité. Avec le label Ecocité, elle s'inscrit dans une démarche innovante et se positionne comme un « laboratoire » d'idées et de pratiques exemplaires susceptibles de diffuser sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Il importe également d'anticiper les impacts en termes de déplacements, d'organisation urbaine..., de cette Opération d'Intérêt National sur les espaces et les quartiers périphériques.

### 1.3.3. CREER AVEC LA CENTRALITE PRADO-MICHELET-CAPELETTE UNE NOUVELLE PORTE D'ENTREE EST DU GRAND CENTRE DE MARSEILLE

La centralité Prado-Michelet-Capelette constitue l'autre porte d'entrée du Grand Centre de Marseille. Cette centralité voit ses fonctions confortées par le renouvellement du quartier de la Capelette, par la réalisation de grands équipements, centre de loisirs, espace aquatique, ainsi que par une offre résidentielle, commerciale et tertiaire autour de l'extension du stade du vélodrome.

Sur la base d'un projet d'ensemble structuré par un réseau viaire réorganisé et sur une desserte en transports en commun améliorée, les documents d'urbanisme et d'aménagement ainsi que les politiques publiques doivent permettre de :

- ▣ Développer une offre résidentielle et économique s'appuyant sur l'intensification et le renouvellement urbain du tissu existant ;
- ▣ Irriguer cette centralité et ses grands équipements par un réseau de transports collectifs, notamment en site propre, à la hauteur de sa place dans le Grand Centre ;
- ▣ Renforcer l'accessibilité de cette centralité tout en diminuant les nuisances autoroutières par une reconfiguration du réseau routier et autoroutier.

## 2. LE LITTORAL, UNE IDENTITE FORTE A MENAGER

Marseille Provence Métropole est certes Métropolitaine, mais aussi Méditerranéenne : avec 9 communes concernées, Marseille Provence Métropole dispose d'un littoral maritime et lacustre long de 125 km qui fonde une grande partie de son identité. Cette identité forte s'appuie sur une longue histoire qui a commencé par l'arrivée d'un groupe de navigateurs grecs il y a 2600 ans. Plus récemment, elle a été marquée par le développement portuaire de Marseille et de La Ciotat et l'essor industriel des rives de l'Etang de Berre. Cette identité se fonde aussi sur un environnement littoral exceptionnel, pour partie géré par des acteurs spécifiques tels le Parc marin de la Côte Bleue et le futur Parc National des Calanques ou le GPMM. Véritable richesse patrimoniale naturelle, urbaine et économique, le littoral se révèle un atout formidable pour MPM.

Espace très attractif, le littoral constitue un cadre de vie de grande qualité, caractérisé par un environnement fragile. Ensuite parce que certains espaces littoraux présentent un potentiel de développement économique important, pour le transport maritime, la réparation navale, la pêche, le tourisme et le nautisme. De ce fait, il est soumis à des pressions anthropiques fortes et croissantes, induisant de multiples conflits d'usage sur des espaces par définition restreints et fragiles.

Le défi principal pour le SCOT est double : il s'agit d'une part de permettre la coexistence des différentes activités qui s'y concentrent, et notamment le développement d'une économie menacée ; d'autre part la maîtrise de la pression urbaine est essentielle, en limitant l'impact de l'ensemble de ces usages sur l'environnement terrestre et marin et en préservant les richesses naturelles.

Ces enjeux se déclinent également dans les différentes entités littorales de MPM, dont les caractéristiques sont spécifiques : les étangs de Berre et de Bolmon, la Côte Bleue, la partie urbaine du littoral de Marseille, l'archipel du Frioul, les Calanques et les îles (Riou, Planier, etc.), le secteur de Cassis et de La Ciotat.

La complexité du littoral est appréhendée dans le SCOT à travers deux échelles : il s'agit d'abord d'un linéaire, frontière naturelle ou artificielle entre terre et mer ; c'est aussi un territoire, lieu des interactions mutuelles entre espaces terrestres et marins, dont la profondeur varie aussi bien à terre qu'en mer, selon les usages et problématiques pris en compte. Il en découle une multiplicité d'acteurs dont les objectifs doivent être cohérents.

Ce chapitre consacré au littoral est organisé autour de deux orientations majeures :

- ▣ Protéger et valoriser le patrimoine exceptionnel présent sur le littoral ;
- ▣ Organiser les usages et les activités liés aux plaisirs de la mer (plaisance, nautisme, activités sous-marines, tourisme et loisirs...).

### 2.1. PRESERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE LITTORAL

Les espaces littoraux terrestres, marins et lacustres de MPM présentent une multiplicité et une diversité de milieux et de paysages naturels, dans lesquels s'inscrit un patrimoine bâti spécifique, qui détermine pour une large part l'identité du littoral communautaire. Or, nombre de ces espaces sont fragiles et menacés par les pressions multiples qui s'y exercent : urbanisation, sur-fréquentation, pollutions, risques...

L'objectif est ici de maintenir et si nécessaire d'améliorer la qualité des eaux, des milieux, de préserver la biodiversité, de valoriser les espaces remarquables au sens de la loi Littoral : espaces de qualité, naturels ou urbains, ainsi que les paysages littoraux. Enfin, dans une optique de développement durable, le SCOT fixe également des objectifs pour l'optimisation énergétique de la mer et du littoral.

Ce chapitre décline la loi Littoral, la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône de même que les orientations fondamentales du SDAGE Rhône-Méditerranée et la charte du futur Parc National des Calanques (PNC).

### 2.1.1. ASSURER LA PROTECTION DES GRANDS ESPACES LITTORAUX

Les objectifs de la loi Littoral, tels que la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône les traduit, portent sur la protection des espaces naturels remarquables, sur la préservation de coupures à l'urbanisation, et sur l'identification des espaces proches du rivage dans lesquels les conditions d'urbanisation doivent être maîtrisées. **Ces grands espaces remarquables contribuent avec ces coupures à la constitution de la trame écologique qui sera détaillée dans le chapitre 3.** Par ailleurs, le SCOT se préoccupe de prendre en compte les conséquences possibles de l'élévation du niveau de la mer (inondations, érosion) **et des risques de submersion marine.**

#### Prescriptions au PLU

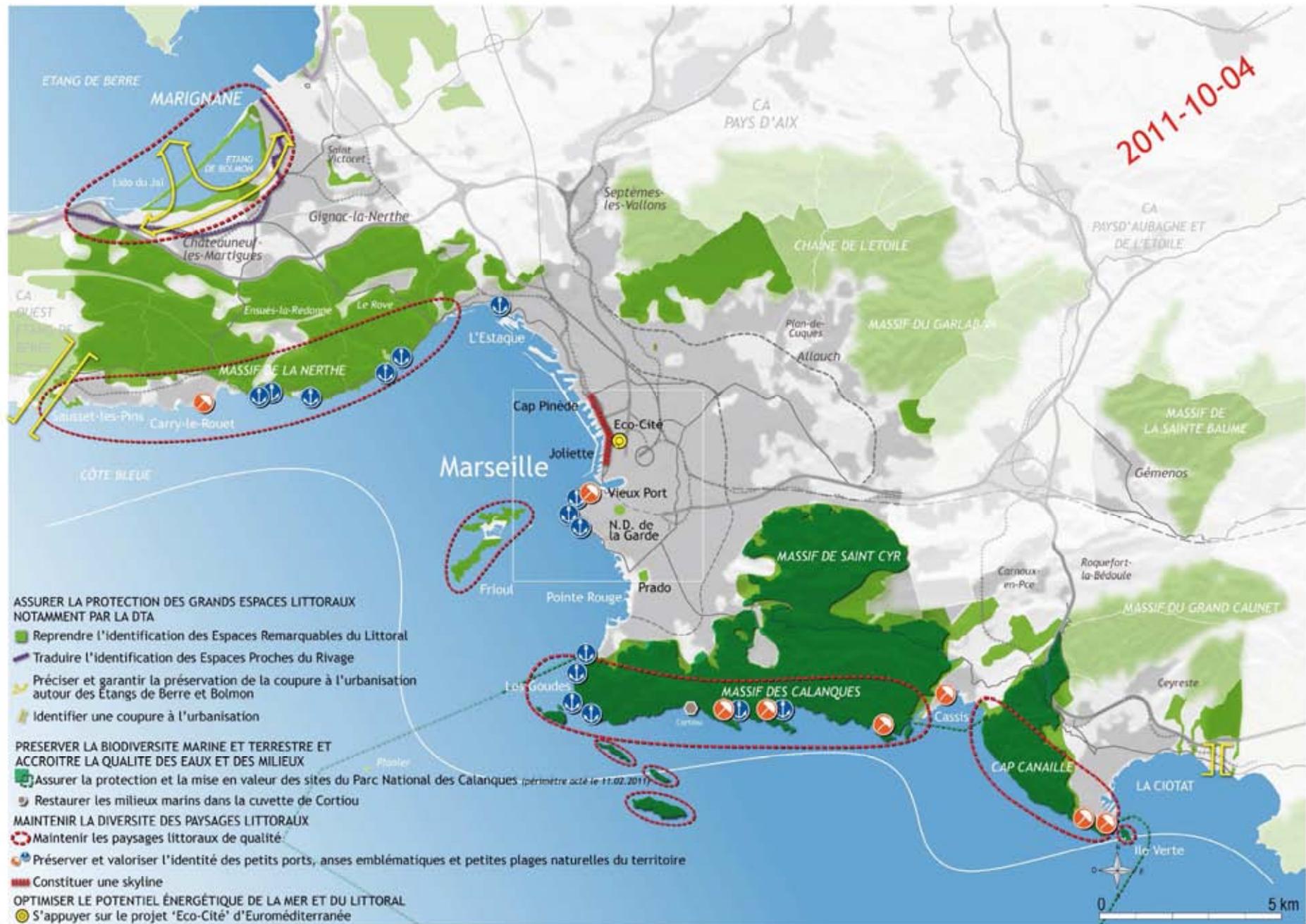
- Reprendre l'identification des espaces remarquables du littoral figurant dans la DTA et les définir en les délimitant précisément dans les massifs de l'Estaque et de la Nerthe, de l'Etoile, du Garlaban, des Calanques, et des falaises du Cap Canaille ainsi que les espaces **naturels** du Frioul, **de la Ciotat et de Cassis** ;
- Fixer pour ces espaces remarquables les dispositions de protection qui s'imposent en ménageant toutefois des possibilités. Ainsi, toute urbanisation nouvelle est interdite à l'exception :
  - Des aménagements légers, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion, à la mise en valeur notamment économique, ou le cas échéant, à l'ouverture au public de ces espaces naturels remarquables, tels que des liaisons douces : chemins piétonniers, pistes cyclables,
  - Des travaux nécessaires au fonctionnement et à la gestion de l'eau, qui peuvent concerner les réseaux hydrauliques, d'irrigation ou d'assainissement, et les installations techniques nécessaires à leur fonctionnement. Ces ouvrages peuvent être réalisés en limitant autant que possible l'impact tant sur l'aspect paysager qu'écologique ou biologique et dans la mesure où ils ont un impact globalement positif sur les milieux naturels, en termes de qualité ou de gestion,
  - Des installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile, et spécifiquement à la prévention risques feux de forêt (voies de défense contre l'incendie, coupures agricoles ou forestières, réservoirs d'eau, bassin de rétention, ouvrage de retenue) et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires (hors port de plaisance),
  - Des voiries structurantes inscrites dans le SCOT sous réserve de l'adoption de mesures compensatoires **et sous réserve qu'elles soient implantées en limite des espaces littoraux,**
  - Des infrastructures d'intérêt général, notamment les canalisations et infrastructure en sous-sol, liées aux activités suivantes : gaz, télécommunications, électricité, et des voies d'accès strictement liées à ces infrastructures,
  - Des bâtiments et installations nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien, la gestion et la valorisation de ces espaces dans un but écologique **sous réserve qu'ils soient implantés en limite des espaces littoraux : ces activités** peuvent concerner l'agriculture ou la sylviculture dont les conditions d'exploitation devront être adaptées aux caractéristiques du milieu, ou encore des exploitations liées à l'agrotourisme ayant un faible impact sur l'environnement en mettant en valeur la faune et la flore.

- Ⓟ Interdire les constructions ou installations nouvelles en dehors des espaces déjà urbanisés, dans une bande de 100 mètres à compter de la limite haute du rivage **telle qu'actuellement connue** ;
- Ⓟ **S'appuyer, dans le cadre de l'identification des espaces proches du rivage (EPR), sur les critères ci-après:**
- La distance des terrains par rapport au rivage, qui tient compte des éléments du relief et du paysage qui caractérisent l'ambiance maritime,
  - La co-visibilité terrains/mer, qu'elle soit appréciée du rivage ou de l'intérieur des terres,
  - Les caractéristiques de l'espace urbanisé ou non séparant la zone concernée du rivage,
  - Les coupures par le relief ou les infrastructures,
  - Le type d'espace, naturel ou agricole.
- Dans ces espaces, tout projet d'aménagement ou de construction devra justifier de son intégration au sein de ces espaces naturels et/ou de l'entité paysagère, ainsi que du fait qu'il ne supprime pas les vues de la mer et vers la mer.
- Ⓟ Traduire l'identification des espaces proches du rivage (EPR) délimités dans la DTA **selon les critères précisés ci-dessus** ainsi que la **coupure à l'urbanisation** figurant dans la DTA, autour des étangs de Berre et de Bolmon ;
- Ⓟ Préciser, pour les espaces proches du rivage, les conditions d'urbanisation énoncées par la DTA visant à limiter l'urbanisation et éviter les densifications excessives ;
- Ⓟ **Traduire** l'identification des espaces agricoles périurbains figurant dans la DTA, **coupure de l'urbanisation** entre La Ciotat et Saint-Cyr-les-Lecques ;
- Ⓟ Identifier une **coupure à l'urbanisation** entre Sausset-les-Pins et Martigues. Préciser sa délimitation et garantir sa préservation.

#### **Recommandation à MPM, aux communes et aux acteurs concernés**

- Ⓡ Etudier de quelle façon peuvent être pris en compte les enjeux liés au risque d'élévation possible du niveau de la mer **et au risque de submersion marine**.

2011-10-04



## 2.1.2. PRESERVER LA BIODIVERSITE MARINE ET TERRESTRE ET ACCROITRE LA QUALITE DES EAUX ET DES MILIEUX

Le littoral de MPM se caractérise par l'existence de nombreux espaces où la biodiversité est très riche. Cette richesse est liée notamment aux interactions permanentes entre terre et mer. Or, du fait des fortes pressions s'exerçant sur l'ensemble du littoral, nombre de ces espaces, déjà fragiles, sont aujourd'hui menacés. Le Parc Marin de la Côte Bleue, le GIPREB (Groupement d'intérêt public pour la réhabilitation de l'étang de Berre), la [Ville de Marseille avec le Plan de gestion de la rade de Marseille](#), [MPM au travers de ses actions concernant ses ports, ses équipements d'assainissement mais aussi](#) le Parc National des Calanques en cours de création, répondent sur leur périmètre d'intervention à cette problématique et assurent une meilleure cohérence d'approche entre la terre et la mer. Mais d'autres espaces restent à préserver. Les objectifs recherchés ici sont donc de maintenir, voire de restaurer la biodiversité littorale, à la fois terrestre, marine et lacustre mais il convient aussi de traiter les questions de pollution des milieux et de maintenir, voire de rétablir, leur qualité.

Le SCOT se propose de construire et de préserver une trame écologique cohérente à l'échelle du territoire de MPM. Cette orientation majeure est développée de manière globale et exhaustive dans le chapitre 3 traitant des espaces naturels. Cependant, un grand nombre d'espaces littoraux participe à cette construction. Ils relèvent notamment des cœurs de nature terrestres, lacustres, aquatiques et marins (incluant les îles), des grandes liaisons écologiques entre ces cœurs de nature ainsi que de certaines liaisons locales, notamment aériennes (espèces volantes).

En complément de cette trame et pour renforcer la qualité de ces espaces, le SCOT propose de répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité des eaux, notamment littorales, de réduction des pollutions et de maîtrise du risque inondation, dans toutes ses composantes.

### Recommandations au PLU, à MPM, aux communes, au PNC et aux acteurs concernés

- Ⓜ Restaurer les milieux marins dans la cuvette de Cortiou pour améliorer la qualité des eaux ;
- Ⓜ Finaliser les études permettant de réduire les impacts des rejets des émissaires en mer de Cortiou ;
- Ⓜ Limiter au maximum, en le justifiant, l'augmentation de l'artificialisation des petits fonds (0-10m), garants d'une grande biodiversité marine ;
- Ⓜ Poursuivre les actions de dépollution des anciens sites industriels des rades, notamment à Marseille (La Lave, Saména, Escalette, La Verrerie) ;
- Ⓜ Poursuivre l'ensemble des actions permettant l'amélioration des réseaux d'assainissement ayant un impact sur le littoral ;
- Ⓜ Elaborer des contrats de milieu dont les périmètres seront définis en cohérence avec les bassins versants des principaux cours d'eau ;
- Ⓜ Mettre en œuvre des dispositions spécifiques pour limiter l'impact négatif des activités maritimes et portuaires sur l'environnement (généralisation des cuves pour les eaux noires des bateaux, admission de ces eaux usées sur le réseau d'assainissement par des dispositifs à prévoir sur les ports, traitement des eaux des bateaux et des ateliers d'entretien, démarche « port propre », certification AFNOR sur la gestion environnementale des ports) et sur les espaces résidentiels voisins (bruit, pollutions atmosphériques notamment).

### 2.1.3. MAINTENIR LA DIVERSITE DES PAYSAGES LITTORAUX

Le territoire de MPM bénéficie de paysages littoraux de qualité et très diversifiés : urbains (résidentiel, touristique, industriel et portuaire) et naturels (Calanques, Côte Bleue, paysages lacustres, Cap Canaille, îles).

Dans les secteurs urbanisés du littoral, les relations visuelles, d'ambiance, de perception de la mer sont très inégales et vont de la coupure rapide à une urbanisation séquentielle, linéaire et parallèle au rivage. Dans tous les cas, la relation visuelle au littoral et à la mer est un puissant atout d'attractivité et un élément important du cadre de vie. Le SCOT doit garantir à la fois sa préservation mais aussi sa mise en valeur. Il fixe les objectifs suivants :

- ▣ Développer « l'ambiance littorale » spécifique, au travers des différents paysages de proximité où s'imbriquent finement terre et mer ;
- ▣ Valoriser les espaces urbains littoraux de qualité, préserver leur cadre et leurs paysages.

#### Prescription au PLU

- Préserver et valoriser l'identité des petits ports, des anses emblématiques du territoire et des petites plages naturelles, au travers de leur morphologie urbaine, de leur intégration paysagère et de la qualité de leurs espaces publics dans le respect de l'environnement et de leurs spécificités.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Prendre en compte l'ambiance littorale dans les opérations d'urbanisme et d'aménagement ainsi que dans les documents d'urbanisme, sur le plan de l'insertion paysagère, de l'identité patrimoniale, de l'accessibilité visuelle au littoral depuis la mer et la terre... ;
- Ⓜ Définir une « skyline » (vélum) sur une séquence littorale à l'arrière de la zone portuaire de Marseille, depuis la Joliette jusqu'à Cap Pinède (Euroméditerranée), en concentrant et en intégrant visuellement les bâtiments, notamment ceux de grande hauteur, dans un ensemble homogène et cohérent.

### 2.1.4. VALORISER LES ETANGS DE BERRE ET DE BOLMON

Les activités humaines ont marqué depuis très longtemps les 155 km<sup>2</sup> de ces vastes plans d'eau. La qualité des eaux des étangs de Berre et de Bolmon est devenue très préoccupante et ce, en lien avec plusieurs phénomènes : variation de la salinité des eaux, rejets domestiques et industriels, ralentissement de la circulation des eaux, ...

L'objectif du SCOT est de participer à l'amélioration de l'état écologique des deux étangs, tout en permettant le développement d'activités de loisirs, et le maintien des activités industrielles (raffinerie, zone aéroportuaire et centrale EDF).

#### Prescriptions au PLU

- Protéger la partie naturelle au centre du Lido du Jaï et au sud de l'Etang de Bolmon ;
- Permettre le développement et/ou la réhabilitation des aménagements et des équipements de loisirs autour des deux étangs dans le respect du maintien des milieux et des paysages, ainsi qu'aux deux extrémités du Lido du Jaï, en assurant un lien avec les secteurs environnants ;
- Privilégier l'accès à ces sites par les modes doux.

#### Recommandations aux intercommunalités et aux acteurs concernés

- Ⓜ Mettre en place, avec tous les acteurs concernés, une stratégie globale de valorisation des étangs et de leurs abords ;
- Ⓜ Elaborer un contrat d'étang pour l'étang de Berre ;
- Ⓜ Rouvrir le tunnel du Rove à la circulation des eaux, sous réserve de ne pas détériorer la qualité des eaux et des milieux marins et lacustres. Etudier les possibilités d'utiliser le tunnel pour d'autres fonctions, comme le transport, **et le canal pour les modes doux.**

#### 2.1.5. OPTIMISER LE POTENTIEL ENERGETIQUE DE LA MER ET DU LITTORAL

La mer et globalement le littoral présentent des potentialités très importantes en tant que ressources et supports de solutions énergétiques nouvelles et durables. L'objectif du SCOT est de favoriser leur développement, en prenant en compte l'ensemble des enjeux littoraux.

Ces énergies peuvent être les suivantes :

- ▣ **Energie issue des** boucles thermiques en mer, près des zones urbaines, desservant des réseaux de chauffage ;
- ▣ Hydroliennes pour la production électrique ;
- ▣ Livraison d'eau calorifugée provenant d'installations industrialo-portuaires : elles pourront alimenter des réseaux de chaleur et de refroidissement ;

Le développement de certaines d'entre elles **converge avec les objectifs du** projet Ecocité d'Euroméditerranée.

#### Recommandations aux communes et aux acteurs concernés

- Ⓜ Identifier et mettre en œuvre des innovations énergétiques, telles que le petit éolien, la capture, le stockage et l'expédition du CO<sub>2</sub>, les installations photovoltaïques sur le bâti, ..., et définir les conditions de leur mise en œuvre ;
- Ⓜ Réserver, prioritairement sur les emprises portuaires, les espaces nécessaires aux infrastructures connexes aux installations de production de nouvelles énergies, après avoir conduit les études permettant d'identifier les potentiels et de localiser les meilleurs emplacements pour les exploiter.

## 2.2. SE POSITIONNER COMME UNE CAPITALE DES PLAISIRS DE LA MER

La multiplicité des ports de plaisance et le cadre paysager **présentent des atouts indéniables. Le littoral de Marseille Provence Métropole est associé à la pratique de nombreuses activités ludiques** et sportives, dont la diversité conduit parfois à des conflits d'usage, dans le temps ou dans l'espace. Ces loisirs demandent donc à être régulés et organisés. Certains d'entre eux sont indissociables de la présence de la mer (sports nautiques, plongée, ...), d'autres n'y sont pas directement liés (escalade, randonnée) mais la présence de la mer leur confère un attrait particulier.

L'objectif du SCOT est de renforcer les pôles touristiques littoraux, qu'ils soient structurants ou complémentaires<sup>5</sup>, pour faire de la mer un support de développement des fonctions touristiques et de loisirs et ce, dans le respect de la préservation des milieux et du respect de ses usages et pratiques traditionnels.

<sup>5</sup> La définition des pôles touristiques structurants et complémentaires est proposée en 1.2.5.

### 2.2.1. METTRE EN PLACE LES CONDITIONS POUR DES LOISIRS DURABLES

Le SCOT poursuit quatre objectifs :

- ▣ Permettre le développement des activités de loisirs liés à la mer et au littoral ;
- ▣ Prendre en compte la spécificité, et souvent la fragilité, de nombreux espaces littoraux. A ce titre, le SCOT propose de porter une attention particulière, dans les aménagements portuaires, nautiques et balnéaires, à la gestion et à la récupération des déchets ;
- ▣ Mieux organiser ces activités dans une optique de développement durable, notamment par une amélioration des conditions d'accessibilité des différents espaces concernés et par une régulation de la fréquentation. Le réseau ferré jouera un rôle important dans la desserte du littoral de MPM, et notamment la voie littorale du nord de Marseille, depuis Saint-Charles, vers la Côte Bleue, et potentiellement jusqu'à Marignane ;
- ▣ Faciliter la régulation et la cohabitation des différents usages liés à ces activités.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓢ Définir et prévoir les emprises nécessaires aux projets d'aménagement et d'extension des espaces balnéaires à Marseille sur Prado-Pointe-Rouge et Estaque-Corbière, sous réserve de leur faisabilité environnementale ;
- Ⓢ Faciliter l'accès au littoral par des cheminements doux depuis les gares, les arrêts de transports en commun et les aires de stationnement, situées en arrière du littoral quand cela est physiquement possible et compatible avec les activités situées en bord de mer ;
- Ⓢ Accompagner l'intensification des dessertes ferroviaires de proximité entre le centre de Marseille et la Côte Bleue, en passant par l'Estaque ;
- Ⓢ Organiser les espaces nécessaires à la continuité du cheminement piéton littoral, principalement au bord de l'eau, ponctuellement en surplomb ou en retrait, notamment dans le secteur du GPMM, en tenant compte de la nature du trait de côte. Ce sentier pourra intégrer certains espaces naturels, agricoles ou espaces verts urbains, et tout autre itinéraire de cheminements doux existant.

#### Recommandations au PLU, à MPM, à GPMM et aux acteurs concernés

- Ⓡ Etudier l'ouverture au public de tout ou partie de la digue du port (GPMM) en compatibilité avec les activités portuaires ;
- Ⓡ Porter une attention particulière, dans les aménagements portuaires, nautiques et balnéaires, à la gestion et à la récupération des déchets ;
- Ⓡ Envisager des navettes maritimes desservant les principaux pôles du littoral, notamment du Vieux-Port d'une part vers la Pointe Rouge, et d'autre part vers l'Estaque et développer celles existantes.

## 2.2.2. RENFORCER LES ATOUTS DE LA PLAISANCE ET DU NAUTISME

Les 24 ports de plaisance gérés par MPM constituent un environnement privilégié pour la pratique des activités nautiques. On compte parmi eux des ports de grande taille, fonctionnels, à proximité des services et des pôles urbains. D'autres, au contraire, sont de très petite taille mais contribuent fortement à l'identité et au caractère des sites. C'est le cas de certains ports de la Côte Bleue (de la Madrague de Gignac à la Vesse) et de plusieurs ports de la rade Sud de Marseille (Vallon des Auffes, Fausse Monnaie). L'ensemble des ports de MPM constitue le premier pôle de plaisance français. La plaisance représente un marché en croissance, qui enregistre une forte demande des habitants et des touristes.

Pour renforcer les atouts de ce pôle nautique le SCOT vise à :

- ▣ Permettre certains aménagements portuaires participant à une extension des capacités d'accueil, **et favoriser les solutions comme les ouvrages de type cales de mise à l'eau** ;
- ▣ Améliorer le fonctionnement des ports existants, optimiser leurs capacités d'accueil et limiter leurs incidences environnementales ;
- ▣ Développer des fonctions d'animation urbaine autour des principaux ports, en améliorant leur accessibilité mais aussi leur intégration urbaine et paysagère.

L'ensemble de ces objectifs seront poursuivis en prenant en compte la capacité d'accueil des milieux terrestres et marins, et en limitant les incidences environnementales des aménagements, portuaires ou autres.

### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Réaménager et sécuriser le port du Frioul grâce à la protection d'une digue, en prenant en compte les enjeux environnementaux du site, permettant ainsi d'y étendre les capacités d'accueil ;
- Ⓟ Etendre la capacité d'accueil dans d'autres sites : Châteauneuf-les-Martigues, Marignane et Saumaty à Marseille ;
- Ⓟ Réaménager et optimiser les capacités des ports de l'Estaque et de La Lave ;
- Ⓟ Prendre en compte, pour tout aménagement portuaire, la capacité d'accueil des milieux **naturels** terrestres et marins, en s'appuyant notamment sur l'expertise scientifique d'acteurs locaux reconnus, tels que le Parc Marin de la Côte Bleue, le Parc National des Calanques, la COMEX...

### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓡ Optimiser l'occupation des ports de plaisance existants et développer les équipements et services adaptés à proximité des sites de mise à l'eau **en intégrant les nouveaux usages et besoins liés à la plaisance** ;
- Ⓡ **Prévoir une meilleure organisation des mouillages pour limiter la pression du développement du nautisme sur les milieux naturels, en lien avec le PNC et le Parc Marin de la Côte Bleue** ;
- Ⓡ Créer un pôle de plaisance dans le secteur de Saumaty **avec les services associés, compatible avec la présence de l'activité de la pêche** ;
- Ⓡ Renforcer les pôles d'excellence de haute plaisance pour **l'accueil**, la maintenance et la réparation navale sur le Domaine des industries et des activités maritimes (DIAM) à La Ciotat, ainsi qu'à Marseille, sur la Forme 10 notamment ;
- Ⓡ Réaliser des ports à sec ménageant la qualité **paysagère notamment des perceptions sur et depuis la mer, préservant les espaces agricoles et naturels littoraux, et garantissant l'accessibilité du public à la mer** ;

- Ⓜ Prévoir les espaces terrestres nécessaires pour améliorer le fonctionnement des ports de plaisance (transports collectifs, cheminement doux) et réduire les atteintes environnementales, par exemple **en poursuivant des** opérations de type « Ports propres » ;
- Ⓜ Organiser les différents usages en mer et développer les manifestations nautiques, notamment par la mise en place de « stades nautiques » (aires de navigation balisées).

### 2.2.3. PRESERVER ET VALORISER LES ILES

L'espace maritime de MPM compte plusieurs îles aux caractéristiques différentes. Porteuses d'identités fortes pour le territoire, elles jouent un rôle essentiel dans l'équilibre du paysage maritime, dans le fonctionnement de certains écosystèmes et par les usages et pratiques traditionnels et souvent diversifiés qui y ont lieu.

Le SCOT vise à la fois à les préserver mais aussi à les mettre en valeur.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓜ Protéger les îles non habitées de MPM ;
- Ⓜ Protéger les espaces naturels de l'archipel du Frioul ;
- Ⓜ Réhabiliter les bâtiments de l'île du Planier, **qui sera classée en cœur de Parc National**, et y développer des équipements permettant la pratique d'usages liés à la mer.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ **Adapter** les conditions de desserte de l'archipel du Frioul **en cohérence avec le développement des activités ;**
- Ⓜ **Réhabiliter, structurer** et mettre en valeur le village du Frioul et ses **différents équipements, dans l'objectif d'améliorer les conditions de vie des résidents et d'accueil des visiteurs, en cohérence avec le site Natura 2000, la charte du futur Parc National des Calanques et avec les évolutions du port, dans la perspective de participer au pôle touristique structurant du Grand Centre de Marseille.**

### 3. PROMOUVOIR UN RAPPORT EXEMPLAIRE ENTRE VILLE ET NATURE

Les milieux naturels terrestres et marins forment un écrin exceptionnel. L'un des fondements de l'identité de Marseille Provence Métropole repose sur le triptyque villes-massifs-mer, avec les spécificités propres aux espaces naturels, agricoles et forestiers de très grande qualité paysagère et écologique. Ce triptyque constitue un capital indéniable pour la qualité de vie des habitants actuels et des générations futures, ainsi qu'un atout pour l'attractivité du territoire.

Parallèlement à une armature urbaine à structurer pour plus d'un million d'habitants, il en va de la responsabilité du SCOT de préserver et de valoriser la partie naturelle de ce triptyque.

Pour cela, il propose un projet global de préservation, de valorisation et de gestion d'une armature naturelle dont le point d'appui sera en premier lieu le Parc National des Calanques, mais également les massifs de la Nerthe, de l'Etoile, du Garlaban, de la Sainte-Baume.

Cette armature naturelle est composée d'une part d'espaces naturels, forestiers et de terres agricoles et d'autre part, de parcs, jardins, espaces boisés au sein même des espaces urbains. Elle est complétée par un réseau hydrographique bien présent avec des cours d'eau et des canaux. Si elle mérite d'être préservée, enrichie et valorisée dans son ensemble comme élément structurant de la qualité du territoire, comme espace de pratiques majeures et d'usages divers, le SCOT y distingue toutefois des espaces aux statuts spécifiques, car ils sont le support de fonctionnalités écologiques d'une importance telle que leur **préservation obéit à des contraintes spécifiques** : c'est la trame écologique.

#### 3.1. CONSTRUIRE UNE TRAME ECOLOGIQUE

Les espaces qui définissent la trame écologique se caractérisent par leur fonction de réservoir de biodiversité et / ou de continuité écologique. La mise en œuvre d'une trame écologique a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant au maintien et à la restauration des continuités écologiques entre les milieux naturels. Elle participe à la conservation du bon état écologique, du bon potentiel des masses d'eau superficielles, au maintien des paysages ; néanmoins comme les autres espaces naturels, elle peut être le support de fonctions récréatives et de loisirs.

La trame écologique est constituée principalement de « cœurs de nature » terrestres et marins, de liaisons écologiques, de cours d'eau et de zones d'interfaces entre ville et nature.

##### 3.1.1. PRESERVER LES « CŒURS DE NATURE »

Zones vitales pour la faune et la flore, **véritables réservoirs de biodiversité**, ces cœurs de nature recouvrent l'ensemble des massifs de MPM. Distribués sur des étendues plutôt importantes, leur surface et leur caractère naturel très affirmé sont deux critères qui conditionnent leur fonctionnalité écologique.

Néanmoins, pour assurer leur bon fonctionnement, des zones d'interface les préservent d'un contact direct avec les espaces urbanisés. En effet, à leurs marges, les cœurs de nature sont l'objet de menaces, telles que les incendies, les infrastructures ou l'urbanisation diffuse, qui occasionnent une fragmentation des milieux et constituent un risque important pour les écosystèmes. Elles sont de nature à remettre en cause la fonction première de ces cœurs de nature.

Sur MPM, les cœurs de nature concernent :

- ▣ Des espaces naturels déjà protégés par le biais des dispositions suivantes : cœurs terrestres et marins du Parc National des Calanques<sup>6</sup>, arrêté de protection de Biotope, réserve naturelle nationale, réserve biologique domaniale, réserve biologique forestière, Espaces Naturels Sensibles du Conseil Général, zonages Natura 2000, propriétés du Conservatoire du Littoral, sites classés ;
- ▣ Des espaces naturels dont la biodiversité est reconnue grâce à l'inventaire des ZNIEFF de type 1 ;
- ▣ Des espaces naturels contigus et en extension de ces zonages car ils en augmentent la fonctionnalité et la pertinence écologique.

Le SCOT propose que les cœurs de nature aquatiques, terrestres et marins comprennent les espaces naturels de la chaîne de l'Estaque et de la Nerthe, l'étang de Bolmon et ses milieux proches, la chaîne de l'Etoile, le massif du Garlaban et le Plateau de la Mure, le massif de la Sainte-Baume, le massif des Calanques et la chaîne de Saint-Cyr, le Cap Canaille et le massif du Grand Caunet, les îles de Marseille et de La Ciotat, le secteur du Marinier et du Moulin du Diable (limite Marseille / Les Pennes Mirabeau) et les espaces protégés littoraux (Natura 2000, sites classés, cœurs du futur Parc National des Calanques, périmètre du Parc marin de la Côte Bleue), représentés sur la carte « Construire une trame écologique ».

Le SCOT note que les parties amont des cours d'eau de la Cadière et de l'Huveaune (hors périmètre de MPM) sont classées en tant que réservoirs biologiques du SDAGE et propose qu'à ce titre elles soient classées cœurs de nature.

Enfin, dans une vision à long terme, et en cohérence avec les territoires voisins de MPM, l'étang de Berre et certains de ses milieux proches devraient faire partie, après restauration, des cœurs de nature.

#### Prescriptions au PLU

- Protéger les « cœurs de nature » terrestres par la conservation de leur surface et de leur unité, en interdisant la destruction, la dégradation ou la fragmentation de leurs milieux. La mise en culture des terres n'étant pas considérée comme une fragmentation ;
- Interdire toute urbanisation nouvelle dans les cœurs de nature, au regard des réglementations en vigueur à l'exception :
  - Des voiries structurantes inscrites dans le SCOT (cf. chapitre 4) sous réserve de l'adoption de mesures compensatoires et du maintien des continuités écologiques, et de celles liées au développement de sites et d'équipements enchâssés dans les cœurs de nature tels que Luminy,
  - Des équipements (bâtiments, infrastructures en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable (réservoirs) et les eaux pluviales (bassins de rétention), ainsi qu'à la gestion des risques incendies et inondation,
  - Des installations portuaires et des voies d'accès strictement liées à ces équipements, sous réserve d'absence d'alternative,
  - Des infrastructures de transport d'hydrocarbure, télécommunications, de gaz, d'électricité, et des voies d'accès strictement liées à ces infrastructures,
  - Des liaisons douces : chemins piétonniers, pistes cyclables,
  - Bâtiments, installations et travaux nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien, la gestion agricole, le sylvo-pastoralisme, les pratiques cynégétiques, l'apiculture, l'agro-tourisme et le tourisme et loisirs de plein air,
  - Des constructions autorisés par les articles L146.6 et R123.8 du Code de l'Urbanisme.

<sup>6</sup> Sous réserve de l'adoption de sa charte

- Ⓟ Conditionner la réalisation de tout projet de ce type :
  - A la justification de leur bien-fondé,
  - A l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement en termes de maillage et de fonctionnalité des écosystèmes, de continuité écologique et de connectivité du paysage,
  - A la réduction des impacts qui ne peuvent être évités depuis la phase des travaux jusqu'à la mise en service et à la compensation par des mesures adaptées de la part non réductible des impacts.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓡ Maintenir la qualité et la fonctionnalité écologique des milieux dans les cœurs de nature ;
- Ⓡ Gérer et entretenir les milieux naturels : maintenir les chênaies matures des massifs, les vallons humides et ripisylves des cours d'eau intermittents, **entretenir les habitats<sup>7</sup> patrimoniaux des espaces naturels...** ;
- Ⓡ Gérer les différents usages et soutenir ceux participant plus particulièrement au maintien de la biodiversité et à la lutte contre certains risques dont les incendies : agriculture, apiculture, sylvo-pastoralisme... ;
- Ⓡ **Atténuer** l'éclairage artificiel au sein des cœurs de nature, en prenant en compte les quelques secteurs habités ;
- Ⓡ Organiser la fréquentation des visiteurs ainsi que celle des engins motorisés pour réduire les risques de dégradation et de nuisances liés à la sur-fréquentation de certains points d'accès ;
- Ⓡ Gérer d'une manière coordonnée les cœurs de nature marins, en conciliant les usages nombreux et la préservation de la biodiversité marine et en s'appuyant sur les outils de gestion existants ou futurs : Parc marin de la Côte Bleue, futur Parc National des Calanques et futur Contrat de milieux ;
- Ⓡ **Participer à la protection des cœurs de nature marins.**

### 3.1.2. MAINTENIR LES LIAISONS ECOLOGIQUES

Les liaisons écologiques sont indispensables pour relier et préserver les cœurs de nature et plus largement pour le fonctionnement de la trame écologique. Elles ont pour objet le déplacement des espèces. Elles peuvent se faire au sein d'espaces naturels et forestiers, au sein d'espaces agricoles (en activité ou en friche), via des cours d'eau, ou encore sur des espaces faiblement urbanisés. **La couverture végétale permanente le long de certains cours d'eau participe également de ce fonctionnement écologique.** On distingue les grandes liaisons et les liaisons locales.

**Les liaisons écologiques sont souvent menacées par la forte urbanisation en limite de cœur de nature, par la réalisation de réseaux viaires de grande importance (autoroute, LGV...) ou par l'urbanisation sans discontinuité le long des routes secondaires.**

**Les grandes liaisons sont les liaisons écologiques essentielles** pour le bon fonctionnement des « cœurs de nature ». Elles sont encore fonctionnelles malgré une grande vulnérabilité liée à la présence d'obstacles aux déplacements ou de points de passage obligés très restreints. Quelques liaisons sont dégradées par les aménagements et l'urbanisation, **et leurs fonctionnalités écologiques existantes méritent d'être préservées.**

<sup>7</sup> Au sens des habitats naturels pour la faune et la flore.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Identifier les grandes liaisons et préserver la fonctionnalité écologique de ces espaces, support de ces grandes liaisons telles que figurant sur la carte « Construire une trame écologique » ;
- Ⓟ Identifier les grandes liaisons entre les cœurs de nature et traduire les conditions de leur protection ;
- Ⓟ Prévoir les dispositions pour maintenir ou restaurer la couverture végétale le long des cours d'eau identifiés dans les PLU comme importants pour les continuités écologiques, à condition qu'elles soient compatibles avec les mesures de lutte contre les incendies.

#### Recommandations au PDU et au PLU

- Ⓡ Développer des cheminements doux, les transports en commun en site propre, des espaces de loisirs et de récréation, afin d'améliorer l'accès aux cœurs de nature et de renforcer la multifonctionnalité de la trame écologique ;
- Ⓡ Etudier les possibilités d'amélioration voire de restauration des continuités au droit des grandes infrastructures linéaires de transports.

Les liaisons locales participent aux échanges entre les cœurs de nature et leurs espaces périphériques. Certaines peuvent être le support d'autres fonctions, paysagères, de cheminements doux notamment le long des cours d'eau, ... Ecologiques, multifonctionnelles dans tous les cas, leur restauration et leur gestion doivent être conçues dans le but d'améliorer la biodiversité.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Prendre en compte dans les aménagements la fonctionnalité écologique de ces liaisons locales telles que figurant sur la carte « Construire une trame écologique » ;
- Ⓟ Maintenir et restaurer les éléments linéaires : ripisylves, talwegs au caractère naturel affirmé, ...

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓡ Préférer des essences locales pour les arbres d'alignement et délaissés végétalisés accompagnant les infrastructures linéaires (routes, voies ferrées...);
- Ⓡ Développer sur ces espaces des cheminements doux, afin d'améliorer l'accès aux cœurs de nature et de renforcer la multifonctionnalité de la trame écologique ;
- Ⓡ Renforcer le rôle écologique des parcelles agricoles dans ces espaces par des pratiques adaptées.

### 3.1.3. RESTAURER LE FONCTIONNEMENT NATUREL DES COURS D'EAU

Les cours d'eau pérennes, et plus ponctuellement les cours d'eau temporaires, jouent un rôle essentiel au sein de la trame écologique, bien qu'en grande partie artificialisés et dégradés. Le SCOT vise à restaurer leur fonctionnement écologique.

Les principaux cours d'eau concernés et leurs milieux associés sont : la Caravelle à Septèmes-les-Vallons puis ruisseau des Aygalades avec ses affluents dont Plombières et les Cadenaux, l'Huveaune avec ses affluents dont le Jarret et le Fauge, la Cadière avec ses affluents dont le Raumartin à Marignane.

Le SCOT fixe pour objectifs de :

- ▣ Mettre en œuvre une gestion adaptée des berges, pour y maintenir voire restaurer les liaisons écologiques, et le cas échéant pour aménager des cheminements doux ;
- ▣ Entretien voire restaurer les liaisons hydrographiques lorsque c'est possible et réaliste ;
- ▣ Maintenir et renforcer les ripisylves ;
- ▣ Maintenir des zones **naturelles** d'expansion de crue, en cohérence avec les contraintes des sites concernés ;
- ▣ Remettre en bon état les masses d'eau superficielles et souterraines et leurs écosystèmes associés ;
- ▣ **Résorber à la source les pollutions des cours d'eau et traiter le risque d'inondation.**

**Le ruisseau des Aygalades fait l'objet d'un projet important de renaturation partielle au sein du parc linéaire prévu dans le cadre de l'extension de Euroméditerranée.**

**Le SCOT relaie les objectifs retenus pas le SDAGE pour les différents cours d'eau.**

#### Prescriptions au PLU

- Protéger les ripisylves et rendre inconstructibles les berges des cours d'eau pour assurer les continuités boisées ;
- Mettre en œuvre dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme les objectifs et les orientations fondamentales du SDAGE.

**Le canal de Marseille a un statut particulier** dans la mesure où sa vocation première de transport d'eau brute est complétée par le fait qu'il joue un rôle patrimonial **et paysager** et qu'il constitue une liaison hydrographique et naturelle. **Il est un support pour les cheminements doux. Par ailleurs, il participe « indirectement » à l'irrigation des parcs et jardins à proximité. C'est particulièrement le cas pour la dérivation Sud dans Marseille.**

#### Recommandations au PDU, au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Maintenir dans les conditions optimales, **y compris à ciel ouvert**, l'alimentation en eau brute ;
- Ⓜ Assurer le maintien de la continuité **du canal de Marseille** et de sa mise en eau ;
- Ⓜ Valoriser sur les tronçons les plus adaptés son potentiel d'aménagement et de diversité d'usages : continuités écologiques, promenade, loisirs, cheminements doux, agriculture, **paysage...** ;
- Ⓜ Préserver sur les tronçons les plus adaptés le caractère patrimonial des installations directes ou liées au canal.

### 3.1.4. RENFORCER LE ROLE ECOLOGIQUE DES ZONES D'INTERFACE

Les interfaces entre ville et nature sont souvent délaissées alors qu'elles représentent des enjeux forts au plan écologique en tant que support de nombreuses liaisons écologiques locales et zones de refuges pour certaines espèces. Elles ont parfois fait l'objet d'une urbanisation diffuse consommatrice de foncier sans être pour autant dotées des équipements, notamment d'assainissement collectif. Elles peuvent contribuer directement à la lutte contre les incendies (cf. chapitre 3.3.3). L'ensemble des zones d'interface pourrait participer à marquer la limite de l'urbain, à améliorer la qualité de ces paysages de transition entre espaces urbains et naturels et à offrir aux habitants une ouverture sur la nature.

Ces zones d'interface ont plusieurs fonctions dans la trame écologique. Le SCOT leur fixe pour objectifs de :

- ▣ Contribuer à la perméabilité écologique ;
- ▣ Traiter la qualité paysagère des espaces environnants ;
- ▣ Développer les modes doux entre les espaces urbains et les espaces naturels ;
- ▣ Développer des activités récréatives ;
- ▣ Permettre le développement de l'agriculture périurbaine ;
- ▣ Participer à la réduction du risque d'incendie.

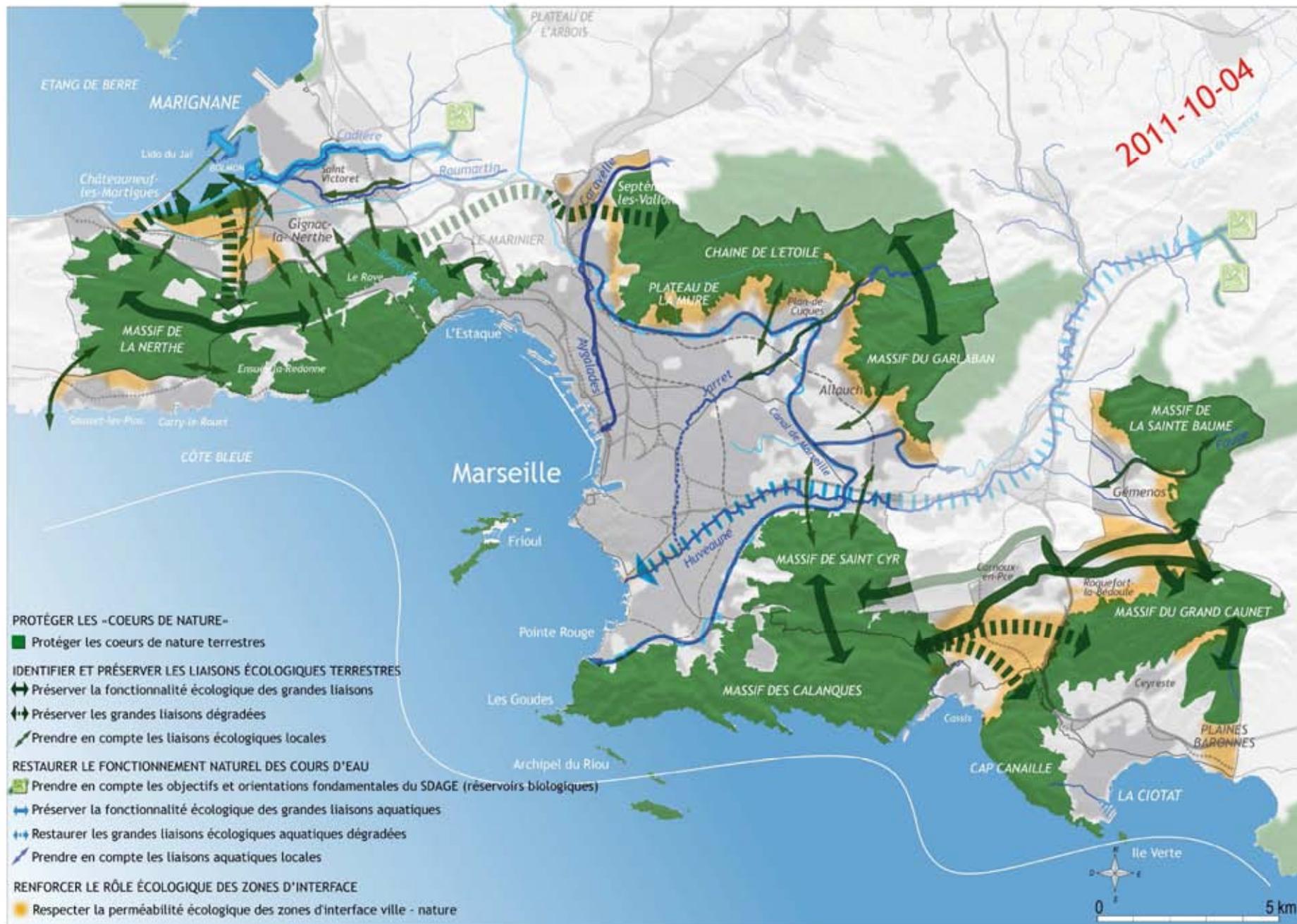
Dans ce but, les zones de faible densité (zone d'urbanisation diffuse, ...) devront faire l'objet d'une réflexion approfondie et au cas par cas, prenant en compte les milieux naturels environnants et le tissu urbain à proximité (densité, mixité, présence d'équipements...), etc., pour décider de leur devenir : potentiel de densification sur certains secteurs, interdiction de construction nouvelle sur d'autres, cheminements modes doux marquant l'interrelation ville-nature, afin de déboucher sur des projets d'évolution compatibles avec l'ensemble des objectifs du SCOT. Un choix sera alors opéré pour décider de l'évolution ces différents secteurs soit vers des zones plus denses marquant la limite de la ville soit vers des zones où toute nouvelle urbanisation sera interdite.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓢ Déterminer dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme les dispositions nécessaires pour respecter la perméabilité écologique des zones d'interfaces identifiées sur la carte « Construire une trame écologique » ;
- Ⓢ Conduire, dans toutes les zones d'interface, une étude approfondie comprenant la zone urbaine de proximité et permettant de délimiter le front urbain et d'identifier les espaces devant faire l'objet de projets spécifiques pour améliorer le rapport ville-nature ;

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓡ Privilégier la prise en compte de la richesse écologique, des continuités écologiques, la lutte contre le risque incendie et des enjeux paysagers spécifiques sur ces zones d'interfaces ;
- Ⓡ Ménager les ouvertures visuelles ;
- Ⓡ S'appuyer sur les outils de la préservation des espaces agricoles, sur le zonage des espaces agricoles et naturels et sur les outils de la loi Littoral ;
- Ⓡ Conduire des études pour organiser l'urbanisation à proximité des espaces naturels sur les secteurs concernés par les zones d'interface ;
- Ⓡ Réaliser des études dans les zones de faible densité, dont les zones d'urbanisation diffuse.



## 3.2. VALORISER LE CADRE DE VIE

MPM bénéficie d'un cadre de vie exceptionnel dont l'un des fondements repose sur le triptyque ville-mer-collines. Cette imbrication fine est source de paysages caractéristiques et diversifiés, depuis le grand paysage, structuré par les crêtes, les versants et le littoral, jusqu'aux paysages locaux constitués par la trame hydrographique ou par certains espaces agricoles. La qualité du cadre de vie repose également sur la présence de la nature en ville, dont les services rendus aux habitants sont nombreux sur les plans écologique, paysager, environnemental. Maintenir les paysages et renforcer la présence de la nature en ville constituent des enjeux majeurs pour valoriser le cadre de vie dans MPM.

### 3.2.1. INSCRIRE LE PAYSAGE COMME ELEMENT STRUCTURANT DU TERRITOIRE

Les structures paysagères majeures de Marseille Provence Métropole comprennent les crêtes des massifs, les grands versants formant les horizons, les cours d'eau. Il s'agit de la chaîne de la Nerthe, de la chaîne de l'Etoile et dans sa continuité du sommet du Garlaban, du massif de la Sainte-Baume, du pic de Bertagne point culminant de MPM, du massif des Calanques et des falaises Soubeyranes au Cap Canaille, des îles de Marseille et de La Ciotat. **Les îles et leur visibilité participe également au paysage naturel.** Le SCOT fixe comme objectifs de préserver l'intégrité de ces structures paysagères majeures et de valoriser leur présence.

La découverte du territoire de la Communauté urbaine pour ceux qui la traversent, qu'ils soient habitants ou visiteurs, se fait prioritairement par certains itinéraires routiers, ferroviaires et modes doux, et depuis certains sites « d'émotion paysagère ». Le SCOT se fixe comme objectifs de :

- ▣ Prendre en compte dans tout aménagement, proche et lointain, les perceptions **depuis** ces sites ;
- ▣ Aménager et entretenir les abords de ces sites pour préserver et valoriser les points de vue ;
- ▣ Donner une meilleure lisibilité de l'espace par une hiérarchisation des profils des voies, par une cohérence des aménagements par itinéraire, par la prise en compte du paysage traversé pour tout aménagement routier.

Tout comme les grands massifs naturels et forestiers, les espaces agricoles façonnent encore une grande diversité de paysages. Vignes, espaces maraîchers, pâturages, oliveraies participent à la qualité du cadre de vie. Cependant, l'agriculture n'est plus véritablement lisible hormis à Cassis et à Roquefort-la-Bédoule. Même dans les secteurs où l'espace agricole semble présenter une certaine cohérence, comme à Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la Nerthe et à Gémenos, la présence de friches et une urbanisation en bordure de voies dégradent la qualité des paysages agricoles.

Ainsi, il convient de préserver ces espaces en y **développant** une agriculture respectueuse du paysage. De même, les interfaces entre espaces agricoles et urbains sont souvent considérées et traitées comme un « arrière », une marge souvent étanche, abandonnée aux dépôts sauvages et à la friche, aggravant le risque incendie **et dégradant de manière générale l'environnement.**

Le SCOT réaffirme également l'importance paysagère du réseau hydrographique. Il s'agit des principales rivières pérennes de la Cadière, du Raumartin, du Jarret, de l'Huveaune, du Fauge, de la Caravelle sur Septèmes-les-Vallons puis le ruisseau des Aygalades, et du canal de Marseille. Il propose de valoriser ce potentiel en :

- ▣ Recréant des continuités par l'aménagement des itinéraires de promenade et de découverte du territoire ;
- ▣ Donnant de l'épaisseur à leur présence ;
- ▣ Aménageant leurs abords en prenant en compte les objectifs de lutte contre les inondations.

#### Prescriptions au PLU

- Assurer dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme la préservation des grandes structures paysagères préservées au titre des cœurs de nature tels que définis sur la carte « Valoriser le cadre de vie » ;
- Assurer l'intégration paysagère des aménagements autorisés au titre des cœurs de nature ;
- Intégrer les ripisylves et les berges comme composantes paysagères majeures dans les aménagements.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Traiter les lignes de contact entre les secteurs urbanisés et les espaces agricoles pour préserver la perception des paysages agricoles ;
- Ⓜ Mettre en œuvre un projet de révélation du paysage depuis les itinéraires majeurs de découverte.

### 3.2.2. FAIRE PENETRER LA NATURE EN VILLE

Plus de nature en ville, telle est la demande croissante des **habitants**, qui va de pair avec plus de biodiversité en ville, dans une dynamique qui marque ce début de siècle : la ville s'ouvre sur la nature, la nature pénètre dans la ville. Le SCOT encourage la pénétration de la nature dans la tache urbaine, et ce à toutes les échelles : celle de chaque commune dans son ensemble avec des parcs urbains, celle du quartier avec des jardins, des avenues, des promenades **et des jardins familiaux**, et celle de l'îlot, des petits parcs, des aires de jeux et celle de la rue avec les plantations d'alignement **ou des murs/toitures végétalisés**. Cette imbrication ville-nature contribuera dans certains lieux spécifiques au maintien et à la restauration de la trame écologique. Là où c'est possible, la construction d'une trame végétale continue et cohérente sera recherchée. Le SCOT se fixe ainsi pour objectifs :

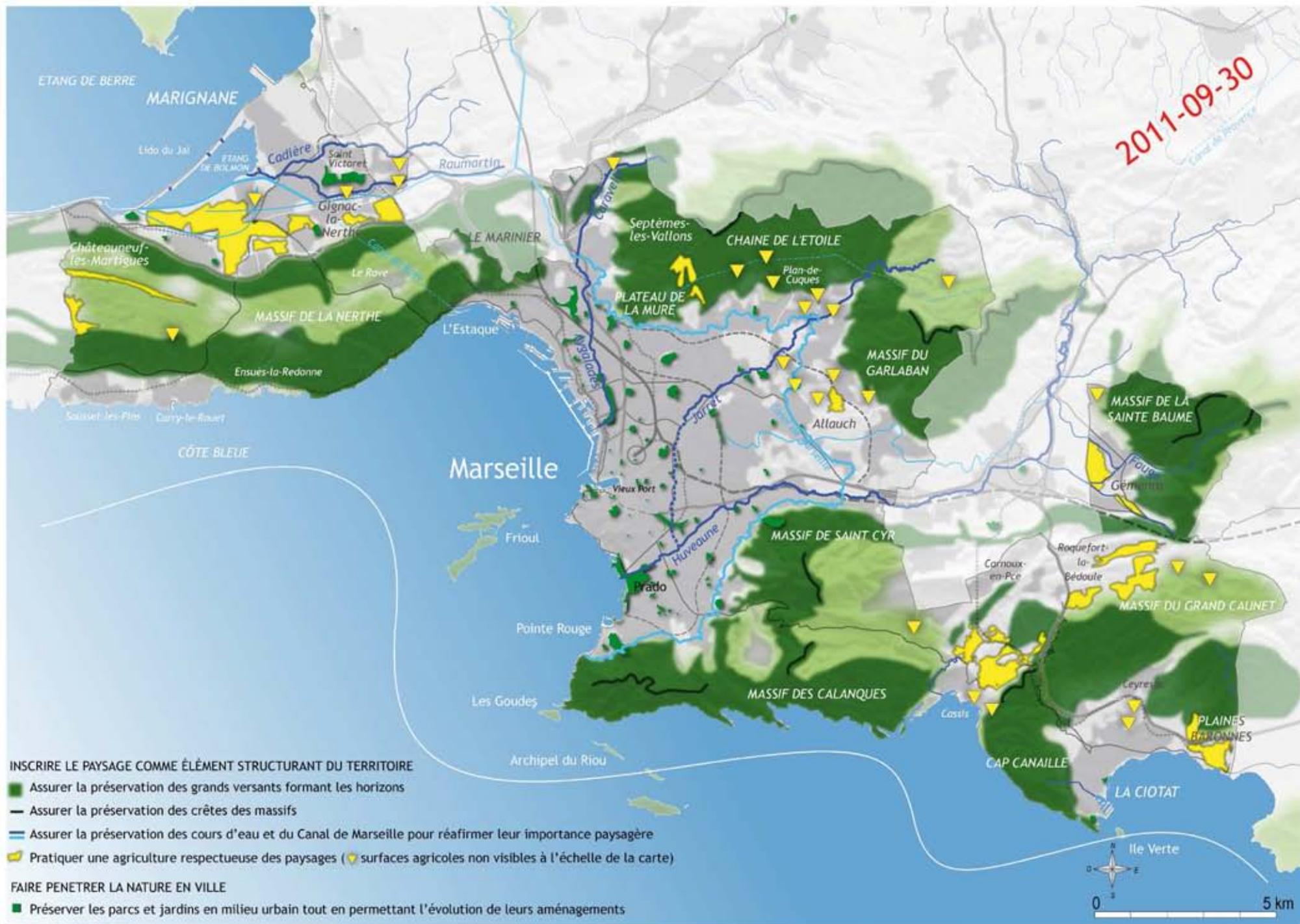
- ▣ Aménager des espaces ouverts pour permettre de mieux intégrer les zones de forte densité bâtie et plantée, afin de limiter les effets de chaleur urbains ;
- ▣ Organiser une continuité des parcs urbains par un réseau de cheminements doux ;
- ▣ Favoriser la biodiversité ordinaire, **notamment par la mise en place d'une gestion différenciée** ;
- ▣ Participer à la gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales en assurant un piégeage des transports solides et en limitant la concentration des rejets pluviaux par la mise en œuvre de rétentions locales.

#### Prescriptions au PLU

- Préserver les parcs et jardins publics en milieu urbain **tout en permettant l'évolution de leurs aménagements et des activités de loisirs connexes** ;
- Protéger les boisements significatifs en milieu urbain ;
- **Associer à toute densification d'un secteur ou à toutes nouvelles opérations la réalisation d'espaces verts (privé et/ou public).**

#### Recommandation au PDU, au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Faciliter un bon fonctionnement écologique pour la petite faune et permettre des cheminements doux qui mettront en lien les parcs, les cours d'eau et les accès au littoral, dans un objectif de mise en relation et de cohérence de la trame végétale urbaine.



### 3.3. PROMOUVOIR DES PRATIQUES ECONOMES ET RESPECTUEUSES DES RESSOURCES NATURELLES

Outre leur qualité écologique exceptionnelle et parfois fragile, les espaces agricoles, naturels et forestiers ont pour vocation d'être le support de pratiques diversifiées, depuis l'agriculture et le pastoralisme jusqu'à des activités récréatives, sportives, touristiques. Le développement de ces pratiques doit se faire dans le respect de l'environnement naturel et en veillant particulièrement au risque incendie. Enfin, c'est aussi dans les massifs qu'une partie des ressources nécessaires au fonctionnement du territoire se situent : eau potable et matériaux.

#### 3.3.1. GERER LA FREQUENTATION DES ESPACES NATURELS ET FORESTIERS

Les espaces naturels et forestiers sont le support de loisirs et de pratiques récréatives, pour les habitants de MPM, comme pour les visiteurs. Ce rôle, qui mérite d'être renforcé dans le cadre d'un projet d'ensemble, nécessite en particulier qu'un accès aux différents espaces soit organisé en minimisant les impacts de la fréquentation sur les sites et en maintenant l'objectif de protection du patrimoine naturel. Le SCOT propose donc d'atteindre ce but en s'appuyant préférentiellement sur les accès en transports collectifs et en privilégiant les cheminements doux. **La gestion de la fréquentation est d'autant plus importante que les espaces naturels sont le plus souvent en contact direct de la zone urbaine et que la création du Parc National des Calanques génèrera une fréquentation supplémentaire globale qu'il est nécessaire d'anticiper.**

Le SCOT fixe comme objectifs de :

- ▣ Structurer les parcours et les franchissements au sein des espaces naturels ;
- ▣ Privilégier les accès à tous les principaux espaces naturels par les transports en commun, afin d'éloigner au maximum la circulation automobile individuelle ;
- ▣ Organiser les conditions d'accès, en privilégiant les arrêts de transports en commun et les gares comme points d'appui et de transit et en complémentarité avec les cheminements doux et les modes alternatifs à la voiture.

#### Prescriptions au PLU et au PDU

- Identifier dans les documents d'urbanisme et de déplacement les principales portes d'entrée aux massifs naturels ;
- Envisager la desserte des portes d'entrée des massifs depuis les gares et pôles d'échanges par des cheminements doux et en transport en commun ;
- Assurer la qualité des aménagements des portes d'entrée aux massifs naturels : stationnement, lisibilité, cheminements doux, insertion paysagère,...

#### 3.3.2. ASSURER LA PRESERVATION DURABLE DES ESPACES AGRICOLES

Bien que représentant moins de 3% du territoire, l'agriculture joue un rôle fondamental en remplissant trois fonctions principales pour MPM :

- ▣ Une fonction économique avec des productions diversifiées et reconnues dont des vignobles en AOC ;
- ▣ Une fonction environnementale et paysagère pour le maintien de certaines continuités écologiques, la participation à la qualité des paysages, à la lutte contre les incendies..., maintenant ainsi des espaces de respiration ; elle participe ainsi directement à l'identité de MPM ;
- ▣ Et enfin une fonction sociale en fournissant des services avec des gites, des fermes pédagogiques, des activités de loisirs..., et assurant un lien social ville-campagne au travers de la vente directe ou sur les marchés...

De nombreux espaces agricoles d'importance sont concernés, et notamment la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la-Nerthe où les enjeux portent sur plusieurs centaines d'hectares, Enco de Botte sur Allauch, la plaine de Gémenos et d'Aubagne, les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et de Cassis. A Cassis, ces derniers représentent 8,5% du territoire communal et sont susceptibles d'augmenter. Le SCOT accorde également toute l'importance qu'ils méritent aux espaces plus réduits que sont le vallon de Valtrèdes à Châteauneuf-les-Martigues, le Romaron à Carry-le-Rouet, le Vallon de Fabregoules à Septèmes-les-Vallons, les terrains agricoles de Saint-Jean de Garguier à Gémenos et d'autres espaces encore à La Ciotat.

A la différence des espaces naturels qui bénéficient d'une protection réglementaire importante, les différents terroirs sont soumis à d'importantes pressions, notamment foncières, qui fragilisent certaines activités agricoles. A terme, l'agriculture risque de disparaître du territoire de MPM, à l'exception peut-être de la viticulture. Aussi, le maintien de l'agriculture ne pourra se faire qu'accompagné par des mesures et outils mis en place par MPM avec l'aide des différents partenaires. Les situations étant très différentes de part et d'autre du territoire communautaire, les réponses se feront bien entendu au cas par cas, une réponse spécifique devant être apportée sur la plaine de Châteauneuf-les-Martigues.

La préservation des espaces agricoles doit être appréhendée globalement à l'échelle du territoire communautaire.

Pour garantir une assise foncière stable et pérenne sur le long terme indispensable, à la viabilité économique de l'agriculture, le SCOT se fixe comme objectifs d'assurer la pérennité des espaces agricoles entendus comme la surface agricole réglementaire, telle qu'inscrite aujourd'hui dans les documents d'urbanisme.

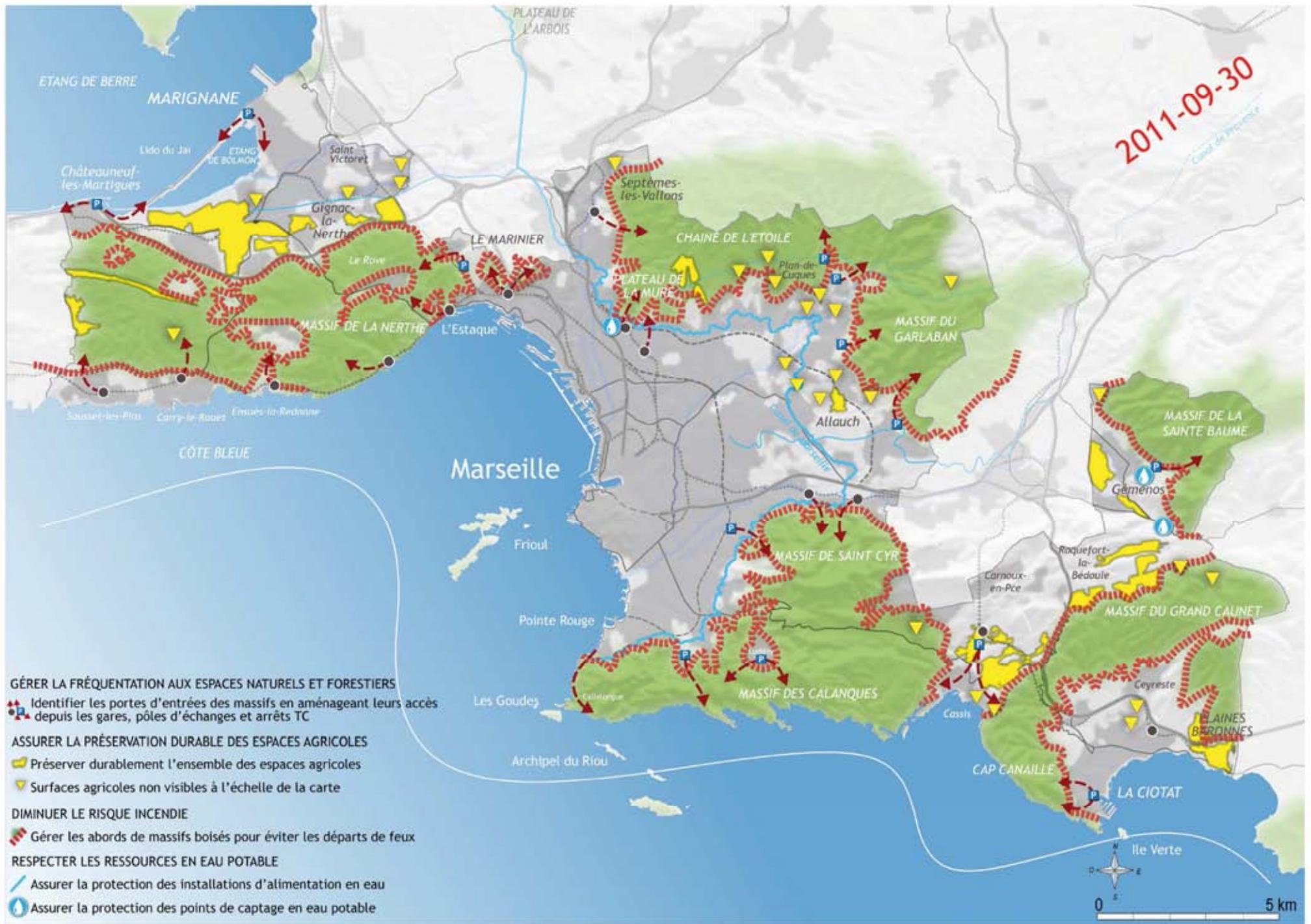
En outre, rappelons que MPM conduit des actions pour soutenir cette agriculture : mise en place d'une convention d'intervention foncière (CIF) avec la SAFER, possibilité de s'appuyer sur l'Etablissement public foncier régional (EPFR), et d'un outil d'animation sous la forme d'une convention d'aménagement rural (CAR) à l'échelle intercommunale pour aider les jeunes agriculteurs à l'installation.

#### Prescriptions au PLU

- Délimiter et préserver durablement l'ensemble des espaces agricoles définis ci-dessus et indiqués sur la carte « Promouvoir des pratiques économes et respectueuses des ressources naturelles » ;
- Maintenir au minimum la surface agricole telle qu'inscrite dans les PLU à la date d'approbation du SCOT ;
- Préserver la délimitation des espaces agricoles périurbains et de production spécialisée figurant dans la DTA ;
- Autoriser ponctuellement la transformation de zones agricoles (au sens réglementaire) sous réserve de compensation par l'inscription de nouveaux espaces agricoles de surface et de qualité au moins équivalente ;
- Interdire toute urbanisation nouvelle dans les espaces agricoles enclavés dans les espaces identifiés comme remarquables au titre de la loi littoral (chap. 2.1.1.) à l'exception des aménagements, travaux, installations et constructions autorisés dans les espaces remarquables et indiqués au chapitre 2.1.1 ;
- Identifier les terres agricoles arables présentant la meilleure qualité, afin de prendre en compte leurs enjeux spécifiques ;
- Interdire l'utilisation des terres agricoles pour la production d'énergie photovoltaïque.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Identifier, permettre, voire favoriser le classement de nouveaux espaces en zone agricole, afin d'accroître les terres cultivées ;
- Ⓜ Valoriser le travail réalisé par la profession agricole qui classe les espaces agricoles en 5 types (à fort potentiel, production spécialisée, stratégique pour la défense contre les incendies, respiration dans la trame urbaine, interface entre urbanisation et les milieux naturels sensibles), et prendre en compte leurs potentialités ;
- Ⓜ Utiliser le panel des outils de préservation des espaces agricoles : espaces agricoles en zones urbaines, urbaines, zones agricoles protégées (ZAP) ou dans des périmètres de protection des espaces naturels et agricoles (PAEN) ;
- Ⓜ Rechercher une mise en valeur agricole des espaces classés comme tels et non cultivés ;
- Ⓜ Recenser et préserver le petit patrimoine agricole jouant un rôle dans la préservation de la biodiversité et l'identité du territoire telles que les haies, mares, murets de pierres sèches ;
- Ⓜ Poursuivre la mise en œuvre d'un outil de gestion des espaces naturels et agricoles ;
- Ⓜ Permettre le développement du sylvo-pastoralisme, notamment dans les espaces naturels ou agricoles enclavés dans les espaces identifiés comme remarquables au titre de la loi littoral (chap. 2.1.1.) et, ponctuellement, permettre le développement de la viticulture et de l'arboriculture (amandiers, oliviers...) ;
- Ⓜ Favoriser la mise en place de projets agricoles à l'échelle communale ou supra-communale, afin de garantir l'exploitation des terres dévolues à l'agriculture ;
- Ⓜ Soutenir la promotion des produits agricoles et leur commercialisation, notamment en circuits courts ;
- Ⓜ Soutenir les conversions vers une agriculture raisonnée voire biologique, particulièrement dans les espaces agricoles jouant un rôle fondamental pour le maintien de certaines continuités écologiques, par exemple par des mesures agro-environnementales ;
- Ⓜ Permettre ponctuellement le développement des projets de petite taille liés au tourisme rural et à l'accueil à la ferme ;



### 3.3.3. DIMINUER LE RISQUE INCENDIE DE FORET

Les risques naturels majeurs pesant sur le territoire de MPM sont nombreux et aigus : incendies, inondations, mouvements de terrain, retrait-gonflement des argiles, séismes. Ils sont en outre souvent associés. Dans la mesure où ils sont directement liés à l'organisation urbaine, les risques technologiques et ceux liés aux inondations ou aux mouvements de terrain sont traités dans le chapitre 4.1.2., aux côtés des risques technologiques.

Concernant les risques liés aux incendies, le SCOT s'inscrit dans la politique de gestion des massifs et se propose de valoriser le rôle des espaces de transition. L'interpénétration des espaces végétalisés et des espaces urbanisés accroît le risque incendie et rend ces interfaces très vulnérables Face aux aléas induits, auxquels sont exposés les massifs forestiers du fait des activités humaines à proximité, et aux aléas subis par les populations et les biens en raison de leur proximité avec des massifs forestiers, la lutte contre l'incendie passe par une gestion attentive en :

- ▣ Limitant l'urbanisation et l'accroissement de population dans les zones à risques ;
- ▣ Apportant une vigilance particulière aux zones d'interface entre les massifs et les zones urbanisées ;
- ▣ Instaurant et en entretenant plus de coupures de combustible, à l'instar des coupures de combustible mises en culture ;
- ▣ Maintenant les espaces sylvo-pastoraux et en les accroissant et en limitant l'incidence sur les paysages ;
- ▣ Gérant les abords des massifs boisés pour éviter le départ des feux.

#### Prescriptions au PLU

- Interdire l'urbanisation nouvelle dans les zones de risques les plus élevés et la réglementer dans les zones de risques élevé ;
- Lorsque l'urbanisation est autorisée dans les zones à risques élevés :
  - Interdire l'urbanisation isolée,
  - Ouvrir à l'urbanisation des zones en continuité de l'urbanisation existante,
  - Proposer, dans ces projets d'urbanisation, une amélioration collective de la protection contre les incendies et de la défendabilité,
  - Interdire les constructions à risque (ICPE ou installation à risque d'explosion ou d'inflammation),
  - Prévoir des équipements publics de desserte en voirie et de défense contre les incendies (eau) en adéquation avec le niveau de risque et répondant à des caractéristiques techniques appropriées à la défense des massifs et des bâtiments,
  - Réaliser, le cas échéant, des coupures de combustibles sous maîtrise d'œuvre et d'ouvrage d'une personne publique,
  - Prévoir dans les zones d'alea élevé des règles de construction limitant l'exposition au risque subi.
- Prendre les dispositions réglementaires dans les documents d'aménagement et d'urbanisme nécessaires à la prévention du risque incendie en limite des espaces naturels.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ Finaliser la connaissance des risques induits et subis et en déduire les zones où toute construction est interdite ;
- Ⓜ Afficher le risque par un sous-zonage spécifique ;
- Ⓜ Dans les massifs soumis à un aléa élevé, isoler le massif par des coupures de combustible et des pistes de défense des forêts contre les incendies (DFCI), et veiller au respect par les propriétaires de leur obligation légale de débroussaillage ;
- Ⓜ Contribuer à la cohérence globale du réseau de pistes de Défense des forêts contre les incendies (DFCI), instaurer une servitude pour sécuriser les pistes les plus structurantes et assurer une meilleure prise en compte de la biodiversité pour les travaux de défrichement et d'entretien de ces pistes ;
- Ⓜ Soutenir les démarches de maîtrise du risque incendie à travers l'élaboration des Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt (PPRIF) ;
- Ⓜ Poursuivre la mise en œuvre des Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier (PIDAF) **garants des logiques de massif** ;
- Ⓜ Réguler et règlementer la fréquentation relative aux équipements liés au sylvo-pastoralisme, aux pratiques cynégétiques ou encore à l'apiculture dans les zones de transition.

#### 3.3.4. RESPECTER LES RESSOURCES EN EAU POTABLE ET EN MATERIAUX

La ressource en eau deviendra de plus en plus précieuse si les changements climatiques se confirment. La responsabilité publique concerne les besoins en eau des habitants actuels et futurs ainsi que les activités de toute nature, actuelles et futures. Le SCOT a pour objectif de sécuriser la ressource en eau. Les objectifs de développement proposés par le SCOT sont compatibles avec les capacités d'alimentation en eau potable du territoire.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓜ Mettre en cohérence les documents concernant la ressource en eau potable avec les objectifs du SCOT ;
- Ⓜ Assurer la protection des points de captage en eau potable ;
- Ⓜ Assurer la protection des installations en eau potable.

#### Recommandation aux acteurs concernés

- Ⓜ Rechercher et réhabiliter les points d'eau, bassins comblés, sources perdues ou partiellement taries.

La dynamique de développement retrouvée au sein de MPM ainsi que dans les territoires voisins concourra dans les années à venir à une demande importante en **matériaux de construction**. Le SCOT se fixe comme objectifs pour la gestion de la ressource en matériaux de :

- ☐ Faciliter l'accès à la ressource à moyen, long terme, **pour répondre à la demande locale du territoire** ;
- ☐ Réduire les besoins en matériaux via des actions de recyclage ;
- ☐ Limiter les nuisances et les risques sur et autour des sites en cours d'exploitation ;
- ☐ Réinsérer systématiquement les sites en fin d'exploitation.

Le SCOT rappelle en cela les orientations du Schéma départemental des carrières.

#### Prescriptions au PLU

- P Rendre possible l'extension en surface de certains sites d'extraction actuels dans le respect de toutes les contraintes existantes ;
- I Préserver et pérenniser les carrières existantes en permettant le renouvellement des autorisations d'exploitation et leur extension lorsque celle-ci est possible notamment sur le plan environnemental ;
- P Prévoir et réaliser le réaménagement des carrières au fur et à mesure de leur exploitation.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- R Réduire l'impact paysager et environnemental des sites en cours d'exploitation et les nuisances dans les zones environnantes ;
- R Réhabiliter les anciennes carrières pour permettre leur réinsertion dans l'environnement ; dans le cas où elles présentent un intérêt écologique avéré, envisager une intégration dans le milieu environnant ;
- R Encourager le recyclage des matériaux de construction pour répondre à une partie des besoins.

### 3.4. PRENDRE APPUI SUR LE PARC NATIONAL DES CALANQUES

Réservoir de biodiversité situé en périphérie d'une agglomération millionnaire, le Parc National des Calanques dont la création est prévue par décret en conseil d'Etat courant 2012, est le premier Parc National périurbain terrestre et marin d'Europe. Il est un élément structurant du projet d'ensemble proposé par le SCOT pour l'armature naturelle du territoire. Ainsi, le SCOT partage les grands objectifs du Parc National des Calanques :

- ▣ Préserver durablement et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel et paysager des territoires concernés ;
- ▣ Améliorer les conditions de gestion et de fréquentation des sites, réguler et organiser les différents usages qui y ont cours ;
- ▣ Améliorer l'image globale du territoire ;
- ▣ Constituer un laboratoire pour une nouvelle conception de la place de la nature en milieu urbain.

Le Parc National des Calanques est composé, dans sa partie terrestre, de deux territoires de cœur et d'une aire d'adhésion. Les orientations définies dans le projet de charte du Parc s'inscrivent dans les objectifs du SCOT en matière d'organisation, de régulation et de gestion de la fréquentation. En outre, ces espaces participent pleinement à la trame écologique.

La fréquentation du Parc National des Calanques est à mettre en œuvre en cohérence avec ses conditions d'accès et de desserte, en maîtrisant et organisant cette fréquentation, en facilitant l'accès des personnes à mobilité réduite, et en limitant les accès en voiture particulière.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓜ **Conjuguer** les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de déplacements **avec la future Charte du Parc National des Calanques** ;
- Ⓜ Privilégier dans les politiques de déplacements **et de stationnement** un accès au Parc National des Calanques à partir des transports en commun et des modes doux ;
- Ⓜ Organiser la fréquentation autour des différentes portes d'entrée principales (Luminy, Pointe-Rouge, Cassis) et secondaires, dans des conditions d'accès et d'aménagement prenant en compte les orientations précédentes, le contexte urbain, la typologie de bâti, la voirie... et la fragilité des sites notamment sur le plan du patrimoine naturel et des paysages.

#### Recommandations au PLU, au PDU, au Parc National des Calanques et aux acteurs concernés

- Ⓜ Limiter la fréquentation des voitures particulières dans les limites du **cœur du** Parc telles que définies dans la charte, en réglementant le stationnement ;
- Ⓜ **Prévoir** les installations et les équipements nécessaires à l'alimentation en eau potable et celles liées à la lutte contre les incendies, à la résorption des poches de pollutions domestiques (annexes sanitaires), à la rétention des eaux de ruissellement et ce, dans le respect des dispositions de la Charte du Parc National des Calanques et des sites.

## 4. RESTRUCTURER DURABLEMENT L'ARMATURE URBAINE

Moteur de la construction métropolitaine, MPM se donne des objectifs ambitieux de développement à l'horizon 2030 : produire environ 80 000 logements pour accueillir entre 80 000 et 100 000 habitants supplémentaires et donner la capacité au territoire d'accueillir quelques 80 000 emplois nouveaux. Le SCOT identifie les conditions de leur réalisation.

Dans un contexte local marqué par la raréfaction des espaces disponibles dédiés au développement, le SCOT a exprimé la volonté forte de préserver son armature naturelle, composée d'espaces naturels, forestiers et agricoles. Il propose ainsi de mettre en œuvre l'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme qui énonce le principe général d'équilibre entre d'une part les espaces urbains et à urbaniser, et d'autre part les espaces naturels et agricoles ou forestiers **à préserver**.

Cette volonté politique constitue un véritable défi. Elle implique l'identification d'une armature urbaine structurant des espaces urbains et des espaces à urbaniser aujourd'hui proposés dans les documents d'urbanisme : elle couvre environ 24 000 hectares.

Ce territoire constitue le support principal du développement attendu, de nature résidentielle, économique **ou mixte**. Il importe de le gérer et de le faire évoluer de façon dynamique et équilibrée, grâce à :

- ▣ Sa structuration autour de ses composantes principales : le PADD a identifié des sites stratégiques composés de centralités et de territoires de projets, ainsi que des axes et des espaces desservis par un maillage en transports collectifs performants ;
- ▣ Son intensification (densification) hiérarchisée autour de ces dernières avec une modernisation des tissus anciens et une valorisation des espaces encore disponibles tels que friches, dents creuses, ...

Cette nouvelle organisation urbaine s'inscrit dans une perspective de développement durable. Outre le fait qu'elle limite la consommation d'espace, elle favorise, en effet, **par le renforcement des transports collectifs et des modes doux** la diminution des pollutions atmosphériques, des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre. Elle s'articule avec le Plan Climat Energie Territorial. Elle prend en compte également les enjeux liés aux risques majeurs, aux nuisances sonores et à l'optimisation de la gestion des déchets, condition indispensable au bon fonctionnement de cette armature urbaine.

### 4.1. GERER DE FAÇON DYNAMIQUE ET EQUILIBREE LE DEVELOPPEMENT

Le développement se fera de manière dynamique et équilibrée à toutes les échelles territoriales, en équilibrant, au sein de l'armature urbaine, les espaces à dominante résidentielle, les espaces à dominante économique et les espaces mixtes.

La mise en œuvre de ce développement devra prendre en compte le contexte dans lequel il devra s'opérer. Soumis à des contraintes, liées aux risques naturels et technologiques, le territoire communautaire subit des nuisances et des pollutions. Leur intégration le plus en amont possible dans la planification permettra d'en réduire les impacts.

#### 4.1.1. ASSURER LE DEVELOPPEMENT EN MATIERE D'HABITAT ET D'ACTIVITES ECONOMIQUES

##### 4.1.1.1. PROPOSER UNE OFFRE DE LOGEMENTS IMPORTANTE ET DIVERSIFIEE

Les 80 000 nouveaux logements affichés dans le PADD à l'horizon 2030 correspondent :

- ▣ Pour moitié aux besoins liés à la croissance démographique ;
- ▣ Et pour moitié aux besoins induits par le desserrement des ménages et le renouvellement du parc de logements.

Au-delà de cet objectif quantitatif, le SCOT fixe des objectifs qualitatifs relatifs à l'habitat :

- ❑ Répondre aux besoins des ménages et rétablir une offre **diversifiée** satisfaisant les parcours résidentiels: taille et type de logement, locatif et accession, niveaux de prix dans les secteurs privé et public, formes urbaines prenant en compte les évolutions sociétales... ;
- ❑ Procéder à un rééquilibrage social et territorial de l'offre de logements dans les communes de MPM et dans les arrondissements de Marseille, notamment au travers de la production de logements accessibles à tous ;
- ❑ Conduire une politique d'amélioration et de réhabilitation des parcs de logements anciens, public et privé ;
- ❑ Soutenir le développement économique en permettant l'accueil de populations nouvelles ;
- ❑ Accompagner cette production par une politique globale d'amélioration du cadre de vie, notamment au travers d'une offre d'équipements et de services.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Produire 80 000 logements d'ici 2030 sur l'ensemble **du territoire au sein de l'armature urbaine composée des espaces urbains et des espaces à urbaniser** ;
- Ⓟ Décliner ces objectifs dans les politiques de l'habitat pour chaque bassin de vie **et dans chaque commune**, selon leurs spécificités et les dynamiques des marchés ;
- Ⓟ Traduire ces objectifs notamment en termes de capacité d'accueil et de règles de stationnement en cohérence avec le dispositif global de transports collectifs ;
- Ⓟ Chaque commune contribue à cet ensemble d'objectifs à hauteur de ses potentialités : contraintes physiques, gestion des risques, potentialités foncières, qualité de la desserte, ...

#### Recommandations au PLU, à MPM et aux communes

- Ⓡ Décliner les objectifs de production de logements par bassin de vie à l'horizon 2030 selon les ordres de grandeur suivants : 60 000 logements au Centre, 12 000 à l'ouest et 8 000 à l'Est ;
- Ⓡ Mettre en œuvre à l'échelle de MPM une stratégie foncière adaptée selon les principes développés dans le chapitre 4.3.3.

Le chapitre 5 décline les prescriptions et recommandations relatives à la mixité et la cohésion sociales, notamment au travers de la diversification de la production de logements, ainsi que celles relatives aux équipements et aux services permettant d'accompagner le développement résidentiel et économique.

#### 4.1.1.2. VALORISER LES ESPACES ECONOMIQUES ET FAVORISER LA MIXITE FONCTIONNELLE

Pour accueillir les 80 000 emplois nouveaux à l'échéance du SCOT dans un contexte de raréfaction des espaces urbanisables et en particulier des espaces économiques, il est indispensable de spécialiser des sites dédiés à l'économie, **et ce en complément de tous les emplois localisés dans le tissu urbain mixte**. Le chapitre 1.2 a abordé la question des espaces dédiés à l'économie, rappelée ici pour mémoire : il renforce l'économie de la connaissance, conforte l'économie productive, tout en proposant des sites généralistes pour les PME-PMI.

Le SCOT vise, de plus, à préserver dans le tissu urbain une mixité fonctionnelle pour l'artisanat, la logistique urbaine, **la petite activité, les services**, ... L'économie résidentielle constituant l'essentiel du tissu économique de Marseille Provence Métropole, il est en effet fondamental de faciliter et de pérenniser sa présence au sein de l'armature urbaine. Les objectifs de mixité fonctionnelle seront **accompagnés** par des démarches relatives aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, qui auront des effets considérables sur l'organisation, la productivité, la performance économique et écologique et la qualité des territoires, ainsi que le lien social et la cohésion du territoire.

Le SCOT affiche les objectifs suivants :

- ❑ Développer et organiser les sites d'enseignement supérieur et d'innovation nécessaires à la promotion d'une économie de la connaissance ;
- ❑ Conforter la vocation portuaire de Marseille, **en spécialisant** certains espaces et territoires à des activités **productives et de transport-logistique compte tenu des** exigences en matière d'accessibilité, de besoin foncier et des risques et nuisances induits ;
- ❑ Permettre la poursuite de l'opération Euroméditerranée et développer une offre tertiaire diversifiée ;
- ❑ Densifier, requalifier les espaces économiques inscrits dans les documents d'urbanisme pour permettre d'améliorer leur attractivité, d'implanter de nouvelles entreprises et de contribuer à améliorer leur lisibilité ;
- ❑ Préserver et développer l'offre de locaux d'activités (artisanat, petite logistique, activités de services) dans le tissu urbain en organisant une mixité fonctionnelle **qui représente 80 % des emplois marseillais ;**
- ❑ Développer l'offre de locaux d'activités par des formes adaptées de type villages d'entreprises ;
- ❑ Concentrer les activités commerciales dans le Grand Centre de Marseille, dans les pôles commerciaux existants dans les grandes centralités et dans certains secteurs spécifiques ;
- ❑ Identifier, au sein de l'armature urbaine, des potentiels fonciers pour le développement de nouveaux sites.

#### Prescriptions au PLU et aux communes

- Ⓟ Maintenir, voire intensifier les capacités d'accueil dans les zones existantes dédiées aux activités économiques, **en privilégiant les activités productives ou artisanales ;**
- Ⓟ Assurer le développement des **activités et logistiques** sur des sites qui leur sont spécialement dédiés au sein de l'armature urbaine ;
- Ⓟ Favoriser la mixité fonctionnelle **et les formes urbaines innovantes** notamment au niveau des centralités identifiées par le SCOT ;
- Ⓟ **Maintenir et renforcer les capacités d'accueil en tissu urbain.**

#### Recommandations aux acteurs concernés

- Ⓡ **Etendre progressivement le réseau à très haut débit à toute l'armature urbaine actuelle ;**
- Ⓡ Raccorder à un réseau à très haut débit en fibre optique toute nouvelle zone à urbaniser par une couverture adéquate et aux nouveaux standards. Intégrer pour les zones déjà urbanisées, notamment sur Marseille, le Schéma directeur d'aménagement numérique en cours d'élaboration ;
- Ⓡ Mettre en œuvre à l'échelle de MPM une stratégie foncière adaptée selon les principes développés dans le chapitre 4.3.3.

**L'activité logistique** est indispensable tant aux espaces économiques spécialisés qu'au tissu économique situé en milieu urbain. Le fonctionnement quotidien de la ville comme celui du territoire métropolitain en dépendent. Cette activité est localisée principalement :

- ❑ Au nord de Marseille dans la zone arrière-portuaire, au débouché des autoroutes et infrastructures ferroviaires ;
- ❑ Et dans le bassin Ouest de MPM, notamment à Marignane (en lien avec Vitrolles) et sur la zone des Aiguilles à Ensues-la-Redonne.

L'un des objectifs du SCOT est de permettre le développement de la chaîne logistique, et pour ce faire de maintenir la vocation des grands espaces et équipements logistiques et de favoriser leur développement sur d'autres sites. En lien avec les enjeux de proximité, d'autres prescriptions et recommandations relatives à la logistique urbaine seront développées par la suite.

#### Prescriptions au PLU

- Maintenir les grands espaces à vocation d'activités logistiques et leurs installations connexes. De manière plus spécifique sur Marseille est concerné le Marché d'Intérêt National (MIN) au travers des sites des Arnavaux et de Saumaty ;
- Assurer le développement des activités productives et logistiques sur des sites qui leurs sont spécifiquement dédiés telles que les plateformes urbaines permettant le transfert des marchandises des véhicules de gros tonnage à des véhicules de livraison adaptés à la circulation urbaine, notamment celles des Aiguilles à Ensues-la-Redonne et d'Arenc à Marseille ;
- Préserver les capacités de traiter le fret ferroviaire dans une perspective de plus long terme et protéger particulièrement les grands sites embranchés fer (Mourepiane, Arenc, Saint-Louis, Saint- Marcel) ;
- Créer les conditions de relocalisation du chantier de transport combiné ferroviaire du Canet sur Mourepiane pour une organisation intégrée des trafics maritimes et continentaux.

#### Recommandation à MPM et aux acteurs concernés

- Ⓜ Elaborer en concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans la distribution et l'enlèvement de marchandises en ville un schéma relatif à la logistique urbaine, en cohérence avec la chaîne amont et utilisant au mieux l'offre multimodale disponible sur le territoire de MPM.

### 4.1.2. MAITRISER LES RISQUES ET LES NUISANCES EN MILIEU URBAIN

En présentant dans ce chapitre les problématiques de la santé et de la sécurité des habitants, le SCOT propose de les intégrer en amont des décisions de planification et des opérations d'urbanisme. Il s'agit d'anticiper la maîtrise des risques, notamment au travers d'une approche multirisques, de se doter d'objectifs visant la réduction des pollutions et nuisances et d'organiser une meilleure gestion des déchets.

#### 4.1.2.1. MAITRISER LES RISQUES EN AMONT PAR UNE APPROCHE MULTIRISQUES

MPM est soumis à de nombreux **risques naturels et risques technologiques majeurs**. Une exposition aux risques naturels associée au climat méditerranéen (sécheresse estivale et violence de précipitations automnales) favorise, alternativement, inondations et mouvements de terrains, et très ponctuellement submersion marine. Le territoire est également exposé au risque sismique. De manière générale, les changements climatiques contribuent à modifier les aléas liés à certains risques, sans que l'ampleur de ces évolutions ne soit connue.

MPM est également exposée aux **risques technologiques** du fait de l'insertion progressive des secteurs industriels dans le tissu urbain. Le territoire abrite ainsi des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont trois installations industrielles classées « SEVESO seuil haut ».

Afin de limiter l'exposition des populations existantes et nouvelles aux risques, le SCOT se donne pour objectifs de :

- ▣ Disposer d'une connaissance exhaustive des risques et de la mettre à jour en permanence ;
- ▣ Adapter les règles d'urbanisation à cette connaissance.

#### Prescriptions au PLU

- Appliquer les mesures inscrites aux Plans de Prévention des Risques (PPR) ;
- Définir les mesures et les règles permettant une gestion appropriée des risques connus, identifiés au dossier départemental des risques majeurs et notamment l'inondation, le mouvement de terrain et le risque industriel, dans l'attente de l'élaboration des PPR ;
- Conditionner l'urbanisation dans les zones soumises à des risques à la réalisation d'une étude urbaine, afin de prendre en compte l'ensemble des risques et de proposer des formes urbaines et des conditions d'urbanisation adaptées à leur maîtrise.

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux partenaires

- Ⓜ Accélérer les démarches de connaissance et de maîtrise des risques majeurs notamment à travers l'élaboration des PPR nécessaires et/ou à travers des démarches communales ou communautaires ;
- Ⓜ Développer des approches multirisques chaque fois que possible.

En matière **d'inondation**, il est important de favoriser la collecte des eaux pluviales et de limiter l'imperméabilisation des sols. En effet, la brutalité des pluies et une importante imperméabilisation provoquent régulièrement d'importants dégâts sur le territoire et dégradent dans le même temps la qualité des milieux naturels terrestres, aquatiques et marins. La fréquence croissante des phénomènes d'inondation ainsi que la prise en compte de leurs impacts sur les personnes, les biens et le territoire soulignent la nécessité de mettre en place une politique de gestion des eaux pluviales et de ruissellement.

#### Prescriptions au PLU

- En l'absence de Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI), définir les mesures adaptées à la gestion du risque à partir d'une cartographie des aléas **et des enjeux**, et d'une réglementation adaptée concernant d'une part les zones inondables et d'autre part les zones d'écoulement de surface (ruisseaux et vallons). Harmoniser les règlements entre des communes contigües ;
- Afin de limiter le risque et de manière préventive :
  - Préserver de toute urbanisation les zones humides, les zones naturelles d'expansion des crues et les zones d'infiltration existantes,
  - Installer, en particulier dans des espaces tampons, des bassins de rétention **assurant une fonction de traitement lorsque c'est nécessaire**, et associés à des actions conduites en amont du type parc urbain, visant la retenue des écoulements, et ce dans le respect des paysages et des milieux,
  - Réaliser des bassins d'orage, notamment sur le réseau unitaire de Marseille, **afin de lutter**

contre les inondations et les pollutions,

- Intégrer, en amont de toute opération significative<sup>8</sup>, les besoins liés à la prévention du risque d'inondation par ruissellement et mettre en place un système de gestion à l'échelle la plus fine possible, en prenant en compte les spécificités des sites.

● Afin de limiter les effets des risques, et sur la base des études et cartographies réalisées :

- Interdire toute construction dans les zones de **risques les plus forts**,
- Définir des préconisations spécifiques pour les **autres zones**.

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux acteurs concernés

- Ⓜ Construire des réseaux d'assainissement séparatifs dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble, hormis sur le réseau d'assainissement unitaire existant dans le centre-ville marseillais ;
- Ⓜ Développer des techniques alternatives visant à limiter et compenser l'imperméabilisation des sols : par exemple toitures-terrasses végétalisées, tranchées ou puits d'infiltration, canaux drainants, parkings « gazonnés », noues... ;
- Ⓜ Mettre en place des dispositifs de traitement qualitatif des premières eaux de pluie (séparateurs à hydrocarbures, débourbeurs/déshuileurs, bassins de dépollution par exemple) lors de la construction des principales voiries, parkings de surfaces importantes, locaux commerciaux présentant des caractéristiques d'imperméabilité.

Par ailleurs, **les eaux pluviales** sont source de pollution dans les milieux aquatiques et humides. Dans le respect des objectifs du SDAGE, le SCOT vise la réduction de ces pollutions par un traitement qualitatif, notamment sur les bassins de la Cadière, du Raumartin et de l'Huveaune.

#### Prescription

- Elaborer un schéma directeur des eaux pluviales sur la Cadière, le Raumartin et l'Huveaune.

#### Recommandations au PLU, à MPM, aux communes

- Ⓜ Généraliser les réseaux séparatifs et prévoir le traitement qualitatif des eaux pluviales ;
- Ⓜ Tenir compte dans les documents d'urbanisme du zonage d'assainissement pluvial.

L'ensemble du territoire est soumis à des **mouvements de terrain**. Ce phénomène naturel est accentué par l'action de l'homme et aggravé par la nature des sols, **la sismicité et d'autres mouvements** : gonflements des argiles, chute de blocs, effondrement d'anciennes carrières de **gypse**, **effondrement lié à la présence de zones karstiques**... Par ailleurs, MPM est soumis au risque sismique, tout particulièrement le **territoire Ouest (classé en zone modérée)** et **le reste du territoire en zone faible (décret n°2010-1255, portant sur la délimitation de sismicité du territoire français)**.

<sup>8</sup> Une opération significative s'apprécie en fonction de l'importance du risque inondation par ruissellement dans le secteur concerné en s'appuyant sur les PPRI ou, en leur absence, sur les données techniques disponibles.

Dans les secteurs « urbanisables », les études globales doivent pouvoir permettre de caractériser et quantifier les aléas de mouvements de terrain.

#### Prescriptions

- Ⓟ En l'absence de cartographie ou de Plan de Prévention des Risques Sismiques, prendre en compte les règles générales de construction parasismique pouvant être imposées aux équipements, bâtiments et installations ;
- Ⓟ Réaliser une étude, à l'échelle la plus pertinente, pour localiser le risque mouvement de terrain et édicter si nécessaire les conditions d'urbanisation dans les zones concernées ;
- Ⓟ En l'absence d'étude globale sur la commune, au titre du principe de précaution, ne pas ouvrir à l'urbanisation les zones situées à proximité des secteurs exposés à des phénomènes reconnus et celles situées dans les secteurs susceptibles d'être affectés par des mouvements de terrain ;
- Ⓟ Contrôler les aménagements qui pourraient aggraver les risques dans les zones sensibles déjà exposées (défrichements, surcharges, terrassements, assainissements individuels,...).

En matière de risques technologiques, le SCOT se conforme à la DTA qui prône « le renforcement de la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels ». Il s'appuie sur les Plans de Préventions des Risques Technologiques.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Limiter l'urbanisation à proximité immédiate des installations concernées ;
- Ⓟ Prendre en compte l'existence des réseaux de transports de matières dangereuses par canalisation, en particulier en définissant autour de leur emplacement les marges nécessaires au recul de l'urbanisation.

#### Recommandations à MPM et aux communes

- Ⓡ Faciliter le cas échéant, le transfert hors des zones urbaines denses des établissements dangereux et/ou ayant un impact fort sur la qualité de l'air ;
- Ⓡ Engager une réflexion avec les intercommunalités limitrophes, sur les conditions les plus optimales du transport de matières dangereuses par route, réflexion qui doit intégrer le réseau ferré.

#### 4.1.2.2. AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET REDUIRE LES NUISANCES LIEES AU BRUIT

Le SCOT se fixe comme objectif de **diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre**, en application des objectifs fixés par l'Union européenne. Il s'inscrit, en ce sens, en cohérence avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches du Rhône et le Plan Régional Santé Environnement. Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) en cours d'élaboration sur MPM poursuit les mêmes objectifs. L'ensemble du territoire communautaire, et plus particulièrement le Grand Centre de Marseille, sont concernés.

Améliorer la qualité de l'air nécessite de :

- ▣ Limiter la mobilité en voiture particulière, grâce à une restructuration de la trame urbaine et par la réalisation d'opérations d'urbanisme et de densification en priorité sur les centralités, par la limitation des opérations d'envergure résidentielles et économiques à l'écart des secteurs bien équipés, selon les principes décrits dans les chapitres 4.2. et 4.3. ;
- ▣ Renforcer l'offre de moyens de déplacements alternatifs à la voiture particulière, selon les principes décrits dans le chapitre 4.2.2. ;
- ▣ Limiter les grands flux de trafic vers le Grand Centre de Marseille, selon les principes développés dans le chapitre 4.2.2. ;
- ▣ Optimiser l'organisation de la logistique urbaine.

##### Prescriptions au PLU et au PDU

- Privilégier le renforcement du développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs ;
- Développer les modes doux et les transports en commun en site propre ;
- Réaliser le contournement des centres urbains, notamment à Marseille<sup>9</sup>.

##### Recommandations à MPM et aux communes

- Ⓜ Améliorer et valoriser la connaissance fine des pollutions atmosphériques ;
- Ⓜ Inciter les acteurs de l'aménagement à réaliser des bilans d'efficacité (évaluation de l'impact de **l'opération sur la réduction des polluants**).

Sur l'ensemble du territoire, 40% de la population est soumise à une **nuisance sonore** supérieure aux valeurs limites. Ces nuisances sonores sont principalement d'origine routière. Le SCOT est conforme au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) relatif aux activités de l'aéroport de Marseille-Provence, qu'il relaie auprès des communes. Il prend en compte le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) **relatif aux infrastructures de transport (routier, ferroviaire et aéroportuaire) et aux activités industrielles**.

##### Prescription au PLU

- **Prendre en compte le Plan d'Exposition au Bruit.**

<sup>9</sup> Développé dans le Chapitre 4.2.3.1

#### Recommandations à MPM et aux communes

- Ⓜ **Préserver et** développer les « zones de calme », notamment au sein de l'armature urbaine ;
- Ⓜ Proposer des mesures de limitation de vitesse, de restriction de circulation, d'utilisation de revêtements acoustiques adaptés et/ou d'isolation phonique vis-à-vis des bâtiments ;
- Ⓜ Inciter les acteurs de l'aménagement à réaliser des bilans d'efficacité (évaluation de l'impact acoustique).

#### 4.1.2.3. OPTIMISER LA GESTION DES DECHETS

Compte-tenu du développement résidentiel et économique attendu d'ici 2030, une stratégie durable concernant la gestion des déchets, outre leur réduction à la source, doit être pensée à travers deux objectifs :

- ▣ Améliorer les capacités du tri sélectif ;
- ▣ Optimiser l'ensemble de la chaîne de traitement : collecte, transfert, traitement.

Leur mise en œuvre nécessite, notamment, de penser la localisation de nouveaux équipements et ainsi de trouver des réponses à des besoins fonciers. **Dans l'attente d'une réflexion globale et durable permettant de définir un nouveau système de transfert conforme aux contraintes techniques, le SCOT confirme l'existence des deux centres actuels embranchés fer sur la commune de Marseille, celui de Capelette nécessitant une relocalisation pour permettre une évolution cohérente de l'ensemble du secteur.**

#### Prescriptions au PLU

- Ⓜ Identifier sur Marseille des emplacements préférentiels pour la localisation :
  - De deux centres de transfert embranchés fer dans les secteurs nord-ouest et sud-est de Marseille,
  - De deux centres de prétraitement des encombrants,
  - De plates-formes destinées aux encombrants, déchets verts, gravats ;
- Ⓜ Identifier sur les bassins de vie de MPM des emplacements préférentiels pour la localisation d'un centre de transfert, pour la localisation d'une plate-forme connectée route destinée aux encombrants, déchets verts, gravats ;
- Ⓜ Assurer un maillage équilibré du territoire par un réseau des déchetteries ;
- Ⓜ Prendre en compte les différentes contraintes techniques attachées à chaque type d'équipement décrit précédemment, ainsi que l'optimisation des trajets des véhicules de collecte sur leur secteur d'influence respectif ;
- Ⓜ **Prévoir et intégrer dans les opérations nouvelles le stockage individuel et collectif des déchets ménagers et industriels, dans les parcelles, immeubles, bâtiments d'activités et logements, en lieu et place de l'espace public et ce, en sus des points d'apport volontaire pour le recyclage.**

#### Recommandation au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓜ **Améliorer la gestion des déchets portuaires, dans les zones de mouillage organisées et sur les plages, ainsi que la gestion des macro-déchets en mer et sur le littoral.**

#### 4.1.2.4. POURSUIVRE L'AMELIORATION DU RESEAU D'ASSAINISSEMENT

En matière d'assainissement, il convient de poursuivre l'amélioration du réseau engagée depuis plusieurs années. Sa mise aux normes et ses capacités répondent aux objectifs de développement proposés par le SCOT.

##### Prescriptions au PLU

- P Rendre le schéma d'assainissement communautaire, **cohérent avec les objectifs du SCOT en matière d'urbanisme et d'aménagement** ;
- P Prendre en compte le cycle de l'eau, notamment pour les activités les plus polluantes, et prévoir des mesures de prévention des pollutions diffuses et accidentelles dans les zones d'activités et les grands équipements.

##### Recommandations au PLU, à MPM et aux communes

- Ⓜ Privilégier pour la création de nouveaux logements le raccordement aux réseaux publics d'assainissement ;
- Ⓜ **Poursuivre l'amélioration des réseaux, et particulièrement les études d'extension du réseau d'assainissement collectif, pour les quelques zones d'activités et les zones commerciales non encore raccordées ;**
- Ⓜ Poursuivre les améliorations des réseaux d'assainissement et la mise aux normes des stations d'épuration ;
- Ⓜ **Garantir le bon fonctionnement des dispositifs d'assainissement autonomes au travers du SPANC (Service Public d'Assainissement Non Collectif).**

#### 4.2. VALORISER L'URBANISATION AU SEIN DE SITES STRATEGIQUES ET AUTOUR DES AXES DE TRANSPORTS EN COMMUN

En préservant son armature naturelle, le SCOT fait le choix fondateur d'une urbanisation qui soit économe en espace et articulée avec les transports en commun. Le développement résidentiel et économique attendu s'effectuera donc essentiellement sur l'armature urbaine constituée des espaces urbains et des espaces à urbaniser. Ses contours sont définis en cohérence avec ceux de l'armature naturelle.

Un tel choix suppose de structurer et d'organiser au sein de ce territoire urbain les lieux d'accueil de cette croissance :

- ▣ Les centralités principales et secondaires sont les lieux stratégiques pour l'accueil de l'urbanisation, de même que les territoires de projets : ils devraient accueillir 90% des emplois nouveaux et 70% des objectifs de logements du SCOT. Ils ont été identifiés notamment pour leurs capacités foncières et immobilières. Ainsi, ils matérialisent la volonté d'organiser durablement la qualité et la cohérence de leur aménagement ;
- ▣ Les axes de transports collectifs performants reliant et irriguant ces territoires.

#### 4.2.1. STRUCTURER L'ARMATURE URBAINE AU SEIN DE SITES STRATEGIQUES

Trois niveaux de centralités ainsi que des territoires de projets ont été définis dans le PADD. Chacune des centralités de premier niveau ainsi que chaque territoire de projets fait l'objet d'un développement spécifique dans le chapitre 6. Toutefois, leur importance pour la structuration de l'armature urbaine nécessite une présentation succincte dans ce chapitre.

Les trois niveaux de centralité se distinguent par leur degré de rayonnement et leur intensité en termes de fonctions urbaines : accessibilité en transports en commun, offre en logements, offre en services et équipements, présence d'activités économiques et pôle d'emplois...

##### 4.2.1.1. DONNER AUX CENTRALITES DE PREMIER NIVEAU LES MOYENS D'UN RAYONNEMENT METROPOLITAIN

Les centralités de premier niveau concentrent de multiples enjeux qui nécessitent d'assurer une approche globale et un haut niveau de cohérence. Dans le souci de préserver le cadre de vie et de limiter la consommation d'espace, il est indispensable de hiérarchiser leur développement. Dans ces buts, et afin d'assurer la qualité de leur aménagement, le SCOT identifie des objectifs qui devront être mis en œuvre dans les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement, ainsi que dans les documents des politiques sectorielles de l'habitat, des déplacements, de l'économie, ...

Sept centralités de premier niveau portent l'attractivité globale. Elles rayonnent bien au-delà de MPM pour certaines de leurs fonctions, notamment économiques et culturelles. Elles ont une capacité significative d'accueil de logements, d'emplois, d'équipements et sont au nœud des infrastructures de communication.

Cœur du territoire métropolitain, le Grand Centre de Marseille se compose de trois centralités de premier niveau avec **l'hyper-centre autour du Vieux Port, Euroméditerranée** dans son périmètre étendu et le pôle **Prado-Michelet-Capelette**. Cet ensemble présente des enjeux d'image et d'attractivité qui fondent tout une part de l'identité du territoire métropolitain, de MPM et de Marseille. Déjà très structurées, ces trois centralités demandent à être valorisées et renforcées dans leurs fonctions actuelles.

Deux autres centralités sont également identifiées sur Marseille. Si elles n'ont pas le poids des trois premières constituant le Grand Centre de Marseille, elles sont indispensables pour équilibrer l'armature urbaine marseillaise. Elles ont pour ambition commune de promouvoir une nouvelle forme de développement urbain autour de zones commerciales périphériques existantes qu'il convient de conforter. Il s'agit de :

- ▣ **Valentine/Barasse** à l'Est, dans la vallée de l'Huveaune. En devenir, elle s'appuie aujourd'hui sur la présence d'un pôle commercial de rayonnement métropolitain ; elle doit permettre d'anticiper la création d'une future gare dont le rôle sera particulièrement important notamment avec la réalisation de la troisième voie TER Marseille-Aubagne ;
- ▣ **Saint-Antoine/Grand-Littoral** au nord de Marseille. A plus long terme, le SCOT a pour ambition de faire émerger cette centralité capable de rééquilibrer au nord la cité phocéenne en termes d'emplois, de qualité urbaine et de desserte en transports en commun ; elle se développera autour de Saint-Antoine sur des sites à fort potentiel d'aménagement, articulés le long du boulevard Barnier, depuis la zone franche urbaine jusqu'à l'Hôpital Nord.

Enfin, **Marignane** et **la Ciotat** complètent ce maillage des centralités de premier niveau. Elles confortent les bassins Ouest et Est et ont pour objet de structurer le développement au sein de MPM et à l'échelle métropolitaine, notamment autour de l'étang de Berre pour Marignane.

Le chapitre 6 du document décrit de manière précise les orientations proposées par le SCOT sur ces différents territoires de projets et les illustre par des cartes à portée indicative.

#### Prescriptions au PLU

- Assurer la mise en œuvre des centralités ci-dessus présentées au travers des politiques et des documents d'urbanisme propres au territoire de MPM, **en cohérence avec les orientations** déclinées dans le chapitre 6 du document ;
- **Porter une attention particulière à la valorisation et à l'optimisation du potentiel foncier et immobilier** du tissu urbain ;
- Accompagner le développement de la centralité de Valentine/Barasse et de Saint Antoine/ grand Littoral à la réalisation d'un TCSP performant depuis **le centre-ville, en supplément de la voie ferrée.**

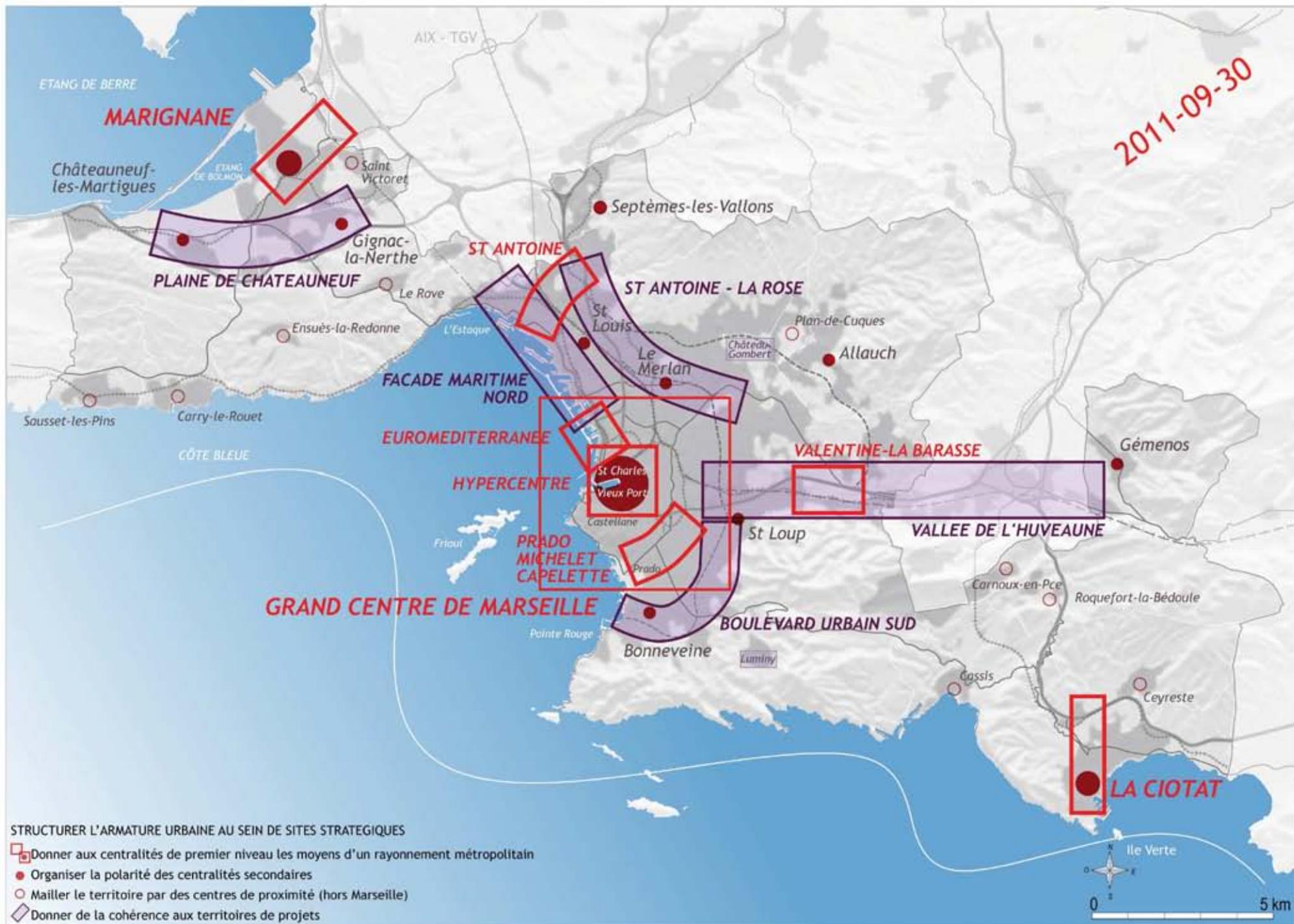
#### Recommandations à MPM, aux communes et aux acteurs concernés

- Ⓜ **Réaliser toutes les études permettant de traduire** concrètement ces orientations (plans de secteurs, schémas de secteur, orientations d'aménagement) et préparer les opérations d'urbanisme correspondantes ;
- Ⓜ Intégrer ces centralités comme secteurs prioritaires dans la définition et la mise en œuvre d'une politique foncière adaptée, afin de valoriser leur potentiel de renouvellement urbain et leur bonne desserte par les transports en commun, et en visant la réalisation de grandes opérations d'aménagement résidentielles et/ou économiques.

#### 4.2.1.2. ORGANISER LA POLARITE DES CENTRALITES SECONDAIRES

A une échelle plus fine, neuf centralités secondaires structurent les « bassins de vie » où la population, les actifs, et tous les usagers trouvent les services et les équipements correspondant à leurs besoins. Ces centralités servent de relais aux centralités de premier niveau et sont de véritables points d'appui de l'armature urbaine.

Reliées aux pôles principaux par une desserte performante en transports en commun, elles constituent ainsi des pôles d'échanges accessibles en modes doux. Par la densification et le renouvellement urbains, elles dégagent également des possibilités de développement de l'habitat pour accueillir les nouvelles populations, dans une logique renforcée de mixité fonctionnelle, incluant équipements, commerces, services, logements.



A Marseille, quatre centralités secondaires seront ainsi des lieux privilégiés du développement résidentiel et économique :

- ▣ **Bonneveine** : fondée sur une polarité commerciale, elle sera confirmée par l'arrivée du Boulevard Urbain Sud et de son TCSP. Son développement sera basé sur une offre résidentielle plus importante, équilibrant la vocation tertiaire de cet espace ;
- ▣ **Le Centre Urbain du Merlan** est appelé à être transformé profondément avec la couverture de la L2 et une accessibilité TCSP. Sa modernisation permettra de faire émerger cette centralité secondaire en relation avec la gare de Picon-Busserine. Elle s'appuiera sur la dynamique du projet de renouvellement urbain de Saint-Barthélemy. L'ambition est d'apporter à cette partie de la ville une grande qualité urbaine ;
- ▣ **Saint-Louis**, entre Euroméditerranée et Saint-Antoine. Elle bénéficiera de profondes transformations pour accéder au rang de centralité secondaire : réalisation d'un axe de TCSP performant de Gèze au quartier de Saint-Louis et au-delà, mutation du secteur des Anciens Abattoirs avec les projets liés **notamment** à la grande mosquée, renouvellement **des fonctions résidentielles et économiques** sur les secteurs de Mardirossian, Madrague ville et la Cabucelle ; **son développement économique pourra reposer sur un embranchement fer et des implantations productives historiques ; elle pourrait constituer le laboratoire du renouvellement urbain économique en lien avec une centralité urbaine et une desserte optimisée en transports en commun ;**
- ▣ **Saint-Loup**. Avec une offre commerciale en pleine **évolution, un potentiel de développement tertiaire lié à l'arrivée du Boulevard Urbain Sud**, et la perspective d'une amélioration de son accessibilité en transports collectifs performants, elle est appelée à devenir un pôle d'échanges important de l'Est de Marseille. Un travail de requalification de son centre, ainsi que l'insertion urbaine des secteurs les plus proches du centre sont à engager. Une attention particulière devra être apportée au décalage dans le temps entre le développement urbain de cette centralité à court et moyen terme, et l'arrivée d'un TCSP à plus long terme pour pallier tout déséquilibre trop important.

Les centres des communes de **Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe, Allauch, Gémenos** et **Septèmes-les-Vallons** constituent également des centralités secondaires, dont le SCOT cherche à conforter le rayonnement sur leur périmètre d'influence. Une offre de services et d'équipements sur le plan des commerces, de l'enseignement, de la santé, des services à la personne permettent aux ménages de trouver réponse à leurs besoins que l'on peut qualifier d'hebdomadaires. Selon leur potentiel foncier, leur accessibilité, particulièrement en transports collectifs, elles seront appelées à accueillir une partie de la croissance, notamment démographique, de leur bassin de vie, dans des formes urbaines plus denses que par le passé.

#### Prescriptions au PLU

- Assurer la mise en œuvre de ces centralités au travers des politiques et des documents d'urbanisme propres au territoire de MPM ;
- Porter une attention particulière à la valorisation et à l'optimisation de leur potentiel foncier et immobilier.

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux acteurs concernés

- Ⓜ Réaliser toutes les études permettant de traduire concrètement ces orientations (plans de secteurs, schémas de secteur, orientations d'aménagement) et préparer les opérations d'urbanisme correspondantes ;
- Ⓜ Intégrer ces **centralités** comme secteurs prioritaires dans la définition et la mise en œuvre d'une politique foncière adaptée en valorisant leur potentiel de renouvellement urbain, leur bonne desserte par les transports en commun, et en visant la réalisation de grandes opérations d'aménagement résidentielles et/ou économiques.

Enfin, le troisième niveau est celui des **centralités de proximité**.

- ▣ Il est constitué, d'une part, des centres des autres communes de MPM. Les niveaux de services, d'équipements et d'accès y sont maintenus, voire renforcés, notamment par un réseau de modes de déplacement doux et une meilleure fréquence des transports collectifs existants ;
- ▣ Il comprend, d'autre part, les noyaux villageois et les cœurs de quartiers de Marseille où l'obsolescence du bâti, la création d'une infrastructure nouvelle, la proximité d'un transport collectif performant, la capacité de rayonnement en services et équipements, peuvent entraîner des évolutions significatives, surtout en renouvellement urbain.

#### Recommandation au PLU, à MPM et aux communes concernés

- Ⓜ **Permettre** pour chacune de ces centralités de proximité **de participer** à la structuration de l'armature urbaine et, à son échelle, au développement démographique et économique de Marseille Provence Métropole.

#### 4.2.1.3. DONNER DE LA COHERENCE AUX TERRITOIRES DE PROJETS

Outre les différentes centralités, le SCOT identifie des territoires de projets qui sont tous des espaces prioritaires de renouvellement urbain. Disposant d'un important potentiel de développement, ils constituent des morceaux de ville structurants pour la nouvelle organisation de l'armature urbaine. En leur sein, il est indispensable que la cohérence programmatique et urbaine soit assurée, de même que la coordination de l'investissement public relevant des différentes politiques. Constitués sur de vastes espaces dont la cohérence est à assurer, ce sont les lieux où l'investissement public doit être mené de manière prioritaire et coordonnée.

Les territoires de projets, avec les centralités, répondent à l'essentiel des objectifs du développement démographique et économique annoncés dans le SCOT. Aussi, l'articulation emplois/ logements et transports collectifs y est prépondérante.

Cinq territoires de projets sont identifiés : à Marseille, **la Vallée de l'Huveaune**, **la Façade Maritime Nord**, le territoire de **Saint-Antoine à la Rose**, celui du **Boulevard Urbain Sud** et enfin **la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues**.

Le chapitre 6 du document décrit de manière précise les orientations proposées par le SCOT sur ces différents territoires des projets et les illustre par des cartes à portée indicative.

#### Prescriptions au PLU

- ④ Assurer la mise en œuvre des territoires de projets ci-dessus présentés au travers des politiques et des documents d'urbanisme propres au territoire de MPM, dans le cadre des orientations déclinées dans le chapitre 6 ;
- ④ Prendre en compte les orientations relatives à ces territoires de projet dans les documents d'urbanisme ;
- ④ Porter une attention particulière à la valorisation et à l'optimisation de leur potentiel foncier et immobilier.

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux acteurs concernés

- ④ Réaliser toutes les études permettant de traduire concrètement ces orientations (plans de secteurs, schémas de secteur, orientations d'aménagement) et préparer les opérations d'urbanisme correspondantes ;
- ④ Intégrer ces territoires de projets comme secteurs prioritaires dans la définition et la mise en œuvre d'une politique foncière adaptée en valorisant leur potentiel de renouvellement urbain, leur bonne desserte par les transports en commun, et en visant la réalisation de grandes opérations d'aménagement résidentielles et/ou économiques.

#### 4.2.2. FAVORISER L'URBANISATION AUTOUR D'UN RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANT

A côté de ces sites stratégiques, les axes de transports collectifs et leurs pôles d'échanges sont des composantes structurantes de l'organisation urbaine proposée par le SCOT dans la perspective d'un développement durable.

Bien entendu, la première volonté du SCOT est de poursuivre l'amélioration des tendances d'ores et déjà observées : recul de l'usage de la voiture, augmentation de l'usage des transports collectifs et du vélo, progression de la marche à pied. Il se donne comme objectif de les coupler à la structuration de l'armature urbaine.

Le SCOT se situe ainsi dans la perspective d'une alternative crédible à la voiture : avec un système de déplacements efficace et la densification urbaine qui l'accompagne, il permettra au plus grand nombre de bénéficier d'une desserte multimodale qui intègre une offre conséquente en transports collectifs, si possible en site propre, et articulée au réseau ferré et au réseau de pôles d'échanges. Avec cette articulation entre transports collectifs et urbanisation, le SCOT poursuit simultanément une réduction des nuisances liées au bruit et aux pollutions atmosphériques.

#### 4.2.2.1. IRRIGUER L'ARMATURE URBAINE PAR LA REALISATION D'UN RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE

Le SCOT a pour objectif de définir l'armature principale de ce réseau de transports collectifs performant, constituée par des axes de transport en site propre et complétée par un réseau de lignes de transports collectifs structurantes.

L'ensemble de ce réseau maille les sites stratégiques (centralités principales, territoires de projets) et certaines centralités secondaires, et irrigue l'ensemble de l'armature urbaine. Ainsi, le SCOT propose de :

- ▣ Améliorer la desserte du Grand Centre de Marseille par une intermodalité entre les axes ferroviaires les lignes de tramway, de métro et les projets de bus en site propre, dans la poursuite des actions déjà engagées au niveau des gares Saint-Charles et Blancarde ;
- ▣ Utiliser et développer le potentiel ferroviaire qui permet d'accéder au Grand Centre de Marseille, aux sites stratégiques (principales centralités et territoires de projets), à de nombreuses communes de MPM et au-delà aux pôles urbains du territoire métropolitain avec :
  - La voie ferrée existante Marseille - Aix-en-Provence qui devrait desservir à terme la future gare de Plan de Campagne et qui devra être entièrement doublée (étude en cours),
  - La voie ferrée existante Marseille-Miramas qui dessert la Côte Bleue, afin quelle puisse devenir une véritable alternative à la voiture individuelle,
  - Le renforcement de la desserte entre Marseille à Toulon incluant le projet de 3<sup>ème</sup> voie TER,
  - Le projet à long terme d'utilisation de « la voie des pétroliers » (sous réserve de la possibilité de son changement d'usage) depuis la gare de Pas des Lanciers pour desservir les zones d'activités en cours de constitution et les zones d'habitat de la plaine de Châteauneuf-les-Martigues,
  - La desserte directe à long terme de l'aéroport via la gare Vitrolles-aéroport Marseille Provence, sous réserve de sa faisabilité.

Dans la ville de Marseille, de grandes radiales sont proposées pour irriguer l'ensemble de l'armature urbaine et pour offrir une accessibilité renforcée à toutes les catégories de population. Le SCOT propose de constituer :

- ▣ Un axe de TCSP vers le sud. A partir de l'hyper-centre de Marseille, il peut se dédoubler à Castellane d'une part vers l'Avenue Cantini, Sainte-Marguerite et d'autre part vers le rond-point du Prado, puis le boulevard Michelet. Il a pour objectif notamment d'irriguer la centralité Prado-Michelet-Capelette en cours de développement et de desservir le technopôle de Luminy ;
- ▣ Un axe de TCSP vers le Nord, qui se dédouble à Gèze, permettant d'accompagner le développement attendu sur Euroméditerranée, son extension et au-delà vers la centralité de Saint-Antoine en devenir ;
- ▣ Un axe de TCSP vers l'Est pour desservir la Vallée de l'Huveaune et le futur pôle d'échanges de la Barasse. Il est proposé de le relier à terme au TCSP aubagnais ;
- ▣ Un axe de TCSP pour desservir le pôle de l'Etoile (Saint Jérôme et technopôle de Château-Gombert) à partir de la Rose et de sa station de métro.

Ces grandes radiales sont complétées par une série de transversales, sur lesquelles circuleront des TCSP, devant préférentiellement relier :

- ▣ La Pointe-Rouge à Saint-Loup, par le Boulevard Urbain Sud, pour désenclaver les quartiers Sud de Marseille et offrir une desserte TCSP à proximité du Parc National des Calanques ;
- ▣ Sainte-Marguerite à Saint-Loup, complétant le maillage entre le Grand Centre de Marseille, les quartiers Sud et la Vallée de l'Huveaune ;
- ▣ La Blancarde à Sainte-Marguerite par une infrastructure ferroviaire ;
- ▣ La centralité Valentine/Barasse à Sainte-Marthe en utilisant la future RD4d, cette transversale desservira les communes d'Allauch et de Plan-de-Cuques, et les quartiers de Marseille en plein développement de Château-Gombert, Saint-Jérôme, ainsi que le secteur Est de Marseille ;
- ▣ Capitaine Gèze à Frais-Vallon.

Bien qu'étant partiellement extérieur au territoire, le projet de TCSP sur Marignane et Vitrolles est pris en compte par le SCOT.

L'ensemble de ce réseau est complété par une desserte en TC, dont le niveau de service sera corrélé aux fonctions et à la taille des sites desservis.

Sa performance sera accrue avec la mise en place d'une billettique commune, d'une politique tarifaire attractive et d'un système d'information des voyageurs utilisant les toutes dernières innovations technologiques.

#### Prescriptions au PLU et au PDU

- Préciser les tracés et déterminer les modes de transports les plus adaptés dans les politiques de déplacements ;
- Réserver les espaces nécessaires à la réalisation de ces infrastructures ;
- **Prévoir des parkings relais à proximité des lignes TCSP ;**
- Edicter les règles de stationnement cohérentes avec le fonctionnement du réseau TC et avec les orientations en matière de renouvellement urbain et de densification ;
- **Définir la vocation et l'usage des parkings publics dans les politiques de déplacements.**

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux autres partenaires

- Ⓜ Décliner une qualité de service qui rende ces TCSP attractifs par rapport à l'usage de la voiture individuelle : régularité, recherche de cadencement, confort, jalonnement, informations en ligne, billettique et tarification ;
- Ⓜ Proposer des plans locaux de déplacements.

#### 4.2.2.2. RENFORCER L'URBANISATION AUTOUR D'UN RESEAU DE POLES D'ECHANGES

Situés le long du réseau de transports collectifs en site propre, les pôles d'échanges sont les lieux privilégiés pour des opérations de densification, de renouvellement urbain, et de mixité fonctionnelle.

La hiérarchie des pôles d'échanges repose d'une part sur leur potentiel de multimodalité et d'autre part sur le niveau de leur fréquentation : rôle du pôle dans le système de déplacement mais aussi densité d'usagers desservis. Il est important de rappeler que la qualité des pôles d'échanges est essentielle pour que ses usagers y trouvent toutes les commodités nécessaires à leurs déplacements et s'y sentent en sécurité.

Le SCOT affirme la hiérarchie suivante :

- ▣ Un pôle d'échanges métropolitain, **la gare de Marseille-Saint-Charles, qui** joue un rôle fondamental en tant que porte d'entrée métropolitaine. Elle est le pivot du système de déplacements internes pour l'ensemble du territoire, véritable point de convergence des offres ferroviaires, interurbaines et urbaines. L'arrivée de la LGV PACA accroîtra notablement ce rôle, ainsi que le nombre de voyageurs. La gare sera adaptée tant sur le plan de ses fonctionnalités que sur la qualité des espaces et de l'accueil, ainsi que dans ses articulations avec le Grand Centre de Marseille ;
- ▣ **Les pôles d'échanges multimodaux « urbains »** sont des **pôles de centre-ville**, lieux d'articulation des différents modes de déplacements urbains, les TCSP, les réseaux de bus, parcs-relais pour les voitures **si nécessaire**, les deux-roues motorisés et les vélos. Ils ont pour fonction l'interconnexion entre les axes principaux et la diffusion dans les milieux urbains les plus denses. Il s'agit :

- De la gare d'Arenc, avec une offre multimodale **variée**,
  - Du pôle d'échanges de Bougainville, essentiel pour l'extension d'Euroméditerranée,
  - Du rond-point du Prado au cœur de la centralité Prado-Michelet-Capelette,
  - De la gare de la Blancarde, au nœud d'un axe ferroviaire, d'une ligne de métro et des deux lignes de tramway, qui offre une large diffusion pour tout le centre de Marseille,
  - Et enfin des pôles de La Timone, de La Fourragère, de Sainte-Marguerite / Dromel.
- ▣ **Les pôles d'échanges multimodaux « périphériques »** sont situés dans des territoires, pour l'instant moins denses, de Marseille ; il s'agit du pôle d'échange irriguant le **futur pôle de l'Etoile (Saint-Jérôme et technopôle de Château-Gombert)**, du pôle d'échange de la Rose, des futurs pôles d'échange de Capitaine Gèze, de Saint-Exupéry à Saint-Louis, de Saint-Loup, de Valentine/Barasse et de Saint-Antoine. **Ces deux derniers sont de plus amenés à jouer un rôle majeur dans le système de transport à l'échelle de l'agglomération.** La gare de Valentine-La Barrasse est le point de convergence des réseaux marseillais et aubagnais. Dotée d'un parc relais, elle deviendra donc un pôle d'échanges majeur pour l'Est marseillais. La gare ferroviaire à Saint-Antoine conjuguée à l'arrivée de deux lignes TCSP renforcera la centralité de premier niveau Saint-Antoine/Grand Littoral. **Dans les autres communes, les pôles périphériques sont les gares de La Ciotat, de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence, de Pas-des-Lanciers et de Cassis. Le SCOT propose, si possible, de doter ces pôles d'échanges de parcs-relais ;**
- ▣ **Une offre de points de correspondance** complète cette hiérarchie garantissant que chaque **partie** du territoire soit accessible en transports collectifs ; elle comprend :
- Les gares et haltes de Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, La Redonne, Niolon, l'Estaque, **Corbières / Riaux à créer, Saint-André à créer** et à terme Cap Pinède et La Calade, ainsi que Septèmes-les-Vallons, Sainte-Marthe, Saint-Joseph-Le Castellas, Picon-Busserine, La Pomme, Saint-Marcel, où les accès piétons et cyclables vers la zone agglomérée seront privilégiés et associés éventuellement à un parc-relais. Certains de ces pôles d'échanges demanderont à être aménagés en cohérence avec le développement urbain situé à proximité et pour faciliter les correspondances avec les réseaux de transports urbains et le cas échéant interurbains,
  - Les pôles de correspondance de centre-ville de Cantini/Castellane et Centre Bourse, dont l'insertion dans le tissu urbain sera repensée. L'accessibilité piétonne des pôles de correspondance du Grand Centre de Marseille est essentielle, qu'elle soit directe, ou en correspondances avec les transports collectifs ; elle nécessite un traitement soigné, dont la mise en œuvre doit être relayée dans les actions du PDU.

A ces pôles d'échanges s'ajoute la future gare routière internationale.

#### Prescriptions au PLU et au PDU

- Préciser ces orientations dans les politiques de déplacements ;
- Réserver les espaces qui permettront la mise en œuvre de ces orientations en privilégiant, **s'ils sont nécessaires**, en milieu dense, des parkings plus économes en foncier ;
- Adapter les règles de stationnement à proximité de ces pôles d'échanges, en fonction du niveau de service qu'ils offrent et du tissu urbain alentour ;
- Prévoir les emplacements, afin d'assurer l'accès en modes doux aux pôles d'échanges et ce, en liaison avec les itinéraires cyclables structurants et les cheminements piétons ;
- **Définir le positionnement le plus approprié des pôles d'échanges et des parkings de dissuasion pour les sites touristiques, notamment pour accéder aux portes d'entrée du Parc National des Calanques et des grands massifs.**

#### **Recommandations aux Autorités Organisatrices des Transports et aux communes**

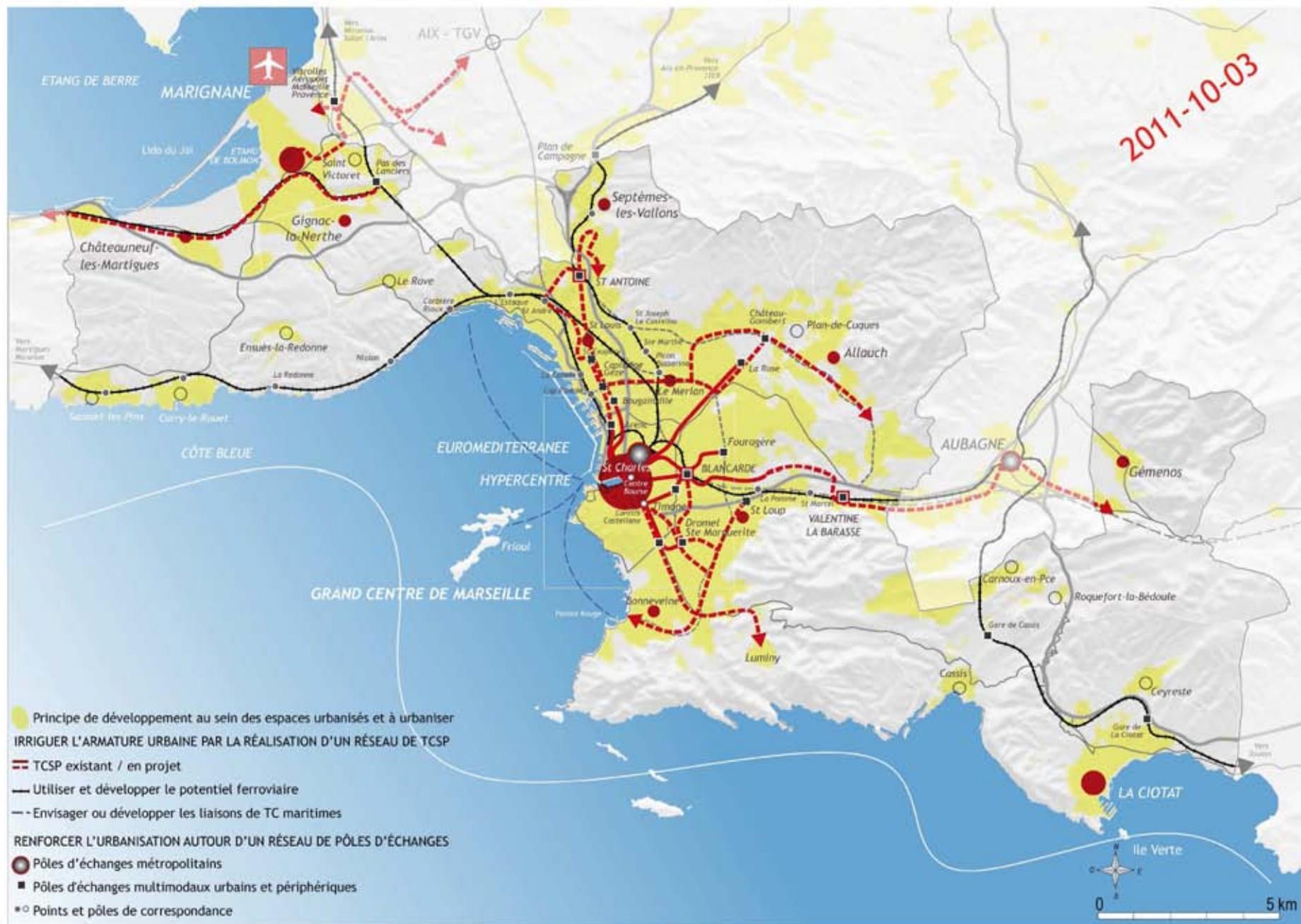
- Ⓜ Mettre en place un niveau de correspondance et de fréquence des lignes de transports collectifs proportionnel au positionnement « hiérarchique » du pôle d'échanges et/ou à la « densité » de population/emplois irriguée ;
- Ⓜ Dissuader le stationnement, non résidentiel et de longue durée, à proximité des pôles d'échanges.

Une grande qualité sera apportée au traitement des pôles d'échanges et de leurs abords : jalonnement et signalétique internes, sécurisation des parcs relais et parcs vélos, espaces publics de qualité, éclairage et couloirs bus à l'approche des pôles d'échanges....

Le rabattement sur les transports en commun urbains avec le système interurbain renforcera l'accessibilité TC de l'ensemble du territoire.

Les modes doux, en particulier la marche à pied qui participe à toute la chaîne des déplacements, s'inscriront comme un élément complémentaire indispensable à l'usage des transports collectifs (cf. chapitre 5.3.2).

## Favoriser l'urbanisation autour d'un réseau de transports en commun performant



### 4.2.3. HIERARCHISER LE RESEAU DE VOIRIE ET RENFORCER SON INSERTION URBAINE

Le réseau d'infrastructures routières et autoroutières souffre d'une organisation incomplète et d'une absence de maillage. Il manque de lisibilité. Ces dysfonctionnements sont importants, notamment dans Marseille et à son approche. Le SCOT propose une hiérarchisation de ce réseau de voiries principales pour fluidifier les déplacements mais aussi pour « apaiser » certains secteurs en diminuant la circulation.

Le SCOT pose également le principe d'un renforcement de l'insertion urbaine des voies de circulation. Il oriente la mise en œuvre progressive et dans le temps d'un réseau viaire multimodal, support au développement des transports collectifs, modes doux..., et qui irrigue l'armature urbaine. L'objectif recherché est celui d'une coexistence des différents modes de déplacements, dans un contexte urbain nécessitant une protection des usagers et des riverains.

#### 4.2.3.1. COMPLETER LE GRAND MAILLAGE ROUTIER POUR DESENGORGER LES VOIES URBAINES

Afin d'assurer le fonctionnement viaire de l'ensemble du territoire de MPM, il convient d'améliorer la fluidité des flux de circulation. Celle-ci sera obtenue par une optimisation des connexions entre les autoroutes et boulevards urbains au travers de la réalisation ou de la reconfiguration d'échangeurs essentiels sur :

- ▣ A50, à la Valentine, au Boulevard des Libérateurs et à la Pomme ;
- ▣ A7, à Saint Antoine et aux Aygaldes, ainsi qu'à Saint Barthélemy et aux Arnavaux avec la réalisation de la L2 ;
- ▣ A55, au Cap Pinède dans le cadre de l'extension de l'opération Euroméditerranée et au Jas de Rhodes pour permettre l'accessibilité et la desserte de l'ensemble du secteur de la Nerthe-Estaque/Pennes-Mirabeau et du GPMM.

Pour éviter l'asphyxie du Grand Centre de Marseille et de son hyper-centre, il importe d'organiser son contournement au niveau du Grand Centre-Ville, à plus court terme, par l'achèvement de la L2, qui assure le raccordement entre l'A7, en direction d'Aix-en-Provence, et l'A50 en direction d'Aubagne. De plus, sa combinaison avec la continuité autoroutière offerte par les tunnels entre A50 et A55 modifie profondément la distribution des déplacements routiers aux abords du Grand Centre de Marseille et les conditions de son franchissement.

La mise en service complète de ces infrastructures permet en outre :

- ▣ Une amélioration particulièrement sensible de la desserte des quartiers périphériques de Marseille par les connexions de la L2 aux différents boulevards urbains multimodaux (cf. 4.2.3.2) ;
- ▣ Une requalification des terminaisons autoroutières dans le cadre de projets de renouvellement urbain ; leur mise en œuvre est amorcée sur l'A7 et sur l'A50 ;
- ▣ Une opportunité de renouvellement urbain autour des voiries qui seront ainsi délestées du trafic (notamment rocade du Jarret, section transformée de l'A50) : requalification des espaces publics, densification urbaine.

#### Prescriptions au PLU

- Prendre en compte dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme la réorganisation des grandes mailles du réseau routier présenté ;
- Les approfondir par des réflexions complémentaires, afin d'en assurer la réalisation sur le long terme ;
- Garantir la prise en compte de ces projets d'infrastructure dans les documents d'urbanisme et des déplacements ;

- Inscrire les emplacements réservés nécessaires à la réalisation de ces infrastructures, en prenant en compte à proximité des grands espaces naturels les données écologiques (liaisons écologiques) et environnementales.

#### Recommandation aux communes concernées

- Etudier en amont la requalification des voiries délestées par la réalisation des nouvelles infrastructures et le potentiel de renouvellement urbain que ces évolutions permettront, puis procéder à leur réalisation.

#### 4.2.3.2. PROPOSER UN RESEAU DE VOIRIE HIERARCHISE ET MULTIMODAL

L'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire s'organise autour d'un réseau de voies urbaines hiérarchisées favorable au développement des transports collectifs et aux modes doux. Les boulevards urbains multimodaux constituent le premier niveau de ce réseau. Il est complété par des voies inter-quartiers et des voies de desserte de proximité.

Le SCOT doit créer des conditions de déplacements acceptables au sein de l'armature urbaine qu'il organise. Il propose donc un maillage complet par un réseau de boulevards urbains multimodaux qu'il convient de conforter et/ou de créer (cf. carte « Hiérarchiser le réseau de voiries et renforcer son insertion urbaine »).

Ces boulevards peuvent remplir différentes fonctions :

- ▣ Mailler l'ensemble des sites stratégiques (centralités et territoires de projets), des grands pôles économiques (technopôle, zone portuaire, commerciale...), des grands équipements et des espaces de loisirs, des pôles d'échanges ;
- ▣ Favoriser, pour certains, la desserte des quartiers périphériques, en contournant le Grand Centre de Marseille ;
- ▣ Améliorer des liaisons transversales entre les quartiers de Marseille et entre les communes de MPM ;
- ▣ Etre le support de modes de déplacements alternatifs à la voiture : transports collectifs et modes doux ;
- ▣ Participer à la requalification de quartiers et/ou de communes traversées par un traitement des espaces publics ;
- ▣ Etre le support de certaines activités, notamment tertiaires, et contribuer à la gestion des nuisances (bruit, conflits d'usage...) pour d'autres économies (logistiques, industries...).

En particulier, la réalisation de la voie LINEA (Liaison interquartiers au nord-est de l'Agglomération)/RD4d/U4d assurera la connexion entre l'ensemble du secteur nord (notamment structuré autour du Pôle de l'Etoile), des communes de Plan-de-Cuques, d'Allauch jusqu'à la Vallée de l'Huveaune par la Valentine.

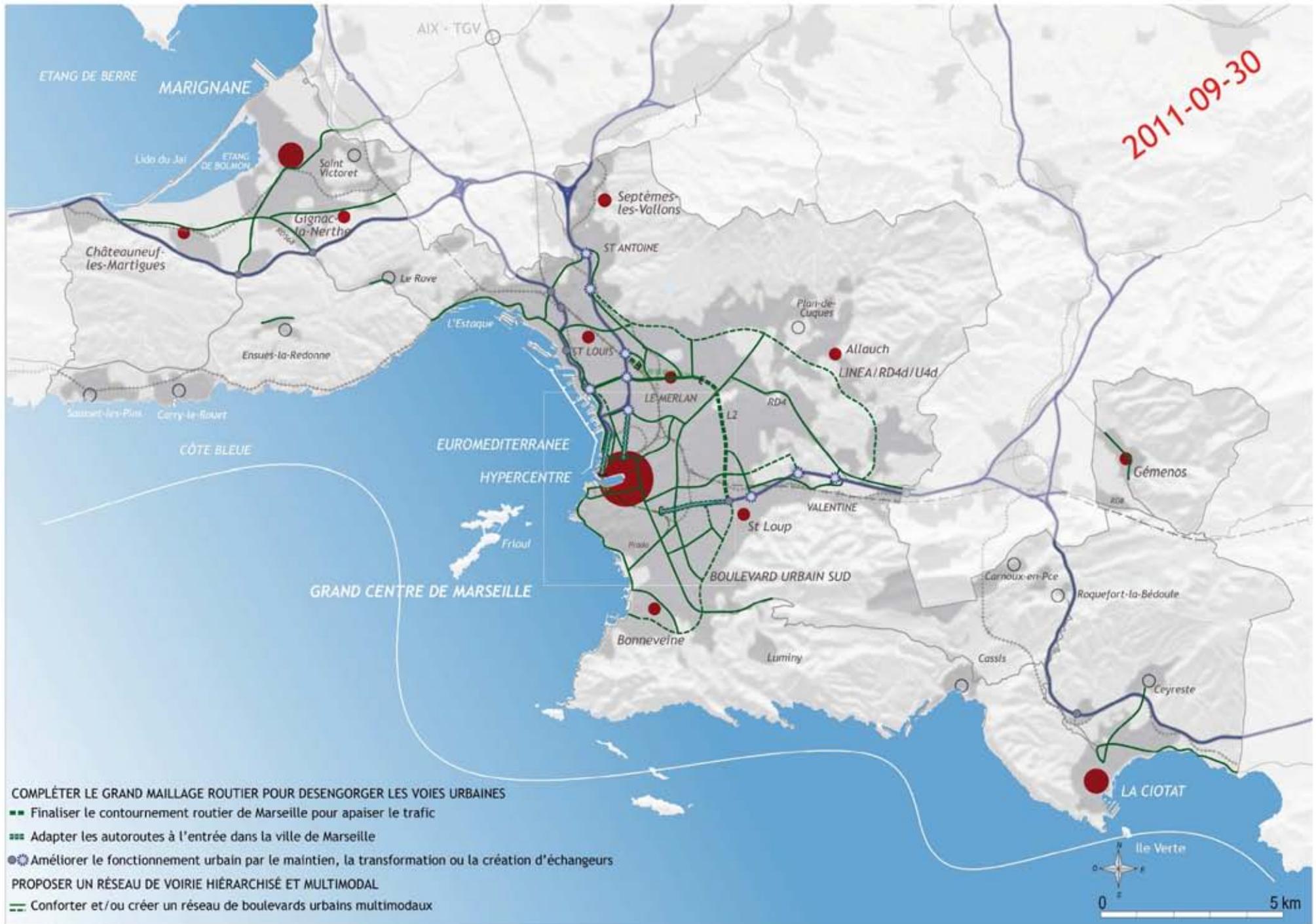
#### Prescriptions

- Prendre en compte dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme la réorganisation des grandes mailles du réseau des boulevards urbains multimodaux présentée ;
- Poursuivre les réflexions et les études, afin d'en assurer progressivement la réalisation ;
- **Garantir la prise en compte de ces projets de boulevards dans les documents d'urbanisme ;**
- Traduire ces objectifs dans les politiques de déplacements ;

- Proposer **selon le contexte** des règles **adaptées** à la densification le long de ces axes, et l'insertion paysagère des opérations, notamment lorsqu'ils traversent des zones moins denses **ou à requalifier** ;
- Inscrire les emplacements nécessaires à la réalisation de ce réseau de voiries ;
- Définir les règles favorisant un espace public de qualité ;
- Intégrer des voies réservées aux transports collectifs et aux modes doux dans le traitement des boulevards urbains.

En ce qui concerne les voies inter-quartiers et celles de desserte de proximité, le SCOT laisse aux documents d'urbanisme le soin de définir leur hiérarchisation et de prévoir les aménagements nécessaires à leur fonctionnement et au confort de l'utilisateur dans l'espace public.

doc de travail V1 DOG



### 4.3. INTENSIFIER LA TRAME URBAINE POUR REpondre AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT

Le développement démographique et économique attendu s'effectuera dans un contexte de raréfaction de l'espace disponible et dans les limites fixées par l'armature naturelle, forestière et agricole. Cette problématique conduit à s'attacher à l'intensification de la trame urbaine (espaces urbains et à urbaniser). Cela peut se faire dans le cadre des dispositifs réglementaires en vigueur en valorisant les espaces encore insuffisamment occupés, voire inoccupés. Cependant, ces espaces étant limités, il est indispensable de mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain. Elles permettront de moderniser des tissus obsolètes (normes d'habitat, qualités des bâtiments d'activités, confort énergétique, qualité des espaces publics...).

Le Grand Centre de Marseille, l'ensemble des centralités de premier niveau et les territoires de projets sont principalement concernés. Il convient de rappeler que ces territoires de projets et ces centralités de premier niveau ont été identifiés pour répondre au besoin de structuration notamment sur la ville de Marseille en raison de leur potentiel en matière de renouvellement et de mixité urbaine, ou encore en raison de leur articulation avec une opération existante, et pour certains de l'effet de levier, qu'ils sont capables d'enclencher sur un territoire plus vaste.

#### 4.3.1. RENFORCER LA CONSTRUCTIBILITE DE LA TRAME URBAINE...

Le SCOT propose clairement un renforcement de la constructibilité sur l'ensemble de la trame urbaine en tenant compte :

- ▣ Des impératifs de développement concernant principalement les sites stratégiques (centralités et territoires de projets), les grands axes de déplacements, les principales zones d'activités existantes ;
- ▣ De la réalité des tissus déjà constitués qu'il convient de ménager pour leur valeur patrimoniale ;
- ▣ D'une série de problématiques liées au paysage, au littoral, à l'assainissement, à l'accessibilité routière et au stationnement, à la gestion des risques naturels et technologiques qui entraîneront une constructibilité limitée, voire parfois une inconstructibilité.

Ainsi, le développement des espaces urbains et à urbaniser de l'armature urbaine doit se faire sur le principe général d'une gestion économe de l'espace que l'ensemble des politiques d'urbanisme et d'aménagement devront mettre en œuvre.

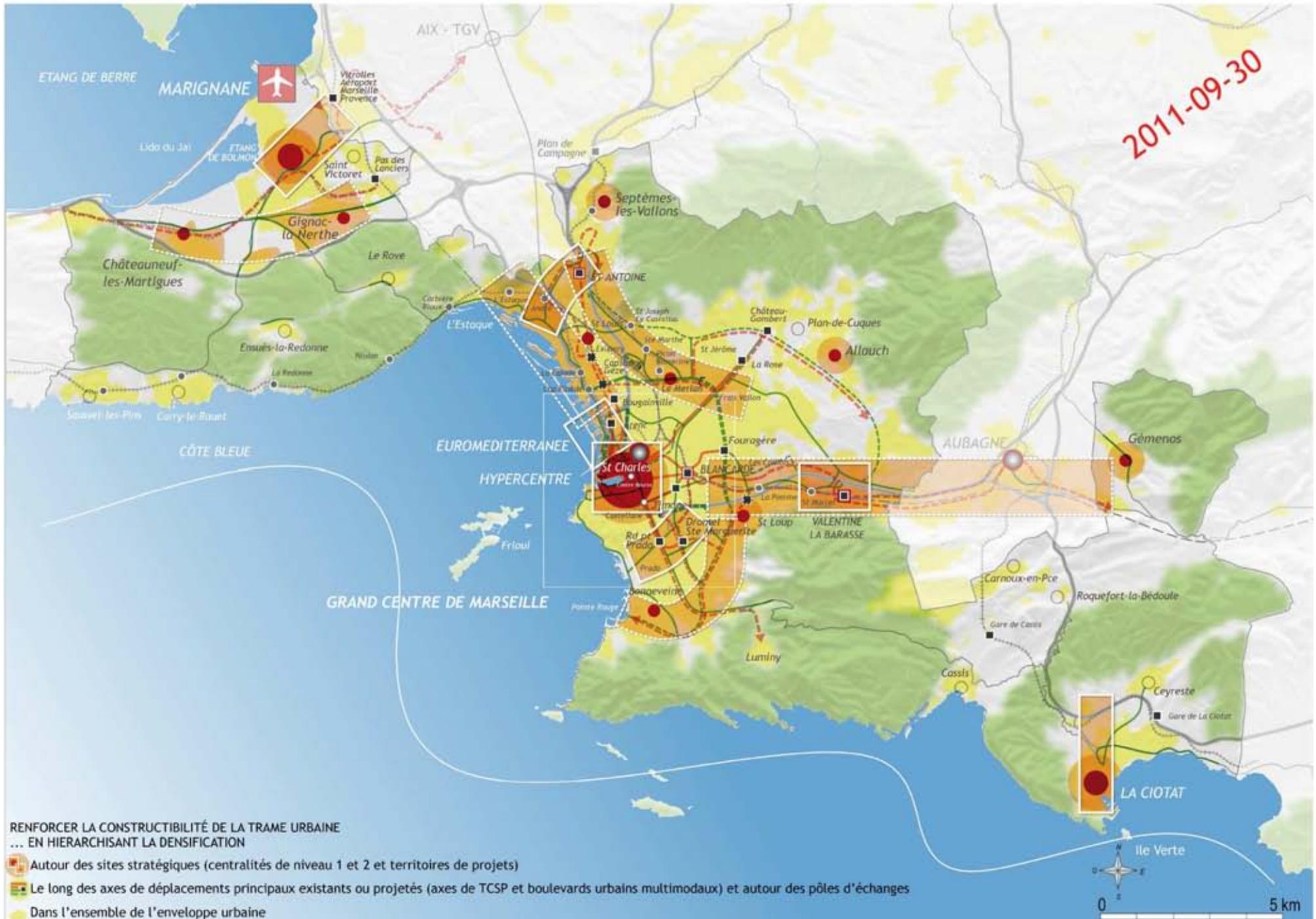
#### Prescriptions au PLU

- Les objectifs de développement de MPM (démographie, logements et emplois) se feront au sein des espaces urbanisés et à urbaniser existants ;
- Inscrire dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme les dispositions de nature à renforcer et à optimiser la capacité d'accueil de nouveaux logements et locaux d'activités ;
- Prévoir l'implantation des équipements et infrastructures nécessaires pour accompagner le développement du territoire et son attractivité.

#### 4.3.2. ... EN HIERARCHISANT LA DENSIFICATION

En outre, cette intensification doit être renforcée sur certaines composantes stratégiques de l'armature urbaine :

- ▣ Dans les centralités premières et secondaires et les territoires de projets ;
- ▣ Le long des axes de déplacements (axes des transports collectifs en site propre et boulevards urbains multimodaux), ainsi qu'à proximité des pôles d'échanges les plus significatifs ;
- ▣ Sur les grands sites existants spécifiquement dédiés à l'accueil des entreprises.



### Prescriptions au PLU

- ❶ Fixer des densités plus élevées que dans les documents d'urbanisme actuels, en cohérence avec la hiérarchie présentée dans la carte « Intensifier la trame urbaine pour répondre aux objectifs de développement » ;
- ❷ Mettre en œuvre des nouvelles formes d'organisation urbaine en travaillant sur les hauteurs et en maîtrisant les implantations ;
- ❸ Inciter l'évolution des constructions (habitat/activité/équipements) vers des formes plus compactes et plus denses (par exemple maison de ville, petit collectif pour l'habitat), plus économes en termes de consommation d'espace dans les territoires aujourd'hui les moins denses ;
- ❹ Accompagner ces mesures de densification par les infrastructures, réseaux et espaces publics nécessaires à la qualité urbaine.

### Recommandations en matière de densification, au PLU, à MPM et aux communes

- ❶ Viser à supprimer toute disposition visant à limiter la densité des opérations qui ne serait pas justifiée par une considération d'ordre paysagère, écologique, patrimoniale, de desserte et de stationnement ;
- ❷ Procéder à des analyses du potentiel de densification autour des pôles d'échanges, des axes TC existants, et à venir et adapter le règlement du PLU en conséquence.

Les sites de renouvellement urbain offrent aussi un important potentiel de densification qu'il s'agit d'utiliser dans toute la mesure du possible.

### Prescriptions au PLU

- ❶ Articuler l'intensification à la modernisation des tissus obsolètes (normes d'habitat, qualité des bâtiments d'activités, performance énergétique, qualité des espaces publics...) ;
- ❷ Adapter les normes de stationnement dans les opérations desservies par des transports collectifs en site propre ;
- ❸ Poursuivre des opérations de renouvellement urbain dans les sites ANRU d'ores et déjà identifiés dans Marseille, la réalisation d'opérations de réhabilitation de logements privés dégradés (vacants et/ou insalubres/indécents), intégrant les copropriétés dégradées, en priorité dans le Grand Centre de Marseille ainsi que dans la partie Nord de la commune, et dans les centres des communes de Marignane (Programme National de Requalification Quartiers Anciens Dégradés, PNRQAD), Allauch, Cassis, La Ciotat,...

### Recommandation en matière de densification, au PLU, à MPM et aux communes

- ❶ Engager dans le cadre des documents d'urbanisme, les études nécessaires à l'identification du potentiel de renouvellement urbain et des outils les plus propices à sa mise en œuvre.

### 4.3.3. ENGAGER UNE POLITIQUE FONCIERE VOLONTARISTE

Les collectivités disposent de moyens réglementaires pour orienter le développement spatial de leur territoire, tels que PLU, PLH... Compte tenu de la pression foncière pour l'économie ou l'habitat, ces moyens sont insuffisants pour atteindre les objectifs d'économie d'espace et d'optimisation de son utilisation.

Aussi, afin de prendre en compte les grands objectifs de développement et anticiper leurs besoins, le SCOT recommande la mise en œuvre d'une politique foncière volontariste basée sur une concertation et un partenariat avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire dont l'Etablissement Public Foncier PACA et sur l'identification de sites prioritaires au sein des centralités, territoires de projets et le long des axes de transports en commun.

Elle permettra d'anticiper les évolutions des différents secteurs du territoire en choisissant les moyens les plus adéquats pour permettre l'atteinte des objectifs qui concernent chacun d'eux : connaissance de la situation foncière, évaluation de la dureté foncière, priorisation des actions de la collectivité, négociations, préemption, outils d'aménagement, fiscalité de l'urbanisme, politique de l'habitat, etc.

#### Prescriptions au PLU

- Combiner des interventions publiques ciblées (habitat, déplacements, économie, ...) sur les sites stratégiques ayant effet d'entraînement avec des dispositifs réglementaires incitatifs pour mobiliser des gisements fonciers significatifs.

#### Recommandations à MPM, aux communes et aux partenaires

- Ⓜ Doter le territoire d'outils complémentaires à ceux existants pour mettre en place une stratégie foncière efficace ;
- Ⓜ Préparer un plan cadre d'intervention foncière pour traduire les engagements des acteurs ;
- Ⓜ Intégrer un volet spécifique pour le logement social dans la stratégie foncière<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Le logement social est abordé dans le chapitre 5.1.1

## 5. CONSTRUIRE UNE VILLE DES PROXIMITES

Ce chapitre 5 clôture les chapitres « généralistes » du Documents d'Orientations Générales. Il est le complément **naturel** des chapitres 3 et 4 qui proposent d'une part une structuration du territoire communautaire axée sur un rapport exemplaire entre ville et nature, et d'autre part une armature urbaine intensifiée autour de sites stratégiques (centralités et territoires de projets) et des axes de déplacements.

Ce chapitre 5 assure le fonctionnement de cette armature urbaine, **condition nécessaire à son intensification**.

Afin de promouvoir un mode de vie équilibré et harmonieux, ce chapitre propose un fonctionnement de l'armature urbaine reposant sur l'atteinte d'une combinaison de trois objectifs :

- ▣ La mise en œuvre d'une mixité sociale au travers d'une offre de logements diversifiée et adaptée à l'ensemble des catégories de population, tout au long de leur parcours résidentiel ;
- ▣ La promotion d'une mixité fonctionnelle reposant sur un accès aisé aux diverses fonctions quotidiennes : l'habitat, les équipements et les services publics, l'emploi et le commerce avec notamment la dimension logistique ;
- ▣ Une revalorisation des identités locales par une qualité du bâti au travers de la préservation du patrimoine, de la promotion des nouvelles formes urbaines, de la performance énergétique, ainsi que par une qualité des espaces publics.

Il s'agit donc de mettre en œuvre la ville des proximités qui regroupe les notions de mixité sociale et fonctionnelle, de qualité du bâti et de l'espace public, et ce au niveau de chaque commune de Marseille Provence Métropole, et de chaque arrondissement de Marseille.

### 5.1. METTRE EN ŒUVRE LA MIXITE SOCIALE DANS LES COMMUNES DE MPM ET LES ARRONDISSEMENTS DE MARSEILLE

La mixité sociale est un objectif fondateur du SCOT. Il répond à la difficulté d'une partie de la population de se loger en raison de l'inadéquation grandissante entre revenus des ménages et prix du marché. De ce fait, les inégalités sociales et territoriales se creusent. Le SCOT se donne comme objectif :

- ▣ La poursuite de l'effort en matière de logement social ;
- ▣ La mise à disposition d'une offre de logements adaptée à des populations spécifiques.

#### 5.1.1. POURSUIVRE LES EFFORTS EN MATIERE DE LOGEMENT SOCIAL

Cet objectif vise à poursuivre les efforts entrepris dans le premier Programme Local de l'Habitat 2006-2012 (PLH) de MPM et à permettre au plus grand nombre de se loger dans de bonnes conditions, dans les communes et les quartiers de leur choix. Dans ce but, le SCOT considère comme indispensable le rééquilibrage de la répartition du logement social sur le territoire de MPM.

#### Prescriptions au PLH et au PLU

- Fixer dans les politiques d'urbanisme et de l'habitat des objectifs de mixité sociale, dans la perspective est d'atteindre 20 % de logements locatifs sociaux au sein des résidences principales, et ce à l'échelle des bassins de vie de MPM, des communes et des arrondissements de Marseille ;
- Réaliser au moins 20 à 30 % de logements locatifs sociaux dans toutes les opérations significatives<sup>11</sup> de construction ou de renouvellement urbain ;

<sup>11</sup> Une opération significative s'apprécie en rapport avec le tissu urbain dans lequel elle s'insère, notamment en fonction de l'offre existante en logements sociaux et de services urbains à proximité.

- Rééquilibrer prioritairement la production de logement locatif social dans les communes et les arrondissements comptant moins de 20% de logements locatifs sociaux au sein des résidences principales. Cet effort passe par la diversification de l'offre en mobilisant de manière équilibrée la production de logement neuf et le parc privé existant dont la vocation sociale doit être renforcée, et ce en fonction de l'effort déjà réalisé et quand la situation foncière le permet ;
- Utiliser à cet effet les dispositifs réglementaires permettant de réserver des espaces dédiés en partie ou en totalité à des opérations de logements locatifs sociaux et facilitant leur réalisation (stationnement, densité ...) ;
- Mettre en cohérence les politiques de l'habitat développées avec la structuration et la densification du territoire proposées, notamment sur les sites stratégiques (centralités et territoires de projets) et avec les axes de déplacement et leurs pôles d'échanges.

#### Recommandations au PLH et à MPM

- Ⓜ Réaliser une part minimale de logements très sociaux dans les territoires bien desservis en transports collectifs et disposant de services et d'équipements publics ;
- Ⓜ Combattre l'habitat privé indigne en poursuivant des efforts sur l'amélioration de l'habitat ancien ;
- Ⓜ Améliorer la performance énergétique du parc ;
- Ⓜ Réduire la vacance ;
- Ⓜ Elaborer un volet spécifique pour le logement social dans la stratégie foncière de MPM.

#### 5.1.2. ACCUEILLIR LES POPULATIONS SPECIFIQUES

Le SCOT porte une attention particulière à l'offre de logements en faveur des publics socialement les plus fragiles, ainsi que des personnes âgées et dépendantes, des gens du voyage, des populations migrantes et des étudiants.

La localisation de ces offres prendra en compte les spécificités de chacune de ces populations auxquelles seront proposées :

- ▣ Une accessibilité aux transports en commun ;
- ▣ La proximité des services et équipements publics (lieux d'enseignement, de santé, ....) ;
- ▣ Une localisation dans le Grand Centre de Marseille pour les étudiants mais aussi pour les personnes âgées, ainsi que sur l'ensemble des centralités de MPM pour ces dernières.

#### Prescriptions au PLH et au PLU

- Mettre en œuvre les orientations du Plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées ;
- Identifier des aires d'accueil des gens du voyage comme indiqué par le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage en développant les possibilités de coopération intercommunale ;
- Réaliser les structures d'accueil et des places d'hébergement d'urgence, réparties sur l'ensemble du territoire ;

- Ⓟ Prendre en compte les besoins en logements pour les étudiants, les personnes âgées ou handicapées. Les secteurs proches des services et des transports collectifs seront favorisés. Le Grand Centre de Marseille autour de Saint Charles-Canebière, avec une dominante de logement social, est spécifiquement visé pour le logement étudiant.

#### **Recommandations au PLH et aux partenaires concernés**

- Ⓟ Adapter les logements qui le nécessitent au maintien à domicile des personnes handicapées et âgées ;
- Ⓟ Favoriser dans les politiques d'habitat le maintien à domicile des personnes âgées et dépendantes dans le cadre d'une coordination avec une offre en structures d'accueil ;
- Ⓟ Faciliter dans les politiques de l'habitat et d'urbanisme les échanges intergénérationnels.

## **5.2. PROMOUVOIR LA MIXITE FONCTIONNELLE...**

La mixité fonctionnelle est un élément essentiel « du vivre ensemble » et vise à l'amélioration des conditions de vie. Elle a pour objet de faciliter l'accessibilité et la proximité des diverses fonctions urbaines : habitat, économie, commerces, équipements et services... En proposant un développement démographique et économique essentiellement sur son armature urbaine, le SCOT favorise la limitation des déplacements et le « vivre ensemble ». Il répond à la problématique du vieillissement de la population dont l'une des conséquences est l'augmentation des personnes à mobilité réduite.

La mixité fonctionnelle facilite l'accès aux équipements et services publics ou privés (santé, enseignement, loisirs, la Poste et autres services indispensables à la vie quotidienne) mais aussi à l'emploi. Le rôle du commerce de proximité (alimentation, habillement,...) et de l'ensemble des activités compatibles avec la fonction résidentielle (artisanat, tertiaires...) est essentiel à l'animation urbaine. La mixité fonctionnelle est de plus l'un des piliers du développement économique de MPM, et contribue directement à la cohésion sociale :

- ▣ En permettant aux ménages de disposer en toute proximité des équipements et services dont ils ont besoin quotidiennement, elle offre une qualité de vie attractive pour toutes les populations ;
- ▣ En proposant des repères pour les habitants et des lieux d'échanges qui favorisent le lien social, elle crée des facilités d'intégration pour les populations nouvelles ;
- ▣ En limitant les déplacements motorisés des ménages, elle permet de lutter contre les émissions de gaz à effets de serre, les polluants atmosphériques et les nuisances sonores ;
- ▣ En offrant aux entreprises une localisation dans le tissu urbain, elle contribue à la création d'emplois à proximité des lieux d'habitat.

Cette mixité fonctionnelle suppose des conditions de mise en œuvre qui seront déclinées dans les politiques publiques communautaires d'urbanisme, d'habitat, de transport, et économique, ainsi que dans différents règlements communaux sur la gestion des déchets, la logistique, la voirie, ... Elle concerne potentiellement toute l'armature urbaine de MPM mais certains espaces sont plus propices à son renforcement, et tout particulièrement les sites stratégiques.

### 5.2.1. ... AU SEIN DES CENTRALITES ET DES POLES D'ECHANGES

Il s'agit d'une part de l'ensemble des centralités, qui par essence se définissent à des degrés divers par un regroupement de plusieurs fonctions urbaines, et d'autre part des pôles d'échanges dont l'un des rôles est de devenir le support au développement de nouvelles polarités de proximité. L'objectif du SCOT est de renforcer prioritairement la mixité fonctionnelle sur ces espaces, en :

- ▣ Facilitant l'implantation des services privés et publics indispensables à la vie quotidienne et en réponse aux besoins des habitants ;
- ▣ Confortant les implantations commerciales de proximité ;
- ▣ Facilitant l'implantation d'activités artisanales et tertiaires compatibles avec la fonction résidentielle.

#### Prescriptions au PLU

- Ⓟ Traduire dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme la mise en œuvre de ces objectifs notamment en facilitant l'émergence de projets urbains **qui mettront** à disposition les espaces nécessaires à leur réalisation ; **cette traduction pourra se faire, le cas échéant, sous la forme d'orientations d'aménagement selon l'échéance raisonnablement envisageable pour l'évolution de chaque centralité, notamment de la réalisation des TCSP ;**
- Ⓟ Mettre en œuvre dans les opérations nouvelles, situées au sein des centralités et aux abords des pôles d'échanges, des programmes mixtes (habitat/activité) incluant des services et équipements publics et privés nécessaires aux populations résidentes et répondant à l'accueil de nouveaux arrivants ainsi que des activités commerciales et artisanales, **notamment en pied d'immeuble ;**
- Ⓟ Préserver et développer les **linéaires** commerciaux structurant les centralités.

#### Recommandation aux PLU

- Ⓡ Prévoir des espaces adaptés à l'accueil et au fonctionnement des marchés forains.

### 5.2.2. ... ET EN INTEGRANT UNE DIMENSION LOGISTIQUE

La logistique urbaine est l'une des composantes de la mixité fonctionnelle. Elle permet d'acheminer dans les meilleures conditions les marchandises aux entreprises, aux commerces et aux ménages.

Dite du dernier kilomètre, elle est le maillon le plus complexe de la chaîne logistique. Le SCOT se fixe pour objectif de mettre en place les espaces nécessaires à une logistique urbaine plus fluide, surtout dans les centralités.

#### Prescriptions au PLU et au PDU

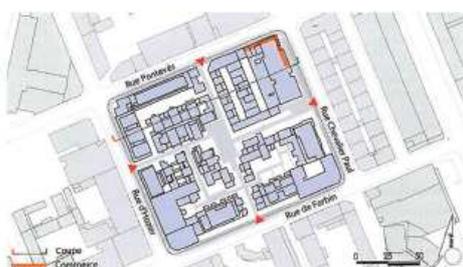
- Ⓟ Inscrire les espaces nécessaires aux aires de livraison, dans l'aménagement des espaces et dans les opérations d'aménagement **et les projets d'équipements publics et privés significatifs ;**
- Ⓟ Prévoir les dispositions permettant le fonctionnement des espaces logistiques urbains, notamment dans les centralités de niveau métropolitain : petite plate-forme urbaine, point d'accueil de véhicules, point d'accueil logistique, consignes, etc.

**Recommandations au PDU, aux Autorités Organisatrices des Transports, à MPM, aux communes et aux aménageurs**

- Ⓜ Mettre en œuvre les innovations **les plus appropriées, déterminées selon les spécificités fonctionnelles de chaque quartier desservi**, pour moderniser et rationaliser les livraisons de centre-ville, comme par exemple les véhicules propres, l'utilisation des tramways, la mutualisation en amont et en aval de la chaîne logistique, etc. ;
- Ⓜ Intégrer les espaces logistiques urbains dans les projets d'activités et notamment de commerce ;
- Ⓜ **Développer et systématiser la concertation en matière de logistique urbaine entre acteurs publics et privés, notamment dans le cadre des opérations urbaines ;**
- Ⓜ Intégrer une réflexion sur la gestion des déchets dans le domaine privé et mettre en place des espaces de stockage de déchets.

5.2. Promouvoir la mixité fonctionnelle  
5.3 Renouveler les identités locales par la qualité urbaine

Exemple de l' Ilôt M5 à Marseille  
(Plan - Coupes : AGAM - «Densités et formes Urbaines» )



Immeubles collectifs continus hauts et bas



Réhabilitation d'anciens ateliers, activités en rez-de-Chaussée

Densité bâtie / COS réel : 2,68  
Nombre de logements / ha : 177

PROMOUVOIR LA MIXITÉ FONCTIONNELLE  
AU SEIN DES CENTRALITÉS ET PÔLES D'ÉCHANGES

- Mettre en oeuvre dans les opérations nouvelles situées au sein des centralités des programmes mixtes

DÉVELOPPER LA QUALITÉ DU CADRE BÂTI

- Encourager les nouvelles formes urbaines
- Protéger et valoriser le patrimoine bâti

### 5.3. RENOUELER LES IDENTITES LOCALES PAR LA QUALITE URBAINE

L'identité du territoire de MPM s'appuie sur un paysage urbain très contrasté lié à un cadre bâti très hétérogène : îlots haussmanniens, bastides et cabanons, habitat villageois, « trois fenêtres marseillais », bâti industriel et portuaire, petits pavillonnaires, grands ensembles, immeubles collectifs des années 1960-70... C'est cet ensemble qui constitue la spécificité urbaine de MPM. En prescrivant un mode de développement plus intensif sur son espace urbain, le SCOT propose parallèlement de renforcer la qualité urbaine au travers de la qualité du bâti et de l'espace public.

#### 5.3.1. DEVELOPPER LA QUALITE DU CADRE BATI

Pour renforcer la qualité du cadre bâti, le SCOT conjugue 3 objectifs :

- ▣ Encourager les nouvelles formes urbaines ;
- ▣ Protéger et valoriser le patrimoine bâti ;
- ▣ Intégrer les objectifs énergétiques et climatiques.

##### 5.3.1.1. ENCOURAGER LES NOUVELLES FORMES URBAINES

Le SCOT fixe comme objectif un développement résidentiel plus intensif et le renforcement de la mixité fonctionnelle au sein de son armature urbaine. Pour y répondre, il est nécessaire de faire évoluer et d'encourager de nouvelles formes d'habitat, équipements et locaux d'activités. En effet, la seule densification par une augmentation des coefficients d'occupation des sols est insuffisante. Ainsi, pour l'ensemble des interventions qui seront faites dans le tissu existant, ainsi que pour les opérations réalisées en extension, il est important de replacer l'organisation du projet dans son contexte urbain et d'élargir le panel des formes urbaines possibles.

#### Recommandations au PLU et aux aménageurs (publics et privés)

- Ⓜ Apporter un soin au rapport entre l'emprise bâtie, son volume et les espaces libres, ce rapport permettant d'apporter une réponse de qualité à la densification grâce au principe d'aération par l'espace d'usage collectif ;
- Ⓜ Veiller à la qualité de la couture entre le tissu existant et toute nouvelle opération : continuités, travail sur les épannelages y compris par rupture... ;
- Ⓜ Apporter une attention particulière aux opérations localisées dans des secteurs reconnus pour leur qualité, tels que certains noyaux villageois, les centres anciens, les trames urbaines emblématiques, les axes de composition majeurs mais aussi les limites des franges urbaines et à proximité du littoral ou de secteurs dégradés.

##### 5.3.1.2. PROTEGER ET VALORISER LE PATRIMOINE BATI

Au-delà des dispositions légales et réglementaires en vigueur, le SCOT pose comme principes de :

- ▣ Préserver le bâti témoin du patrimoine portuaire, industriel, hospitalier, militaire, ainsi que certaines structures d'habitat représentatives d'un mode de vie traditionnel et certains tissus historiques : centres anciens, villages de pêcheurs, faubourgs industriels/ portuaires, noyaux villageois d'origine rurale absorbés par l'extension urbaine ;
- ▣ Les valoriser en recommandant toutefois les réaménagements nécessaires à leur modernisation, reconversion et/ou pour leur maintien fonctionnel.

#### Prescription au PLU

- Ⓟ Identifier le **patrimoine local dans sa diversité** et définir les règles permettant de le préserver. Le PLU devra identifier, localiser les éléments paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection, conformément à l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'urbanisme.

#### 5.3.1.3. INTEGRER LES OBJECTIFS ENERGETIQUES ET CLIMATIQUES

Le SCOT de MPM s'inscrit dans les objectifs nationaux et européens de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de l'efficacité énergétique. Dans ce chapitre, ces objectifs sont appliqués à la construction neuve comme à la réhabilitation. Le SCOT vise la production d'énergie renouvelable par les ressources locales.

Les acteurs concernés seront invités à faire preuve d'innovation et d'expérimentation dans toutes les opérations d'aménagement urbain. L'opération Euroméditerranée avec la démarche de développement durable Ecocité constituera un laboratoire sur lequel les acteurs de MPM pourront s'appuyer au niveau de la conception, de l'expérimentation et de l'application d'un modèle méditerranéen du développement urbain durable. La stratégie énergétique qui sera déployée vise à **optimiser et diminuer les consommations et augmenter le recours aux énergies renouvelables**.

#### Prescription

- Ⓟ Appliquer la norme **en vigueur** et les objectifs de la loi Engagement National pour l'Environnement notamment sur le plan des objectifs énergétiques dans la construction neuve.

#### Recommandations aux acteurs concernés

- Ⓡ Réaliser pour les installations de production d'énergie, une étude d'intégration architecturale et urbaine, paysagère et/ou environnementale dès qu'elles concernent les opérations significatives<sup>12</sup> ou les sites remarquables tels que les centres anciens, l'épaisseur littorale, le Parc National des Calanques... ;
- Ⓡ Vérifier que les grands équipements publics et privés fassent l'objet d'études particulières sur leur efficacité énergétique en termes d'économie et de production d'énergie renouvelable ;
- Ⓡ Favoriser les innovations et expérimentations en matière d'énergie renouvelable.

Enfin, le SCOT se propose de prendre en compte les **enjeux climatiques et énergétiques** dans l'aménagement et le renouvellement urbain.

<sup>12</sup> Une opération significative **s'apprécie en fonction des enjeux énergétiques et des potentiels d'utilisation ou de production d'énergie renouvelable**.

#### Recommandations au PLU et aux acteurs concernés

- Ⓡ Accueillir dans toutes les centralités des stations énergétiques urbaines pour la distribution d'électricité aux véhicules ;
- Ⓡ Raccorder les opérations significatives<sup>13</sup> aux infrastructures énergétiques collectives **quand elles existent** ou prévoir pour ces dernières le recours majoritaire à des installations spécifiques d'énergie renouvelable, afin de respecter des limites maximales de rejet de CO<sup>2</sup> définies par le Plan Climat-Energie Territorial de MPM, la recherche d'innovation en matière de performance énergétique devant être privilégiée ;
- Ⓡ Travailler en amont à la conception des projets, pour toutes les opérations significatives<sup>14</sup>, en intégrant les spécificités méditerranéennes, telle que le climat et proposer des normes de maîtrise de l'énergie supérieures à la réglementation dans les cahiers des charges d'aménagement.

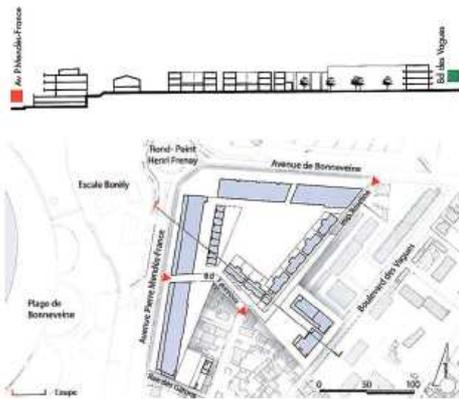
---

<sup>13</sup> Une opération significative s'apprécie en fonction des enjeux énergétiques et des potentiels d'utilisation ou de production d'énergie renouvelable.

<sup>14</sup> idem.

### 5.3 Renouveler les identités locales par la qualité urbaine

Exemple de l'opération 'La Vague' à Marseille  
(Plan - Coupes : AGAM - «Densités et formes Urbaines»)



Intégration urbaine par traitement de façade en front de mer



Densité bâtie / COS réel : 2,68  
Nombre de logements / ha : 177

Mixité des typologies d'habitat  
Immeubles collectifs continus hauts et bas

#### DÉVELOPPER LA QUALITÉ DU CADRE BÂTI

- Encourager les nouvelles formes urbaines

### 5.3.2. QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

Le SCOT s'est fixé comme objectifs le renforcement de la mixité fonctionnelle et un report modal conséquent vers les transports en commun et les modes doux. Dans cette perspective, la qualité des espaces publics est l'une des conditions nécessaires pour atteindre ces objectifs. Elle implique confort, sécurité et lisibilité.

Le SCOT affirme ainsi le rôle des espaces publics en tant que lieux d'échanges, de pratiques sociales, supports de qualité de vie. Sur MPM, il convient de réinvestir cet espace par :

- ▣ Un traitement de qualité, condition de sa fréquentation par toutes les populations ;
- ▣ Son rôle d'accueil des déplacements de proximité à pied ou à vélo ;
- ▣ Le développement d'une trame végétale, économe en eau, élément d'ambiance et de cadre de vie.

Le SCOT propose d'agir sur les espaces publics prioritairement dans les centralités et les territoires de projets qui concentrent les principales fonctions urbaines : lieux d'habitat et d'emplois, de loisirs et d'équipements scolaires, sportifs et culturels, abords des pôles d'échanges. Le SCOT vise également une gestion de ces espaces en articulation avec les habitants et les usagers pour favoriser leur appropriation et leur maintenance.

Au-delà de ces lieux dans lesquels une attention particulière doit être portée sur la qualité de l'espace public, c'est tout l'espace urbanisé de MPM qui est concerné par cet enjeu.

#### 5.3.2.1. OFFRIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITE

Ce domaine est l'un de ceux où MPM dispose d'une maîtrise suffisante pour pouvoir exprimer une réelle ambition, à la fois sociale et environnementale dans le choix des aménagements et du mobilier urbain.

##### Prescriptions au PDU et au PLH

- Définir les secteurs de pacification de la voirie dans les centralités et les territoires de projets **au sein desquels des mesures restrictives notamment sur la circulation seront appliquées** ;
- Mettre en œuvre les orientations du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Publics (SDAT) ;
- **Prévoir, dans les espaces publics nouveaux et lors des aménagements de ceux déjà existants, les espaces nécessaires pour les modes doux afin de favoriser l'usage piétonnier, ainsi que les espaces pour les plantations** d'arbres d'alignement, le mobilier urbain et **les espaces et dispositifs pour la collecte** des déchets ;
- Développer les mesures de protection pour la pratique de la marche à pied et du vélo de manière à favoriser le partage de la voirie avec les transports en commun et les transports individuels motorisés.

##### Recommandations au PLU et au PDU

- Chercher à conserver les **boisements intéressants** dans les opérations nouvelles ;
- Apporter un soin tout particulier au traitement des espaces publics existants et à créer, en intégrant en amont des études des réflexions sur l'accessibilité des équipements pour toutes les populations, sur la qualité du mobilier urbain et des aménagements proposés et sur l'apaisement des circulations ;
- Prendre en compte les spécificités du climat méditerranéen (soleil, vent, chaleur) dans la conception des espaces publics et dans les choix des matériaux et des végétaux ;

® Porter une attention particulière à la qualité des espaces extérieurs : la distinction entre espace public et espace privé fera l'objet d'une réflexion dans les opérations d'aménagement sous l'angle de la sécurité, du lien social, de l'identification que leur qualité et leur articulation peuvent apporter.

doc de travail V1 DOG

### 5.3 Renouveler les identités locales par la qualité urbaine

*(Perspectives d'opérations en cours à Marseille - sources diverses)*



*Immeubles collectifs discontinu haut*



*Immeubles collectifs continu haut en projet (secteur Capelette)*

#### QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

- Offrir des espaces publics de qualité
- Pacifier la voirie dans les centralités et territoires de projet
- Favoriser l'usage de la marche à pieds et du vélo

#### DÉVELOPPER LA QUALITÉ DU CADRE BÂTI

- Encourager les nouvelles formes urbaines
- Protéger et valoriser le patrimoine bâti

### 5.3.2.2. FAVORISER L'USAGE DE LA MARCHÉ A PIED ET DU VELO

La marche à pied et le vélo sont des modes de déplacements que le SCOT souhaite revaloriser autant pour réduire les déplacements motorisés que pour contribuer à la santé et au bien être des habitants. Dans l'esprit du schéma de cohérence des modes doux de MPM, le SCOT vise à décliner une chaîne complète de déplacements efficace et agréable dans une logique d'intermodalité, améliorant l'accessibilité des espaces urbains.

#### Prescriptions aux PLU et au PDU

- Traduire progressivement le Schéma Directeur des Modes Doux, en visant sa mise en œuvre progressive dans les documents d'urbanisme, dans les opérations d'aménagement, lors des aménagements d'espaces publics, sur voirie, et dans les secteurs où l'accessibilité et la sécurité des piétons et des cyclistes est insuffisante ;
- Mettre en œuvre le schéma d'orientations des itinéraires Véloroutes Voies Vertes PACA ;
- Mettre en place des cheminements entre le réseau structurant de transports en commun et les équipements scolaires, sportifs et culturels, les pôles d'emplois, les zones résidentielles, et les pôles de loisirs ; les accompagner des services adéquats : parcs relais, parcs vélos sécurisés dans les pôles d'échanges, places de stationnement sur la voirie, extension du système de location, dans certains cas stations multimodales de recharge de véhicules à assistance électrique, signalétique adaptée, mesures de protection ;
- Organiser un réseau d'itinéraires cyclables lisible, facilement identifiable avec des itinéraires protégés sur les grands axes structurants ou à travers des voies pacifiées ;
- Organiser un maillage des itinéraires cyclables urbains à l'échelle du territoire communautaire en cohérence avec les itinéraires départementaux facilitant le franchissement des grands axes et coupures urbaines et connectés aux pôles d'échanges et aux centralités et intégrant les itinéraires touristiques déjà identifiés ;

#### Recommandations au PDU

- Organiser un réseau de stations multimodales de recharge de véhicules électriques en lien avec le maillage proposé par le Schéma directeur des modes doux, l'organisation du stationnement en voirie et en infrastructure ;
- Privilégier l'accès par les modes doux aux centralités à partir des transports en commun et les déplacements internes à ces secteurs ainsi qu'aux territoires de projet.

### 5.3 Renouveler les identités locales par la qualité urbaine

(L'exemple d'aménagement urbain : l'esplanade de l'Estaque)



#### QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

- Offrir des espaces publics de qualité
- Pacifier la voirie dans les centralités et territoires de projet
- Favoriser l'usage de la marche à pieds et du vélo

#### DÉVELOPPER LA QUALITÉ DU CADRE BÂTI

- Protéger et valoriser le patrimoine bâti

### 5.3.3. AMELIORER LA QUALITE DES ENTREES DE VILLE

Les entrées de ville depuis les routes principales correspondent à des points forts du grand paysage ou à une urbanisation dont l'effet de vitrine est important par rapport à la perception du territoire. Le SCOT propose leur mise en valeur par la maîtrise de la qualité urbaine et du paysage à leurs abords.

Les sites à prendre en compte concernent deux grands types d'entrée de ville pour lesquels le SCOT fixe les objectifs de leur mise en valeur au regard de la qualité paysagère, urbaine et architecturale ainsi que des nuisances et de la sécurité :

- Les grandes entrées par les autoroutes ou les voies à caractéristiques similaires sont concernées par la mise en valeur des paysages naturels, le traitement des façades urbaines et végétales, le maintien des points de vue sur le grand paysage et le patrimoine emblématique perceptible. Cette mise en valeur s'accompagne d'une maîtrise de l'urbanisation et d'une implantation des constructions suffisamment en recul, afin de prendre en compte les nuisances, les besoins en termes de sécurité, l'ouverture sur les paysages,
- Les entrées de villes sur les autres routes qui pénètrent en agglomération ont un impact particulier sur le cadre de vie des habitants et leur sécurité. Leur mise en valeur prévoit le traitement de fronts bâtis par une progression de la densité, un traitement de l'espace public favorisant la diminution des vitesses de circulation et intégrant des espaces réservés aux piétons.

#### Prescription au PLU

- Définir, dans les secteurs à développer aux abords des entrées de ville, les règles de recul appropriées pour les constructions et les installations, ainsi que les densités bâties et les épannelages.

#### Recommandations aux PLU et aux communes

- Ⓜ Définir des règles d'urbanisme marquant une transition progressive entre les espaces naturels ou agricoles et les espaces urbains par des séquences de bâti de plus en plus denses et un accroissement de l'espace public pour les modes doux ;
- Ⓜ Identifier les enjeux paysagers et urbains des entrées de villes principales depuis les autoroutes et les routes importantes. Hiérarchiser ces mêmes enjeux pour les entrées de ville secondaires dans les PLU. Proposer des orientations d'aménagement et de programmation pour les entrées de villes principales et pour les entrées de ville secondaires représentant les enjeux les plus importants.

A l'issue de ces 5 chapitres « généralistes » du Documents d'Orientations Générales qui posent les fondements de l'attractivité, de la compétitivité, de l'organisation, du fonctionnement de MPM, le chapitre 6 précise sur les sites stratégiques (centralités et territoires de projets) des orientations spécifiques.

## 6. LES APPROCHES TERRITORIALES (TERRITOIRES DE PROJETS ET CENTRALITES)

### 6.1. ORGANISATION ET OBJECTIFS DU CHAPITRE 6

Ce chapitre 6 est la déclinaison précise de certaines orientations proposées dans les chapitres 1 à 5 du Document d'Orientations Générales (DOG) sur les sites stratégiques (centralités et territoires de projets) définis par les élus dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

**Le chapitre 6 ne comporte ni prescription, ni recommandation mais des orientations générales.** Il s'articule principalement avec le chapitre 4 « Restructurer durablement l'armature urbaine ». Cette articulation est la garantie du principe de subsidiarité entre le SCOT et les documents de « rang inférieur » : Plans Locaux d'Urbanisme, Programme Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains.

En préservant son armature naturelle, le SCOT fait le choix fondateur d'une urbanisation économe en espace, articulée avec les transports collectifs. Le développement résidentiel et économique attendu s'effectuera donc essentiellement sur l'armature urbaine constituée des espaces urbains et, de ceux à urbaniser. Ses contours sont définis avec ceux de l'armature naturelle.

Un tel choix suppose de structurer et d'organiser au sein de ce territoire urbain les lieux d'accueil de cette croissance :

- ▣ Les centralités principales et secondaires sont les lieux stratégiques pour l'accueil de l'urbanisation, de même que les territoires de projets. Leurs capacités foncières et immobilières matérialisent la volonté de préserver durablement la qualité et la cohérence de leur aménagement ;
- ▣ Les axes de transports collectifs performants relient et irriguent ces territoires.

Les centralités de premier niveau concentrent de multiples enjeux qui nécessitent d'assurer une approche globale et un haut niveau de cohérence. Afin d'assurer la qualité de leur aménagement, le SCOT identifie des objectifs qui devront être mis en œuvre dans les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement, ainsi que dans les documents des politiques sectorielles (habitat, déplacements, économie...). Dans un souci de préservation du cadre de vie et de la limitation de la consommation d'espace, il est nécessaire de hiérarchiser le développement sur ces centralités.

Ainsi, sept centralités de premier niveau portent l'attractivité globale. Elles rayonnent bien au-delà de MPM pour certaines de leurs fonctions, notamment économiques et culturelles. Elles ont une capacité significative d'accueil de logements, d'emplois, d'équipements et sont au nœud des infrastructures de communication.

- ▣ Grand centre de Marseille (Hyper-centre, Euroméditerranée, Prado-Michelet-Capelette) ;
- ▣ Saint-Antoine / Grand-Littoral ;
- ▣ **Valentine/Barasse** ;
- ▣ La Ciotat ;
- ▣ Marignane.

Outre les différentes centralités, **le SCOT identifie des territoires de projets** qui sont des espaces de renouvellement urbain. Ils présentent un potentiel de développement important et sont des éléments forts de la structuration du territoire. Constitués sur de vastes espaces dont la cohérence est à assurer, ce sont les lieux où l'investissement public doit être mené de manière coordonnée.

Les territoires de projets répondront à l'essentiel des objectifs du développement démographique et économique annoncés dans le SCOT. Aussi, l'articulation emplois/logements et transports collectifs y est prépondérante.

Cinq territoires de projets sont identifiés à Marseille : la **Vallée de l’Huveaune**, la **Façade Maritime Nord**, le territoire de **Saint-Antoine à la Rose**, celui du **Boulevard Urbain Sud** et enfin la **Plaine de Châteauneuf-les-Martigues**.

## 6.2. LES CENTRALITES

### 6.2.1. L’HYPERCENTRE DE MARSEILLE, CŒUR DE LA CITE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

Cette centralité constitue un espace urbain emblématique, symbole de l’identité marseillaise, concentrant la majeure partie du patrimoine bâti historique de la ville de Marseille.

Il associe la ville ancienne et l’Opération d’Intérêt National Euroméditerranée, qui en constitue l’extension ainsi que le moteur de modernisation, de redynamisation urbaine et économique. La concentration sur ce secteur des grands équipements métropolitains assure son rayonnement à une échelle autant métropolitaine qu’internationale.

Participant de manière très active à la dynamique démographique du territoire, cette centralité habitée, accueille un tiers de la population. Principal pôle d’emploi de Marseille, avec une prédominance des fonctions décisionnelles, tertiaires et commerciales, elle se positionne comme une centralité commerciale de niveau métropolitain, qui ne cesse de se développer.

#### 6.2.1.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Cette centralité :

- ▣ S’inscrit, comme le pivot de l’attractivité et de la qualité urbaine à l’échelle métropolitaine ;
- ▣ Se positionne, comme le cœur de la cité et du territoire métropolitain. Il participe pleinement à ce titre aux objectifs de la mise en œuvre du développement urbain durable porteur d’attractivité et de qualité résidentielle, culturelle et économique ;
- ▣ Implique la réalisation du plan guide du centre-ville Vieux Port (glacis de Saint Victor, chaîne des parcs, 1<sup>er</sup> ceinture de boulevards, semi-piétonisation des quais, réorganisation du plan d’eau...) et se donne les moyens d’une gestion quotidienne de proximité.

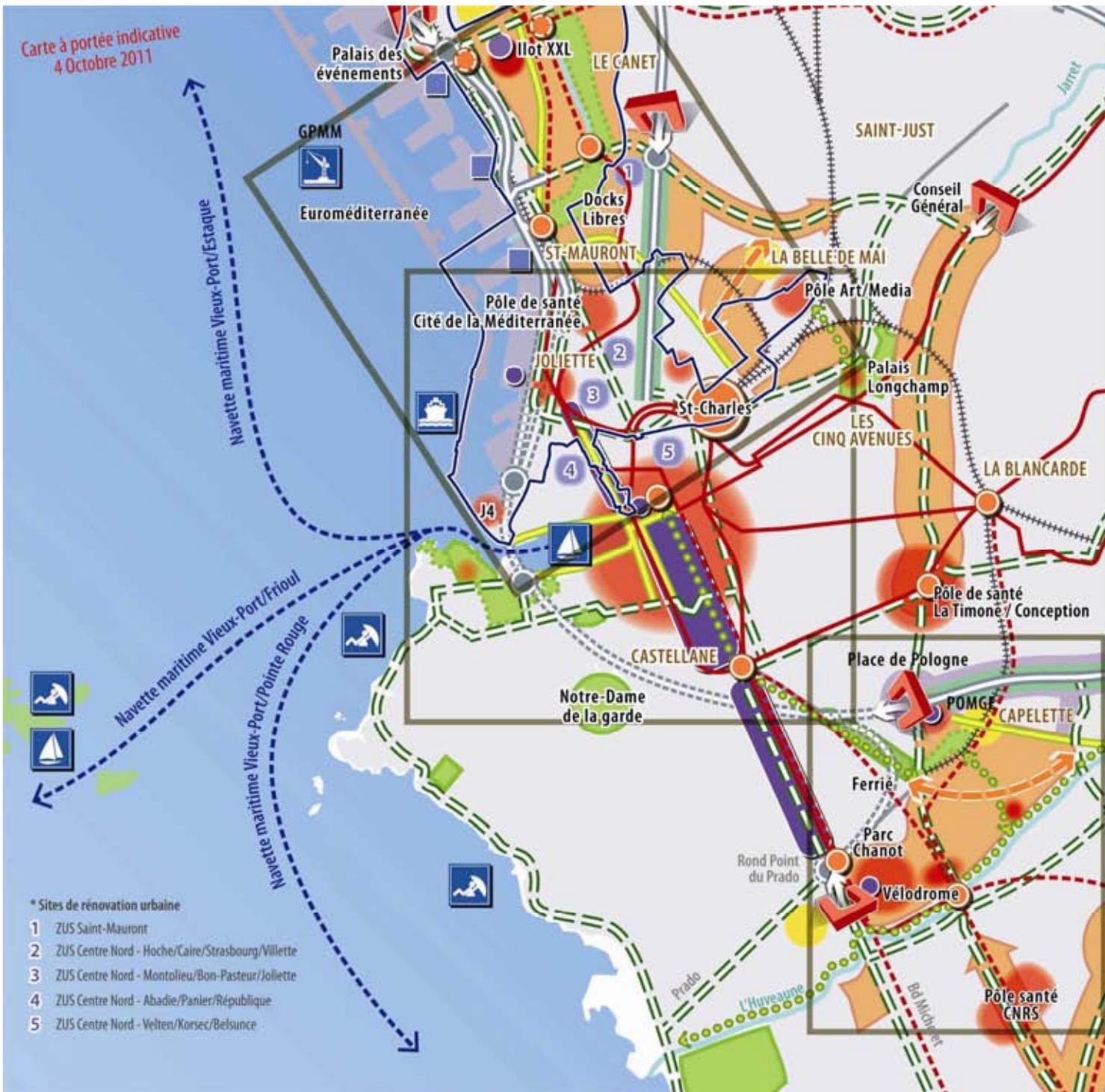
#### 6.2.1.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

##### **Affirmer le positionnement de cœur de la cité et du territoire métropolitain**

La redéfinition du centre d’une grande ville d’un million d’habitants, passe par le renforcement des grandes fonctions métropolitaines et de l’offre en grands équipements et, par la pérennisation de la dynamique et de l’attractivité initiée par les événements culturels de l’année 2013, Marseille-Provence capitale européenne de la culture.

- ▣ Renforcer le pôle de la gare Saint-Charles en profitant de l’effet levier de la LGV PACA pour développer sur les quartiers riverains (Belle de Mai, Chapitre, Flammarion) et en ouvrant le pôle de la gare vers **ces quartiers** ;
- ▣ Conforter Euroméditerranée comme place d’affaires et effet **de** levier sur les quartiers limitrophes ;
- ▣ Développer et renforcer l’offre commerciale **par un développement qualitatif prioritaire** (terrasses du port, **Cœur de Ville**), **novateur et thématique (Stade Vélodrome)** et soutenir l’offre commerciale du centre-ville (axes République-Castellane, Rue Saint Ferréol, Rue Paradis, Canebière, Centre Bourse) ;

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE HYPER-CENTRE

Centralité      Limite de l'OIN

#### AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voies, modes doux)
- TCSP existants
- TCSP à prolonger/créer
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Axe structurant
- Navettes maritimes à améliorer/à envisager
- Voie ferrée

#### ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
- Intégrer les sites de rénovation urbaine\*
- Conforter les centralités de proximité
- Conforter les pôles commerciaux
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser (chaîne des parcs)
- Principes d'itinéraire modes doux
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces

#### VALORISER L'INTERFACE VILLE/PORT ET LE VIEUX-PORT

- Zone portuaire / Améliorer l'interface Ville-Port
- Porte des bassins Est du GPMM
- Organiser et optimiser les espaces portuaires / GPMM
- Valoriser les ports de plaisance
- Poursuivre la valorisation des espaces balnéaires

0 1 km

- \* Sites de rénovation urbaine
- 1 ZUS Saint-Mauront
  - 2 ZUS Centre Nord - Hoche/Caire/Strasbourg/Villette
  - 3 ZUS Centre Nord - Montolieu/Bon-Pasteur/Joliette
  - 4 ZUS Centre Nord - Abadie/Panier/République
  - 5 ZUS Centre Nord - Velten/Korsek/Belsunce

- ▣ Renforcer le rayonnement et le rôle d'animation du pôle universitaire du centre-ville, autour des sites existants (Saint-Charles, Canebière, Puget, Ilot Bernard Dubois), et accroître l'offre de logements notamment à caractère social et de services accessibles aux étudiants, en évitant la dispersion, pour garantir l'effet vitrine de l'enseignement supérieur sur l'hyper-centre ;
- ▣ Conforter le niveau d'excellence du pôle d'enseignement supérieur et la recherche/développement, dans le domaine de la santé sur le Pôle Santé Timone-Conception, et développer le pôle de production et d'enseignement artistique à la Belle de Mai ;
- ▣ Accroître et diversifier l'offre culturelle et événementielle de niveau métropolitain : congrès et grandes manifestations, tourisme urbain, regroupement muséal (Grand Longchamp, J4, Belle de Mai, Centre Bourse...) ;
- ▣ Conforter le rayonnement métropolitain du centre-ville tout en développant sa qualité résidentielle et celle des espaces de proximité, en améliorant les conditions de vie des plus modestes et en corrélant la stratégie événementielle à la réalisation de grands projets d'urbanisme pour imprimer le renouveau de ce territoire.

### **Améliorer l'accessibilité et le fonctionnement urbain**

La mise à niveau de la capacité, la fonctionnalité, la qualité du réseau routier et des transports collectifs, ainsi que la gestion des déplacements, sont des conditions indispensables à l'attractivité, au développement du Grand Centre et à l'amélioration du fonctionnement urbain avec une gestion appropriée.

- ▣ Terminer le contournement routier de la L2 et créer un bouclage du centre-ville par deux ceintures de boulevards urbains multimodaux, fluidifiées et paysagées, pour rendre possible la poursuite de la semi-piétonisation du Vieux Port, et l'extension de l'hyper-centre avec :
  - Une grande ceinture, pour le centre-ville élargie (Prado 2 / Rabatau, Schloesing, le Jarret, Plombières / de Lessep),
  - Et une petite ceinture pour le centre ancien (Boulevards de la Corse, de la Corderie, Puget, Lieutaud, Athènes et Nédélec, la Porte d'Aix et le Boulevard des Dames).
- ▣ **Viser à transformer les terminaisons autoroutières A7, A50, A55 (à partir de Plombières, de la Place de Pologne et de Cap Pinède) en boulevards urbains afin de favoriser un développement urbain et une nouvelle organisation des échanges autour du Grand Centre de Marseille ;**
- ▣ **Intégrer la gare routière internationale dans le maillage des transports en commun ;**
- ▣ Renforcer et adapter le réseau de transports **collectifs** en site propre par son allongement vers le nord et l'est ainsi que vers le sud ;
- ▣ Améliorer la desserte en transports collectifs pour desservir et désenclaver la colline Notre Dame de la Garde, les hauts de Périer et le quartier de la Belle de Mai ;
- ▣ Requalifier et apaiser les voies du centre-ville pour accueillir de manière équilibrée tous les modes de transports, en favorisant les modes doux (marche et vélo), plutôt que la circulation et le stationnement des voitures, et en **les** accompagnants d'une gestion coordonnée (emplacement deux roues, vidéo-verbalisation...) ;
- ▣ Réorganiser le stationnement en centre-ville, en améliorant la coordination de l'offre existante (parkings en ouvrage et sur voirie), en adaptant les normes de stationnement pour le logement, en le contraignant pour les activités dans les zones bien desservies en TC ;
- ▣ Améliorer les livraisons dans le centre-ville par leur intégration dans l'aménagement des espaces publics, notamment par la localisation d'aires spécifiques dédiées dans le cœur de ville ;
- ▣ Organiser des aires d'accueil et les déposes minute pour le stationnement des cars de tourisme, en connexion avec les circuits touristiques ;
- ▣ Développer les navettes maritimes depuis le Vieux Port ;
- ▣ Tendre vers une meilleure lisibilité des espaces publics, autant par la circulation, le stationnement, les livraisons, que par la gestion urbaine (containers enterrés, signalétique, mobilier urbain, P.M.R, ...) ;
- ▣ Rationaliser le fonctionnement de la gare de bus Rue Birakeim / Fabre et rechercher un positionnement complémentaire sur le secteur de la Porte d'Aix.

### **Conforter la particularité du centre-ville de Marseille, un cœur de territoire métropolitain habité, riche de sa mixité sociale**

Poursuivre la réhabilitation du centre-ville en accompagnement du Plan Guide « Centre-Ville Vieux-Port » en diversifiant et en équilibrant l'offre en logements, dans les nouvelles opérations résidentielles et en améliorant l'offre de services et la qualité de vie des habitants.

- ▣ Valoriser le parc résidentiel existant (facilitation de la réhabilitation, desserrement de la contrainte de réalisation des places de stationnement, adaptation aux nouvelles exigences environnementales, diminution de la vacance ...) qui doit jouer un rôle important dans l'augmentation de l'offre de logements, compte-tenu du peu d'espaces disponibles ;
- ▣ Associer les interventions d'amélioration de l'habitat à la valorisation des espaces publics, des commerces, du patrimoine bâti et à la création d'équipements de proximité répondant aux besoins des habitants ;
- ▣ Développer une offre de logements sociaux avec l'appui des bailleurs sociaux sur des opportunités immobilières, notamment publiques et augmenter sensiblement le nombre de propriétaires occupants ;
- ▣ Développer une offre adaptée aux populations fragilisées ;
- ▣ Cibler le renouvellement urbain sur les quartiers devenus obsolètes (circulation mal aisée, logements mal adaptés aux nouveaux modes de vie : Korsec-Velten-Fabre, Abadie Hôtel Dieu, Fonderie Vieille, Saint Mauront, Belle de Mai, ... ;
- ▣ Assurer un bon niveau d'équipements et de services, notamment scolaires et d'accueil de la petite enfance.

### **Valoriser les grands éléments du patrimoine naturel et bâti porteur de l'identité marseillaise et renforcer la qualité urbaine**

Préserver et mettre en scène les sites urbains et le patrimoine bâti et paysagé remarquable, au-delà du centre-ville historique, en équilibre avec l'évolution nécessaire des tissus urbains centraux, en recherchant la qualité architecturale et l'exemplarité énergétique dans la réhabilitation et la construction des bâtiments.

- ▣ Valoriser et mettre en scène le plan d'eau et les rives du Vieux-Port ;
- ▣ Renforcer la présence du végétal en ville au service de la qualité résidentielle et de l'attractivité touristique (respirations urbaines), en préservant notamment les cœurs d'îlot, en créant de nouveaux espaces libres, publics ou privés et en réalisant une des caractéristiques du plan guide : la chaîne des parcs et l'archipel des espaces publics jardinés ;
- ▣ Mettre en valeur l'archipel du Frioul, tout en préservant son identité et son paysage ainsi que la frange littorale du centre-ville, en améliorant ses accès et en y assurant notamment une continuité pour les modes de déplacements doux.

#### **6.2.2. EUROMEDITERRANEE ET SON EXTENSION, UN «ACCELERATEUR DE METROPOLE»**

Limitrophe à l'hyper-centre de Marseille, voisin du Grand Port Maritime de Marseille et connectée directement aux infrastructures, l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée (OIN) bénéficie d'une situation exceptionnelle.

« Accélérateur de Métropole », le développement de cette opération de renouvellement urbain emblématique et de grande ampleur (480 hectares) doit étendre vers le nord l'hyper-centre de Marseille. La réalisation de son extension prévoyant 30 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires doit être anticipée.

Sa capacité de centre directionnel métropolitain est à renforcer dans une perspective métropolitaine et une ambition euro-méditerranéenne. Euroméditerranée devra également développer une offre résidentielle de qualité (formes urbaines, performance énergétique,...), et produire **des espaces publics de qualité qui s'intègrent dans la démarche** Ecocité.

Démarche innovante, elle doit être considérée comme un « laboratoire » de bonnes pratiques exemplaires au service du territoire métropolitain.

Il est également important d'anticiper les impacts (déplacements, organisation urbaine,...) de cette Opération d'Intérêt National sur les espaces et les quartiers périphériques.

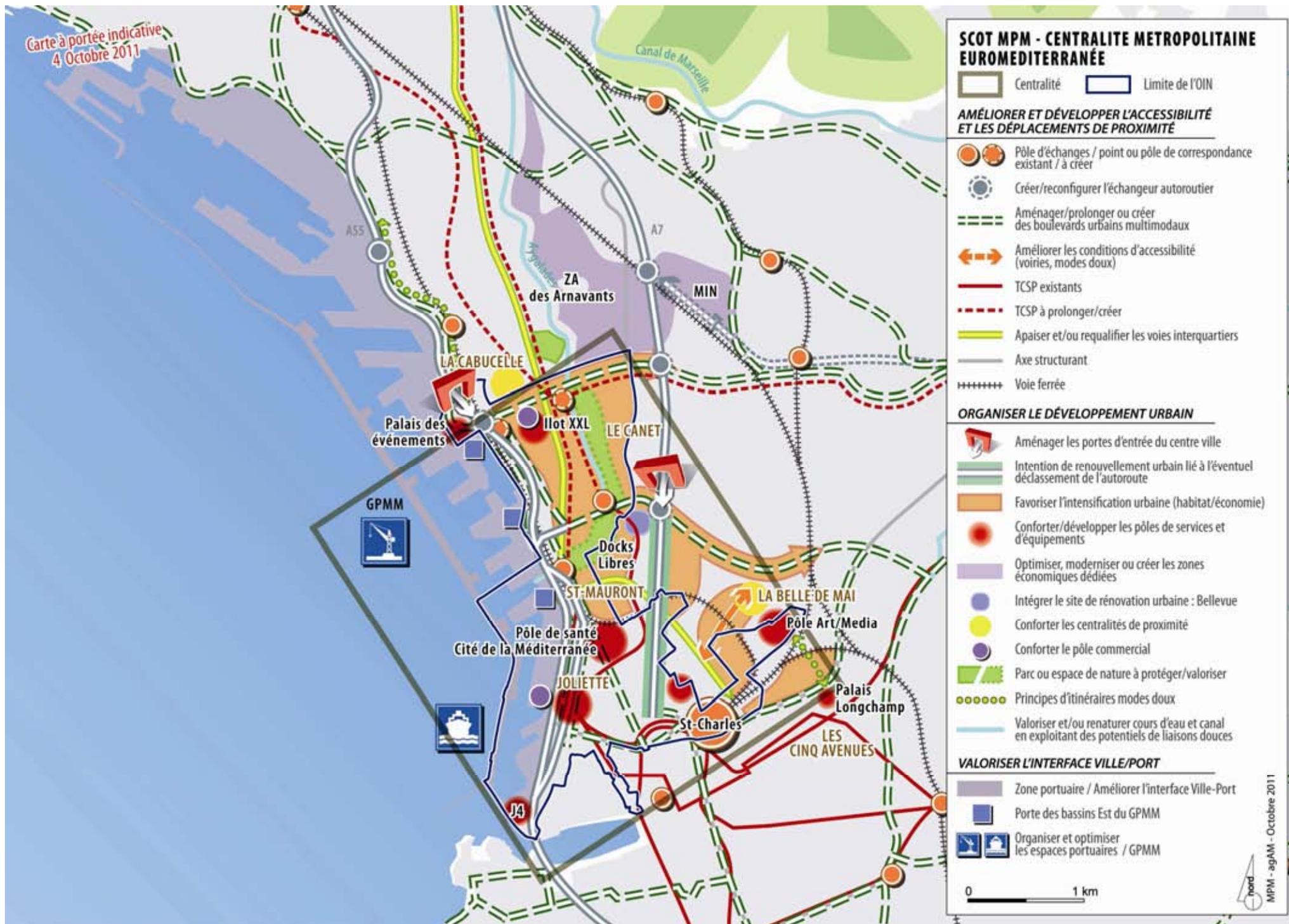
La labellisation Ecocité d'Euroméditerranée comporte quatre objectifs principaux auxquels le SCOT va contribuer par la mise en cohérence des projets, notamment par l'effet levier sur la structuration du territoire, en participant au fait métropolitain, mais également pour l'atteinte des trois autres objectifs : concevoir, expérimenter et développer les principes d'une Ecocité Méditerranéenne diffusables à l'échelle du territoire métropolitain ; poursuivre le développement économique et accompagner la mutation urbaine, économique et sociale de la Façade Maritime Nord ; promouvoir l'accès des citoyens aux nouvelles technologies de l'information et de la communication ainsi qu'à une offre de formation complète.

#### **6.2.2.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT**

Cette centralité :

- ▣ S'inscrit comme le pivot de la mutation de la Façade Maritime Nord de Marseille et de l'attractivité du Grand Centre-Ville ;
- ▣ Est positionnée au cœur de la grande accessibilité, essentielle au positionnement et au développement des grandes fonctions économiques et portuaires ;
- ▣ S'appuie sur la mise en œuvre d'un mode de développement urbain durable porteur d'attractivité et de qualité résidentielle, culturelle et économique.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE EUROMEDITERRANÉE

Centralité      Limite de l'OIN

#### AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voiries, modes doux)
- TCSP existants
- TCSP à prolonger/créer
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Axe structurant
- Voie ferrée

#### ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
- Intégrer le site de rénovation urbaine : Bellevue
- Conforter les centralités de proximité
- Conforter le pôle commercial
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Principes d'itinéraires modes doux
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces

#### VALORISER L'INTERFACE VILLE/PORT

- Zone portuaire / Améliorer l'interface Ville-Port
- Porte des bassins Est du GPMM
- Organiser et optimiser les espaces portuaires / GPMM

0 1 km

### 6.2.2.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES :

#### Renforcer l'offre de grands équipements et le pôle d'affaires

L'enjeu sera de pérenniser la dynamique et l'attractivité créée par la réussite de l'Opération d'Intérêt National puis par les événements culturels au-delà de l'année 2013, année de Marseille-Provence Capitale européenne de la culture :

- ▣ Améliorer les déplacements locaux et métropolitains pour faciliter l'accès aux grands équipements ;
- ▣ Développer les infrastructures hôtelières et conforter l'offre commerciale ;
- ▣ Renforcer certains pôles d'équipements (J4, Pôle universitaire Saint Charles, Pôle Art / Média de la Belle de Mai) ;
- ▣ Créer de nouveaux équipements structurants d'échelle métropolitaine et communale dans Euroméditerranée II ;
- ▣ Doubler l'offre actuelle de bureaux dans le périmètre de l'extension et dans les secteurs de la gare Saint Charles et de la porte d'entrée de Plombières.

#### Améliorer la grande accessibilité et la desserte locale

Pour mettre à niveau la capacité, la fonctionnalité et la qualité des infrastructures, à la hauteur des enjeux de renouvellement urbain :

- ▣ Reconfigurer les grands axes routiers et les portes du centre-ville dans une logique plus urbaine tout en permettant des flux importants (De Lesseps- Plombières, axe Cap Pinède- Capitaine Gèze, autoroutes A 55 et A 7 et leurs échangeurs) dans une logique de contournement du centre-ville ;
- ▣ Protéger l'hyper-centre du trafic de transit en aménageant une ceinture de boulevards urbains et rendre ainsi possible le projet de semi-piétonisation du Vieux-Port ;
- ▣ Apaiser et requalifier les axes urbains aujourd'hui saturés : ancienne RN8, Rue Mirabeau/ Boulevard National ;
- ▣ Etendre le réseau de TCSP vers le nord au-delà des pôles d'échanges d'Arenc et de Bougainville en coordination avec le développement urbain dans le périmètre de l'extension ;
- ▣ Créer un nouveau pôle d'échanges «Gèze» connectant un TCSP Nord-Sud (vers Saint Antoine) et Est-Ouest (vers Saint-Jérôme / Technopôle de Château-Gombert) et, à long terme, créer une nouvelle gare (Cap Pinède et de la Calade) sur la voie littorale dont l'emplacement reste à préciser ;
- ▣ Développer une trame de voies et d'espaces publics donnant une place significative aux modes doux ;
- ▣ Favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes doux avec l'application de règles de stationnement adaptées.

#### Valoriser l'Interface Ville-Port

Réaffirmer la vocation industrielle et commerciale des Bassins Est, notamment sur la partie centrale et développer des porosités et des synergies urbaines et fonctionnelles entre le port et la ville.

- ▣ Valoriser deux séquences ville-port complémentaires :
  - Du J4 à Arenc : ouvrir le Port sur la ville (développement de l'activité ferries et croisières, des équipements publics, gestion optimisée et traitement qualitatif des portes et des espaces publics),
  - D'Arenc au Cap Pinède : préserver les activités liées aux marchandises et à la réparation navale, organiser d'une façon optimisée les flux (accès portes 3 et 4, utilisation de la voie royale) relocaliser les, passagers internationaux et améliorer la qualité architecturale, paysagère et environnementale des espaces portuaires en cohérence avec les mutations urbaines à venir dans l'extension d'Euroméditerranée,
  - Implanter un centre de transport combiné et ferroviaire à Mourepiane.
- ▣ Prendre en compte la problématique de la logistique urbaine dans l'aménagement des espaces et dans la requalification des infrastructures routières et ferroviaires.

### **Poursuivre le renouvellement des quartiers d'Euroméditerranée et développer l'accroche et l'effet levier sur les quartiers voisins**

Pour mieux intégrer, à un hyper-centre rénové, les quartiers et les projets à son interface, poursuivre et pérenniser la mutation des secteurs Nord (Arenc / Parc habité, Saint-Mauront/Les Docks libres, Belle de Mai) et engager le développement des quartiers d'Euroméditerranée II et des secteurs limitrophes (Cabucelle, Arnavants) :

- ▣ Poursuivre les opérations de rénovation urbaine et de réhabilitation en centre-ville en veillant à la mixité des fonctions et des services et des équipements de proximité favorisant l'émergence de véritables « quartiers de vie » ;
- ▣ **Anticiper et limiter les effets de rupture aux interfaces avec les quartiers voisins ;**
- ▣ Mettre en œuvre la mixité des fonctions urbaines dans le secteur d'Arenc / Saint-Mauront et leur insertion dans la ville ;
- ▣ Anticiper le renouvellement urbain à vocation économique en rive du Boulevard de Plombières et préserver la fonction de logistique urbaine tout en améliorant son insertion dans la ville ;
- ▣ Développer un pôle artistique culturel, d'enseignement supérieur **et de l'industrie audiovisuelle et multimédia** de dimension nationale dans le quartier de la Belle de Mai ;
- ▣ Réhabiliter et rénover le bâti en introduisant une mixité des fonctions (équipements de formation, activités) et de la qualité urbaine ;
- ▣ Améliorer les liaisons entre la Belle de Mai et le centre-ville ;
- ▣ Engager le développement des quartiers de l'extension d'Euroméditerranée et des secteurs limitrophes (Cabucelle, Arnavants) en mettant en œuvre les éléments structurants du plan-guide d'Euroméditerranée II : nouveau parc urbain, façade urbaine à dominante économique, pôle d'équipements de niveau métropolitain, nouveaux quartiers résidentiels, pôle d'échanges multimodal, à long terme **des nouvelles gares** sur le faisceau littoral, prolongement du métro et du tramway, ainsi que des boulevards urbains multimodaux (Boulevard de corniche, Gèze-Cap Pinède) ainsi que des politiques spécifiques adaptées (requalification Arnavants, ...) ;
- ▣ Utiliser la continuité écologique du ruisseau des Aygalades pour lier les quartiers au-delà du périmètre d'Euroméditerranée ;
- ▣ Faire d'Euroméditerranée labellisée « Ecocité » en 2009, une opération pilote exemplaire de développement durable méditerranéen.

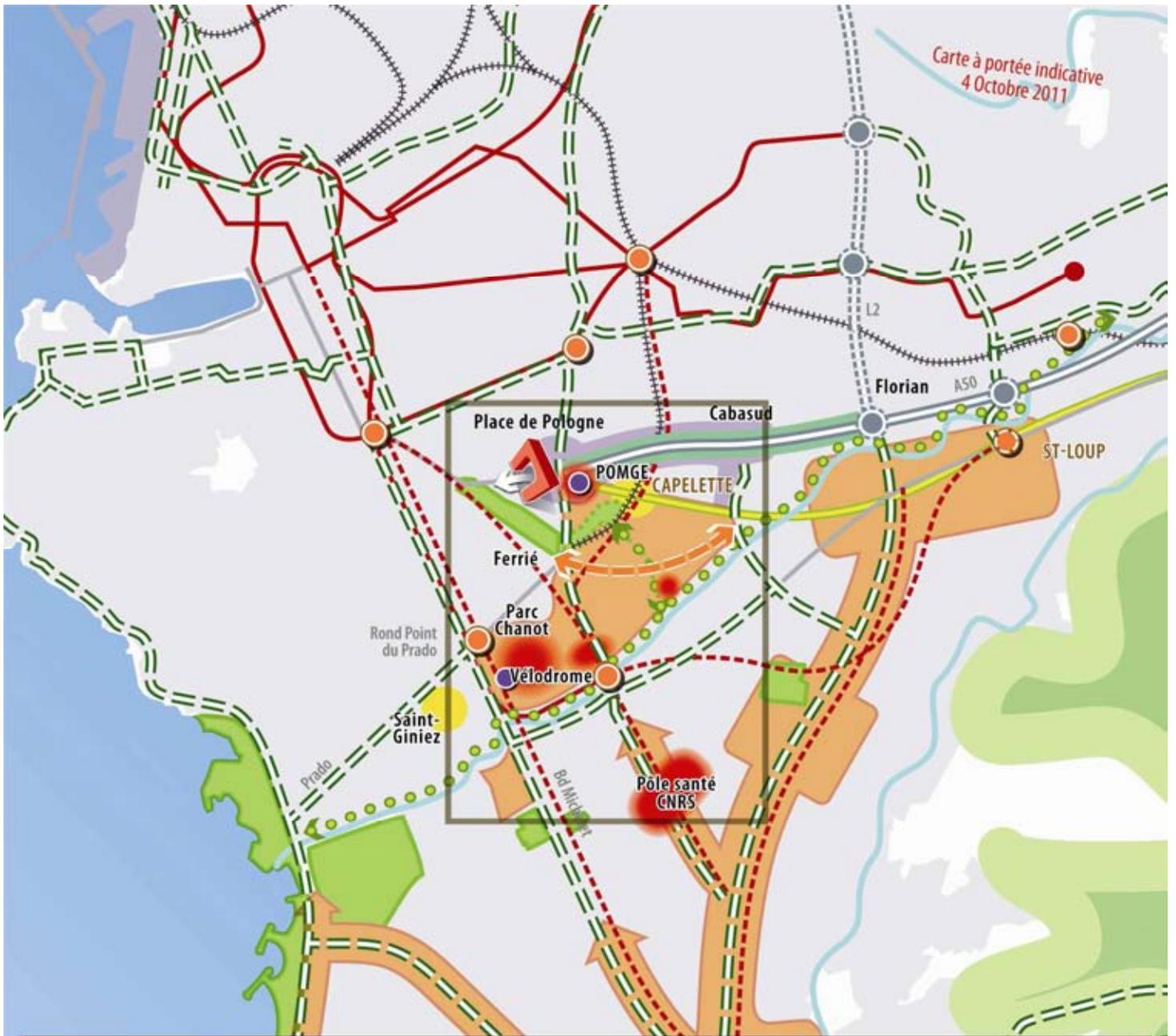
#### **6.2.3. PRADO/MICHELET/CAPELETTE, UNE NOUVELLE PORTE D'ENTREE EST DU GRAND CENTRE DE MARSEILLE**

Ce secteur de 25ha périphérique au centre-ville et complémentaire au pôle Euroméditerranée fait l'objet de projets majeurs (opérations Capelette, Stade Vélodrome, Parc Chanot, Pôle de Loisirs). Ceux-ci renforcent ses fonctions métropolitaines, portées par les grands équipements sportifs et de loisirs (Palais des sports, Parc de congrès et d'exposition, Palais Omnisports Marseille Grand Est, Stade Vélodrome) et le centre d'affaires du Prado.

Le cloisonnement entre ces projets, les quartiers existants, les zones d'activités (notamment militaires) et de services, les coupures urbaines créées par les infrastructures nécessitent toutefois une approche globale et cohérente.

La création d'infrastructures à court et moyen terme : Tunnel Prado Sud, L2 et Boulevard Urbain Sud permettra de redistribuer à une large échelle les flux automobiles et de requalifier certains axes (Boulevard Rabatau, Avenue de la Capelette, terminaison A 50). L'arrivée de projets d'équipements et d'opérations urbaines s'articule au développement de modes alternatifs à la voiture (transports collectifs et modes doux) pour accompagner l'émergence de cette centralité métropolitaine.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE - PRADO - MICHELET - CAPELETTE

Centralité

#### ASSEOIR L'INTENSIFICATION SUR UNE DESSERTE TC PERFORMANTE

- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Voie ferrée
- TCSP à prolonger/créer
- TCSP existant
- 

#### DÉVELOPPER UNE OFFRE ÉCONOMIQUE COMPLÉMENTAIRE

- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
- Aménager les portes d'entrée du centre-ville
- Conforter le pôle commercial

#### ARTICULER LES PROJETS ET DÉVELOPPER LA QUALITÉ URBAINE

- Conforter les centralités de proximité
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Axe structurant
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Principes d'itinéraires modes doux
- Améliorer les conditions d'accessibilité
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces

0 1 km

### 6.2.3.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Cette centralité :

- ▣ S'inscrit à la fois dans le territoire de projets de la Vallée de l'Huveaune et du Grand Centre-Ville ;
- ▣ Contribue de façon notable au renouvellement de ces territoires par la mise en cohérence des projets au sein de cette centralité et son intensification urbaine afin de prolonger vers l'Est le Grand Centre de Marseille ;
- ▣ Participe au renforcement de l'image et de l'attractivité du cœur métropolitain à travers la modernisation du tissu urbain et la requalification des espaces publics ;
- ▣ Apporte le développement et la concentration de fonctions métropolitaines (grands équipements, commerces, tertiaire directionnel, tourisme...) dans le Grand centre-ville.

### 6.2.3.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

#### **Articuler projets et quartiers par une trame de voiries et d'espaces publics**

Relier ce secteur au centre-ville, aux quartiers existants et aux nouvelles opérations et atténuer les coupures urbaines :

- ▣ Développer un maillage de boulevards urbains autour d'axes existants et à créer (terminaison A 50, Schloesing, Cabassud-Mauriac, Romain Rolland) à partir duquel pourra se développer un maillage interquartier et local plus fin ;
- ▣ Apaiser et requalifier certaines voies urbaines : Cantini, Avenue de la Capelette, Rabatau Sud ;
- ▣ Transformer à long terme l'A50 en boulevard urbain à partir de Cabassud, en reconfigurant l'entrée du centre-ville (Place de Pologne) et en reconstituant un maillage nord-sud depuis le futur carrefour Cabassud ;
- ▣ Développer un réseau de modes doux en accompagnement d'une coulée verte reliant le Parc du XXVIème centenaire aux berges réaménagées de l'Huveaune ;
- ▣ Maintenir provisoirement le centre de transfert des déchets existant dans l'attente de son déplacement.

#### **Asseoir l'intensification urbaine sur une desserte en transports collectifs fine et performante**

Poursuivre le renouvellement urbain de ce secteur porteur d'attractivité et de qualité urbaine, par une intensification associant densité et mixité des fonctions (équipements, habitat, activités économiques) en s'appuyant sur une bonne desserte en transports collectifs :

- ▣ Désenclaver et desservir finement depuis le centre-ville les quartiers résidentiels de la Capelette et les pôles d'activités amenés à y évoluer par un TCSP adapté ;
- ▣ Rendre accessible ce pôle métropolitain aux autres quartiers marseillais et aux territoires voisins par des axes de TSCP Nord (via Blancarde), Est (via Dromel) et Sud (vers Ste Marguerite et le futur Boulevard Urbain Sud ;
- ▣ Reconfigurer les pôles de correspondances ou d'échanges existants de Cantini / Castellane, du Prado et de Dromel et s'appuyer sur le pôle de la Blancarde.

#### **Développer une offre économique et de loisirs complémentaires**

Préserver à proximité du centre-ville les espaces dédiés aux activités nécessaires au fonctionnement de la ville (artisanat, logistique et services), améliorer la lisibilité, l'attractivité et l'insertion urbaine des sites économiques, aujourd'hui dispersés et de faible qualité et développer une offre tertiaire complémentaire au pôle d'affaires d'Euroméditerranée :

- ▣ Maintenir les sites d'accueil d'activités nécessaires au fonctionnement du centre-ville (services urbains, PMI / PME, artisanat, comptoirs professionnels...) pouvant évoluer à long terme dans des formes urbaines de qualité, plus compactes et mieux insérées dans des opérations mixtes (ZAC de la Capelette, Fifi Turin) ;

- ▣ Développer les opérations tertiaires en façade d'axes structurants, conjuguant accessibilité et visibilité (effet vitrine) : Place de Pologne, terminaison A 50, Schloësing, Michelet ;
- ▣ Compléter l'offre d'équipements sportifs et de loisirs métropolitains par des équipements spécialisés d'échelle communale et interquartiers (piscine, stade et/ou gymnase).

#### 6.2.4. SAINT-ANTOINE / GRAND LITTORAL, UNE CENTRALITE D'EQUILIBRE POUR LE NORD DE MARSEILLE

La centralité de premier niveau de Saint-Antoine / Grand-Littoral s'inscrit dans le territoire de projets Façade Maritime Nord. Sur le long terme, le SCOT a pour ambition de faire émerger cette centralité capable de rééquilibrer la cité phocéenne en termes d'emplois, de qualité urbaine et de desserte en transports collectifs, autour de Saint-Antoine sur des sites à forts potentiels articulés le long du boulevard Barnier, depuis la zone franche urbaine, le Plan d'Aou, jusqu'à l'Hôpital Nord.

##### 6.2.4.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Cette centralité :

- ▣ Développe la qualité urbaine **et résidentielle** ;
- ▣ S'inscrit dans la grande accessibilité métropolitaine pour asseoir la vocation euroméditerranéenne et mondiale du territoire métropolitain ;
- ▣ S'appuie sur la consolidation, l'optimisation des espaces portuaires et économiques et une meilleure synergie avec la ville ;
- ▣ Se positionne entre la mer et les massifs et **répond** donc à la volonté du SCOT de promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature.

##### 6.2.4.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES :

###### Structurer le développement résidentiel autour du noyau villageois de Saint-Antoine

Pour un développement urbain porteur d'attractivité et de qualité résidentielle, il est nécessaire de s'appuyer sur les pôles d'échanges et les points de correspondances, d'apaiser certaines voiries et de densifier le tissu urbain.

- ▣ Favoriser l'émergence d'un véritable « quartier » autour du pôle d'échanges de Saint-Antoine, mêlant développement résidentiel et économique (tertiaire), accueillant des équipements et des services publics en densifiant et en développant la qualité des espaces publics ;
- ▣ Apaiser la traversée du noyau villageois, avec un réaménagement de **l'ancienne** RN8, grâce au maillage de Boulevards urbains intégrant le prolongement du Boulevard Henri Barnier jusqu'au boulevard du **Bosphore** ;
- ▣ Promouvoir une densification de la partie nord du noyau villageois lorsque le trafic de transit ne passera plus par ce secteur avec le prolongement du boulevard Henri Barnier.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



**SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE SAINT-ANTOINE**

- Centralité
- AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ**
  - Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
  - Échangeur autoroutier existant
  - Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
  - Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
  - Améliorer les conditions d'accessibilité (voies, modes doux)
  - TCSP à prolonger/créer
  - Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
  - Principes d'itinéraires modes doux
  - Voie ferrée
- ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**
  - Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
  - Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
  - Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
  - Conforter le pôle commercial
  - Conforter les centralités de proximité
  - Intégrer les sites de rénovation urbaine
- DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS PORTUAIRES**
  - Zone portuaire / Améliorer l'interface Ville-Port
  - Porte des Bassins Est du GPM
  - Organiser et optimiser les espaces portuaires
- PRÉSERVER ET VALORISER LE PAYSAGE NATUREL TERRESTRE ET MARITIME**
  - Interface ville-nature à préserver-maîtriser
  - Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
  - Parc ou espace de nature à protéger/valoriser

0 1 km



### **Conforter et diversifier le centre commercial de Grand Littoral**

Le confortement de l'attractivité de cette polarité commerciale implique une diversification fonctionnelle et une meilleure desserte.

- ▣ Organiser la diversification fonctionnelle de cette entité urbaine en favorisant le développement de **services et d'activité culturelles ou de loisirs** pour les habitants sur les espaces disponibles et en optimisant l'usage des espaces existants, éventuellement par la densification ;
- ▣ Renforcer la desserte en transports collectifs ;
- ▣ Améliorer les déplacements de proximité par les modes doux vers les secteurs résidentiels (Saint-Antoine, la Viste, la Castellane et la Bricarde) en s'appuyant, notamment, sur le parc urbain de Séon.

### **Conforter et renforcer le secteur économique André Roussin**

Le confortement et le renforcement de ce secteur économique exige d'assurer son développement le long des grands axes en liaison avec le GPMM, une densification et une meilleure cohabitation habitat / activités.

- ▣ Développer une façade économique le long du boulevard du Littoral en lien avec le GPMM et le chantier multimodal de Mourepiane, ceci en assurant la jonction avec le secteur d'Actisud ;
- ▣ Optimiser les espaces existants, avec éventuellement une densification ;
- ▣ Organiser le développement urbain autour de la future gare de Saint-André, en favorisant des formes urbaines denses ;
- ▣ Assurer une bonne cohabitation avec les noyaux villageois en renforçant la continuité urbaine de l'axe « Rue Rabelais – Rue Condorcet » et en favorisant, dans les zones de contact, des formes urbaines respectueuses de l'identité des noyaux villageois.

### **Faire de l'axe « André Roussin - Henri Barnier » l'épine dorsale de la centralité**

Les espaces publics, la création de façades urbaines, la densification, les liaisons interquartiers et le confortement des espaces économiques sont autant d'éléments pour structurer et qualifier cette centralité.

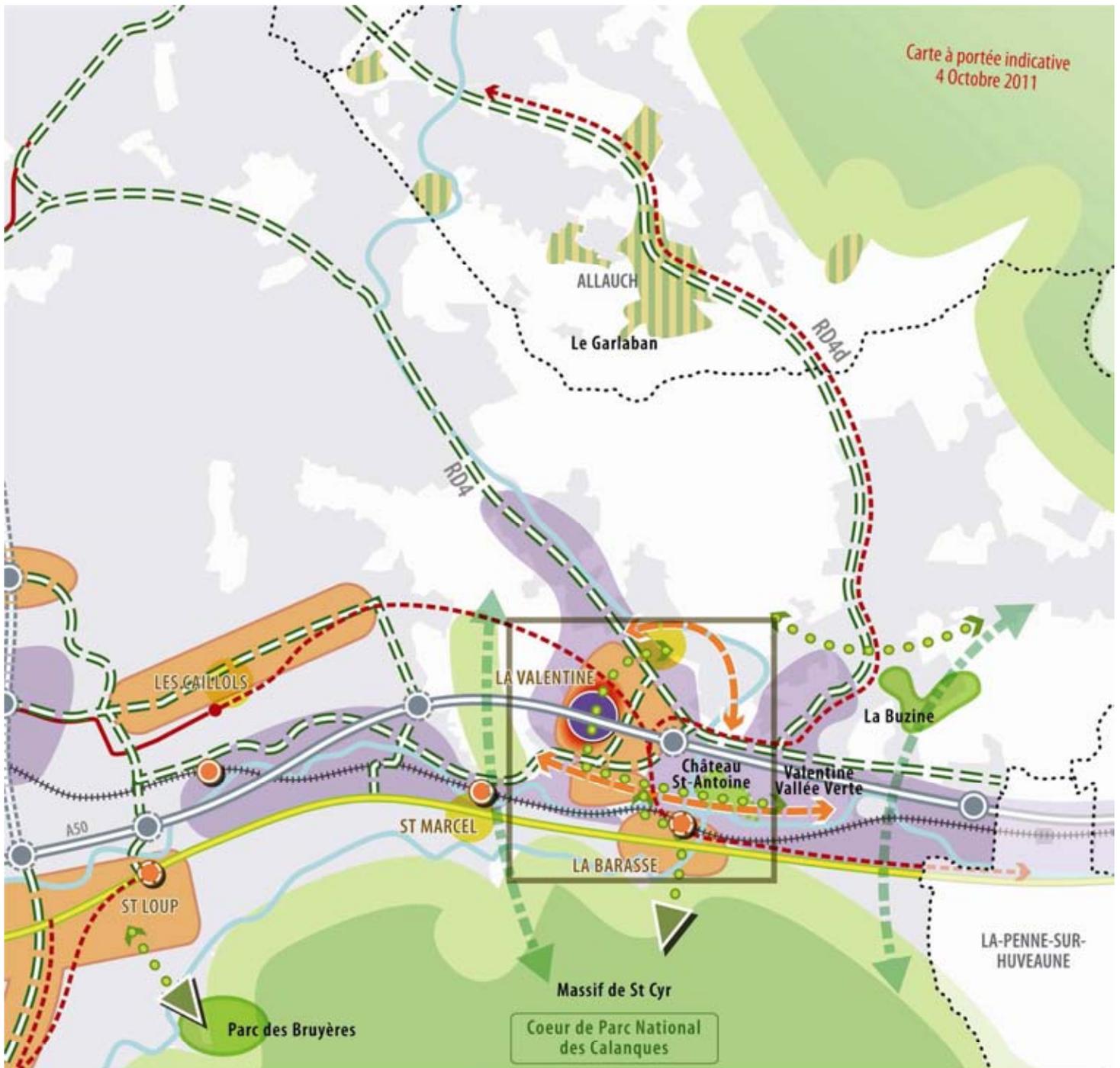
- ▣ Réaménager l'axe « André Roussin - Henri Barnier » pour améliorer la qualité urbaine en réduisant les nuisances par une meilleure gestion des trafics routiers, en réalisant un TCSP et en aménageant des espaces publics de qualité intégrant les déplacements en modes doux ;
- ▣ Améliorer l'insertion urbaine des grands ensembles de la Castellane et de la Bricarde, avec une ouverture « réinventée » de ces grands ensembles sur l'espace public ;
- ▣ Constituer une façade urbaine le long du Boulevard Henri Barnier, tout en assurant de bonnes relations avec les tissus urbains environnants ;
- ▣ Conforter la façade économique le long du boulevard André Roussin.

### **6.2.5. VALENTINE / BARASSE, UNE CENTRALITE METROPOLITAINE EN DEVENIR**

Le rayonnement métropolitain du secteur Valentine/Barasse s'appuie sur un pôle commercial important dont l'évolution est un enjeu majeur pour l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine.

L'aménagement d'une 3<sup>ème</sup> voie TER à court terme, la création d'une gare et d'un pôle d'échanges à la Valentine / Barasse ouvrent des perspectives nouvelles pour l'évolution de ce secteur, conçu à l'origine comme une zone de périphérie (ZAC de la Valentine).

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



**SCOT MPM - CENTRALITÉ METROPOLITAINE  
VALENTINE BARASSE**

Centralité

**ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

- Conforter les centralités de proximité
- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Interface ville-nature à préserver-maîtriser
- Restaurer les liaisons écologiques locales
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Préserver les espaces agricoles

**CRÉER UN NOUVEAU CENTRE URBAIN**

- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter le pôle commercial
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements

**AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ TOUS MODES**

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- TCSP existants
- Organiser les échanges multimodaux
- TCSP à prolonger/créer
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Améliorer les conditions d'accessibilité
- Principes d'itinéraires modes doux
- Voie ferrée

0 1 km



Cette centralité métropolitaine en devenir doit faire l'objet d'une intensification urbaine dans le cadre d'une politique ambitieuse de diversification de l'offre commerciale et économique, de création d'équipements publics. L'amélioration de son accessibilité autour d'un point de convergence des réseaux de transports collectifs rayonnant à l'échelle métropolitaine doit s'articuler à une remise à niveau du réseau de voirie et des espaces publics, tout en développant les modes doux.

#### 6.2.5.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Cette centralité :

- ▣ S'inscrit dans le territoire de projets de la Vallée de l'Huveaune et doit donc contribuer de façon notable à son renouvellement structuré **autour d'un réseau** de transports collectifs performants ;
- ▣ Offre le potentiel d'évolution vers une centralité de premier niveau et participe à l'amélioration globale de l'accessibilité de la vallée de l'Huveaune et en particulier des liaisons nord-sud ;
- ▣ Assure une meilleure lisibilité et une meilleure cohérence du corridor économique ainsi que le recentrage de l'urbanisation dans et autour des centres urbains ;
- ▣ Est le pivot de l'organisation de la transition entre ville et nature.

#### 6.2.5.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

##### Construire un nouveau centre urbain

Cette centralité s'appuie sur plusieurs entités urbaines : La Barasse, le site SBM, les pôles commerciaux de la Valentine, le noyau villageois de la Valentine et ses abords **et le site de Valentine Vallée Verte**. Elle doit développer un véritable « quartier de la gare » autour du pôle d'échanges d'agglomération de Valentine / Barasse, qui implique de :

- ▣ Constituer progressivement à partir de la future gare TER un pôle d'échanges complet doté d'un parc relais, point de convergence des réseaux marseillais, aubagnais et régionaux. Cette gare pourrait être desservie à terme par des trains régionaux à grande vitesse ;
- ▣ Aménager un quartier mixte, mêlant logements, équipements, commerces et services dans une organisation urbaine plus lisible ;
- ▣ Développer une façade tertiaire écran le long de la voie ferrée ;
- ▣ Apaiser et requalifier l'**ancienne** RN8 pour permettre le renouvellement de sa rive Sud ;
- ▣ Aménager des espaces publics de qualité, notamment une liaison douce structurante reliant la gare, les espaces commerciaux, le noyau villageois de la Valentine, les espaces économiques et le futur Parc National des Calanques.

##### Faire du site « SBM » un morceau de ville exemplaire

La transformation de cette friche industrielle en véritable morceau de ville articulé au quartier de la gare de la Valentine / Barasse et aux pôles commerciaux de la Valentine demande de :

- ▣ Densifier en imbriquant diverses fonctions : (commerces, bureaux et/ou locaux d'activités et logements) associées à la création d'espaces publics de qualité ;
- ▣ Relier le site par les transports collectifs et les modes doux ;
- ▣ Favoriser l'aménagement d'une plaine sportive le long des berges inondables de l'Huveaune.

##### Conforter et diversifier les pôles commerciaux de la Valentine

Pour conforter l'attractivité de cette polarité commerciale multi-sites il est nécessaire de :

- ▣ Favoriser la diversification commerciale en permettant les extensions in situ ;
- ▣ Introduire d'autres fonctions (bureaux, logements, équipements culturels et de loisirs) dans des formes renouvelées (superposition, extension) ;
- ▣ Prévoir une liaison douce reliant les différents sites commerciaux et favoriser la mutualisation des parkings ;
- ▣ Requalifier et restructurer « l'entrée de ville commerciale » de la RD4 (Avenue des Peintres Roux).

### **Structurer le développement résidentiel autour du noyau villageois de la Valentine**

La structuration du développement résidentiel appuyée sur le noyau villageois de la Valentine nécessite de :

- ▣ Apaiser la traversée du noyau villageois par l'organisation d'une trame de voirie complétée et réorganisée (contournement du village, RD4d, reconfiguration de l'échangeur de la Valentine) ;
- ▣ Cibler les extensions urbaines les mieux desservies en apportant un soin particulier à leur insertion paysagère ;
- ▣ Aménager des liaisons douces le long du canal de Marseille pour les déplacements de proximité.

### **6.2.6. MARIGNANE, UNE CENTRALITE PIVOT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN**

Située au sud-est de l'étang de Berre, cette centralité s'articule avec le territoire de projets de la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues. Marignane, ouverte sur les étangs de Berre et de Bolmon, est un pôle résidentiel et de services majeurs du bassin Ouest. Elle constitue un pôle économique de MPM et du territoire métropolitain avec ces espaces d'activités (zones d'activités, Eurocopter...) bénéficiant d'une accessibilité exceptionnelle offerte par l'aéroport et sa plate forme aéroportuaire, la proximité des gares et les infrastructures routières.

#### **6.2.6.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT**

Cette centralité :

- ▣ Assure la grande accessibilité à l'international et l'interface avec les territoires voisins ;
- ▣ Offre un potentiel de développement et de renforcement économique important ;
- ▣ Offre la possibilité d'organiser et de consolider l'espace urbain de façon durable et structurée ;
- ▣ S'inscrit dans la préservation et la valorisation du grand paysage, de la qualité de vie et de l'environnement par sa situation entre le Massif de la Nerthe et les rivages des Etangs de Bolmon et de Berre.

#### **6.2.6.2. LES ORIENTATIONS DE PROJET**

##### **Améliorer la grande accessibilité**

L'amélioration de l'accessibilité depuis les territoires voisins doit être multimodale pour participer au renforcement de la centralité de Marignane et implique de :

- ▣ Traiter les entrées du territoire, et en particulier la D9 en boulevard urbain multimodal ;
- ▣ Organiser un grand corridor de transports collectifs à l'ouest vers la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues et l'articuler à la desserte de l'aéroport à l'est vers le territoire Vitrolles-Pennes Mirabeau ;
- ▣ Développer les liaisons ferrées et renforcer la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence en **facilitant les perméabilités avec le territoire de Vitrolles** ;
- ▣ Organiser des itinéraires de modes doux « loisirs, promenades et découvertes » articulés aux espaces résidentiels et d'activités.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



## SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE MARIGNANE

**AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ ET DE DESSERTE**

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant
- Échangeur autoroutier existant
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voiries, modes doux)
- TCSP à prolonger/créer
- Axe structurant
- Voie ferrée
- Aéroport Marseille Provence

## ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Conforter les centralités de proximité
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat / économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer des zones économiques dédiées
- Valoriser les ports de plaisance et accroître leur capacité
- Valoriser les espaces balnéaires

## PRÉSERVER, VALORISER LA PATRIMOINE NATUREL TERRESTRE ET LACUSTRE

- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Principes d'itinéraires modes doux
- Voie verte (Itinéraire modes doux de loisirs)
- Interface ville-nature à préserver-maitriser

0 1 km

### **Appuyer le développement des sites économiques**

Le développement de la centralité de Marignane s'appuie sur une économie diversifiée qui doit lui permettre de rayonner à l'échelle du bassin ouest de MPM autant qu'à l'échelle métropolitaine en développant les objectifs suivants :

- ▣ Etendre la zone aéroportuaire et diversifier ses fonctions ;
- ▣ Conforter la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence pour promouvoir son rôle dans la desserte de l'Aéroport ;
- ▣ Développer les activités économiques dans la zone d'activités de Florides et en cohérence avec celle d'Empallières à Saint-Victor et pour répondre aux besoins du tissu économique existant (Eurocopter, ...);
- ▣ Recomposer et optimiser les zones d'activités pour permettre l'accueil et le renforcement des activités économiques qualitatives ;
- ▣ Assurer la diversité des activités par un développement maîtrisé et le renouvellement des espaces économiques pour pallier la rareté foncière ;
- ▣ Valoriser la façade lacustre porteuse d'attractivité événementielle, comme pôle touristique complémentaire.

### **Orienter le développement urbain vers une logique d'urbanisation maîtrisée et d'intensification urbaine**

Le développement urbain maîtrisé de Marignane doit s'appuyer sur la consolidation de ses espaces structurants pour asseoir sa centralité :

- ▣ Reconquérir le centre-ville pour asseoir son attractivité à l'échelle du bassin Ouest et accélérer le processus de renouvellement urbain ;
- ▣ S'appuyer sur le potentiel de restructuration des espaces proches de l'aéroport pour le renouvellement urbain et réaliser la couture entre la zone aéroportuaire et les espaces résidentiels ;
- ▣ Promouvoir l'habitat, rééquilibrer la mixité et faire émerger de nouveaux espaces urbains (extension nord du centre-ville, zone du Toès...) en organisant leur articulation avec ceux existants ;
- ▣ Développer l'offre d'équipement et de services.

### **Organiser la façade lacustre sur les étangs de Bolmon et de Berre**

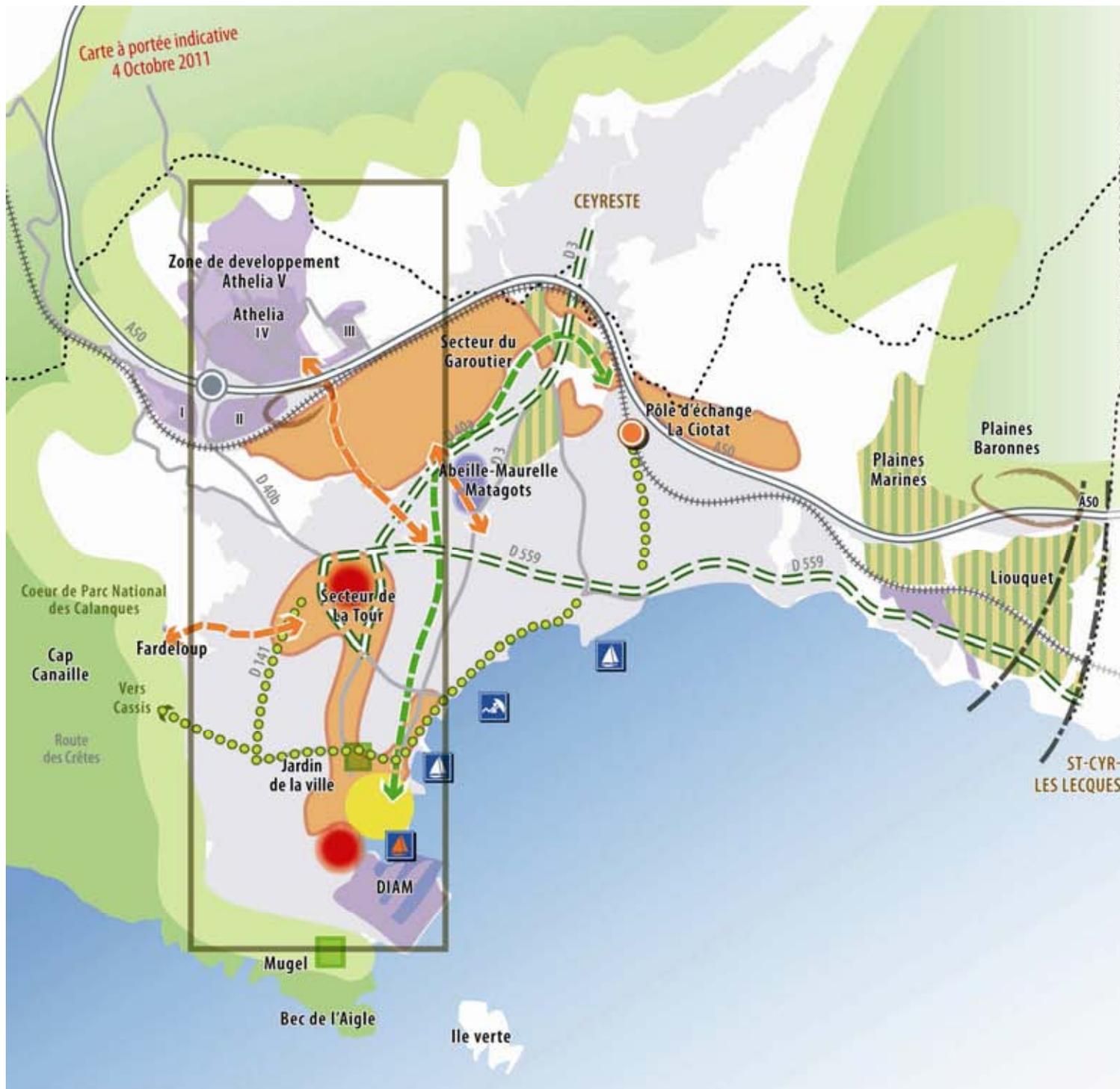
L'étang du Bolmon et la façade lacustre de Marignane contribueront à son attractivité en tant que pôle de loisirs en renforçant leur qualité paysagère et environnementale :

- ▣ Protéger et valoriser les cours d'eau du Raumartin, de la Cadière, et le canal du Rove ;
- ▣ Développer l'attractivité événementielle, de tourisme et de loisirs ;
- ▣ Créer des activités liées à la mer en développant des pôles de loisirs aux extrémités du cordon du Jaï, notamment en confortant le port de Marignane et le pôle de plaisance dans la baie des Crottes ;
- ▣ Développer l'accès à l'offre de loisirs par des liaisons douces autour du Bolmon et bien reliées aux espaces urbains.

#### **6.2.7. LA CIOTAT, UNE CENTRALITE D'EQUILIBRE A L'EST DE MPM**

Située entre Toulon et Marseille, La Ciotat occupe un territoire marqué par des espaces naturels majeurs et des reliefs hauts et pittoresques (Bec de l'aigle, Cap Canaille). Commune la plus importante du bassin de vie Est de MPM, elle en est également la centralité principale. Forte d'une dynamique d'emploi croissante et d'une attractivité résidentielle récente, elle rayonne au-delà des limites de MPM. Toutefois, pour appuyer sa vocation de centralité de niveau 1 attractive, le pôle de La Ciotat nécessite d'être conforté dans ses fonctions actuelles.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



## SCOT MPM - CENTRALITE METROPOLITAINE LA CIOTAT, UNE CENTRALITE D'EQUILIBRE À L'EST DE LA METROPOLE

Centralité

**AFFIRMER LA CENTRALITÉ COMME PÔLE DE VIE  
DU BASSIN EST DANS SES FONCTIONS  
ECONOMIQUES ET URBAINES**

- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer des zones économiques dédiées
- Prendre en compte les potentiels de développements
- Pôle d'excellence de haute plaisance
- Valoriser les ports de plaisance
- Valoriser les espaces balnéaires
- Intégrer les sites de rénovation urbaine
- Conforter le Centre ville

**ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ DU BASSIN DE VIE**

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant
- Échangeur autoroutier existant
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité
- Axe structurant
- Voie ferrée

**PRÉSERVER ET VALORISER LES STRUCTURES  
PAYSAGÈRES MAJEURS ET LE PATRIMOINE NATUREL**

- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Principes d'itinéraires modes doux
- Voie verte (Itinéraire modes doux de loisirs)
- Interface ville-nature à préserver-maîtriser
- Préserver le patrimoine naturel
- Préserver les espaces agricoles périurbains
- Coupure à l'urbanisation

0 1 km



### 6.2.7.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Cette centralité :

- ▣ S'inscrit dans la grande accessibilité et l'accessibilité locale pour assurer son rayonnement ;
- ▣ S'affirme par son intensification urbaine autour de pôles de services, d'équipements et de commerces, comme une centralité de niveau 1 et pôle de vie du bassin Est ;
- ▣ S'inscrit dans la stratégie économique de MPM qui mise sur l'extension des parcs Athelia et du site du DIAM (Domaine d'Industries et Activités Maritimes) pour conforter les activités de hautes technologies et l'industrie nautique ;
- ▣ **Contribue** à la protection et la valorisation des structures paysagères majeures.

### 6.2.7.2. LES ORIENTATIONS DE PROJET

#### **Affirmer la centralité de La Ciotat comme pôle de vie du bassin Est de MPM**

Le renforcement de la centralité de La Ciotat s'appuie sur la composition d'un projet urbain de long terme, générateur de qualité résidentielle et d'amélioration de cadre de vie et qui projette de :

- ▣ Redynamiser et affirmer le centre-ville en s'appuyant sur les opérations de renouvellement du tissu ancien engagées, tout en préservant son caractère urbain et patrimonial remarquable ;
- ▣ Conforter la centralité par le développement d'un pôle de services et d'équipements dans le secteur de la Tour ;
- ▣ **Concentrer les activités commerciales dans le centre-ville et le secteur de la Tour ;**
- ▣ Poursuivre le renouvellement urbain, en favorisant l'intégration au tissu urbain environnant des pôles résidentiels de Abeille-Maurelle-Matagots, et de Fardeloup tout en organisant les déplacements de proximité ;
- ▣ Anticiper le développement de La Ciotat en lien avec les secteurs « à potentiel » identifiés au sud de la zone d'activités d'Athélia et au niveau des Plaines Baronnes dans le respect des contraintes réglementaires ;
- ▣ Créer la voie douce (voie verte) sur l'ancienne voie ferrée permettant de relier le centre-ville, la gare, la zone résidentielle et les équipements (collège, lycée) ;
- ▣ **Prévoir les besoins futurs pour assurer une bonne gestion des déchets.**

#### **Organiser l'accessibilité de la centralité du bassin de vie Est de MPM**

L'affirmation du rôle central de La Ciotat nécessite d'améliorer son accessibilité et pour cela de :

- ▣ Conforter la gare, afin d'affirmer son rôle de pôle d'échanges multimodal périphérique en optimisant la capacité du parking existant, en prévoyant des aires de stationnement pour vélos et deux roues motorisées et en s'appuyant sur son accessibilité depuis la voie douce ;
- ▣ Affirmer la fonction urbaine de certains boulevards (D 559, axes autour du secteur de la Tour) ;
- ▣ Développer des itinéraires modes doux (cyclables et piétons) entre le centre-ville, la gare et les plages ;
- ▣ Organiser l'interface avec le territoire de Ceyreste ;
- ▣ Anticiper la création des conditions d'accueil d'un centre urbain de transfert des déchets.

#### **S'inscrire dans la stratégie économique de MPM**

Le renforcement des dynamiques économiques du Bassin de vie Est en lien avec la haute plaisance, la haute technologie et le confortement des activités assurera la diversification nécessaire à l'assise de la centralité et implique de :

- ▣ Poursuivre la reconversion et l'évolution des anciens sites industriels (Domaine d'Industries et Activités Maritimes) ;

- ▣ Conforter le développement de la commune en assurant une complémentarité entre les pôles économiques du centre-ville et ceux du secteur d'Athélia. Le déplacement de la gare actuelle avec l'implantation de la gare routière vers la zone d'activité d'Athélia pourrait, à long terme, participer à cet objectif ;
- ▣ Conforter et poursuivre le développement de la zone d'activités d'Athélia avec le projet Athélia V dédié aux PME/PMI dans une logique d'utilisation économe de l'espace ;
- ▣ Mettre en place une stratégie foncière et immobilière cohérente et très volontariste, visant à un développement maîtrisé et partagé des espaces économiques ;
- ▣ Concentrer les activités commerciales dans les pôles et secteurs spécifiques en particulier en centre-ville ;
- ▣ Valoriser la rade et le port de La Ciotat comme lieu porteur de créativité et d'attractivité événementielle de tourisme et de loisirs ;
- ▣ Organiser les pôles touristiques de La Ciotat en assurant leur accessibilité depuis les grandes entrées du territoire (gare de La Ciotat, route des Crêtes, autoroute A50) et en organisant le stationnement (cars touristiques, particuliers...).

#### **Préserver et valoriser les structures paysagères majeures et le patrimoine naturel terrestre et maritime**

La Ciotat doit s'inscrire dans une gestion environnementale dynamique de son patrimoine naturel, paysager et agricole, qui participe autant au développement de l'économie touristique, qu'à la qualité du cadre de vie de ses habitants. Elle doit pour cela :

- ▣ Préserver l'intégrité des structures paysagères majeures en affirmant et valorisant leur qualité : Cap Canaille, le Bec de l'Aigle, le site urbain de La Ciotat et le rivage ;
- ▣ Valoriser le paysage littoral dans toute son épaisseur en facilitant son accessibilité (itinéraires vélo / piétons, transports collectifs) et en organisant le stationnement ;
- ▣ Anticiper l'impact de la fréquentation du futur Parc National des Calanques par des mesures de gestion équilibrée et raisonnée en privilégiant des entrées d'une part relayées depuis la gare et d'autre part par la route des Crêtes ;
- ▣ Traiter et valoriser **la coupure** entre La Ciotat et Saint-Cyr-sur-Mer au niveau de la D559, en maintenant les espaces agricoles périurbains (**plaine de Liouquet**) ;
- ▣ Préserver les espaces agricoles périurbains des plaines Marines et **au nord de la Maurelle**.

## 6.3. LES TERRITOIRES DE PROJETS

### 6.3.1. LA FAÇADE MARITIME NORD, UN TERRITOIRE OU L'ÉCONOMIE PORTUAIRE EST A DIVERSIFIER ET A OUVRIR SUR LA VILLE

Bordé par l'autoroute A7 et les bassins du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), ce territoire de 12 km de long présente les atouts pour le devenir urbain et l'affirmation de sa fonction structurante à l'échelle du SCOT.

**Il a une vocation économique, touristique, ludique, scientifique en lien étroit avec la présence de la mer.**

Il bénéficie de la présence du GPMM avec son rôle majeur dans l'économie des échanges, dans l'économie industrielle et logistique et de deux centralités de premier niveau : l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et la centralité de Saint-Antoine / Grand Littoral.

Ce territoire de projets participe à asseoir la vocation mondiale et euro méditerranéenne de MPM.

#### 6.3.1.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Ce territoire :

- ▣ Assure une grande accessibilité métropolitaine permettant d'asseoir la vocation mondiale et euro méditerranéenne de MPM ;
- ▣ Organise des espaces de développement autour des grandes fonctions économiques et portuaires. Il est le gage de la compétitivité métropolitaine ;
- ▣ Structure le territoire de MPM, par l'affirmation des centralités de niveau 1 et 2, génératrices de développement urbain ;
- ▣ Affirme son attractivité par la préservation et la valorisation du paysage industriel et maritime du GPMM.

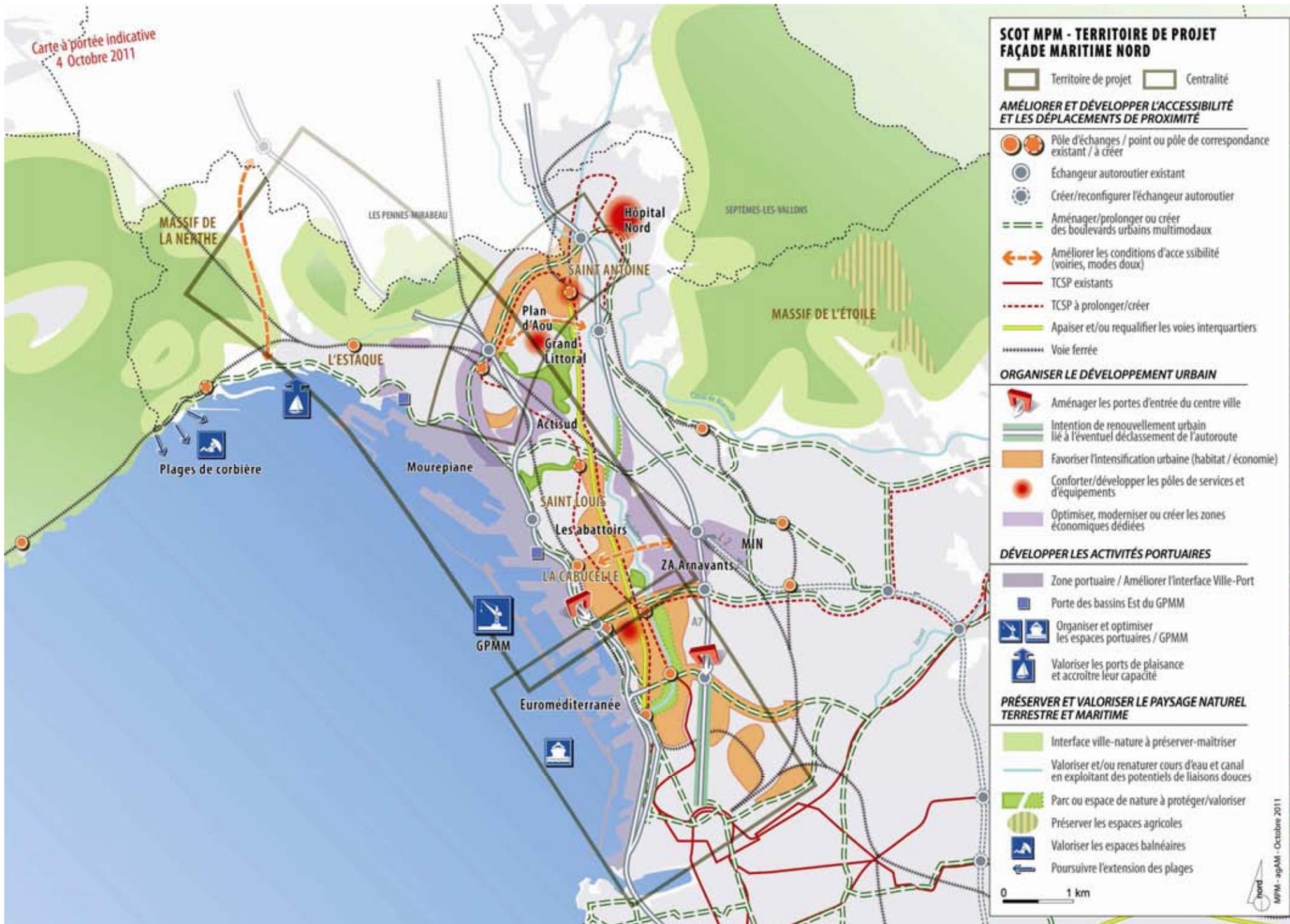
#### 6.3.1.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

##### Conforter et renforcer les centralités et les pôles structurants

La mutation de certains secteurs dont Euroméditerranée II, doit permettre le développement résidentiel et économique de ce territoire.

- ▣ Organiser le développement en optimisant les espaces existants par le renouvellement et la densification sur le secteur d'extension d'Euroméditerranée II le long de l'ancienne RN8 corridor majeur de déplacements et autour du pôle d'échanges de Saint-Antoine ;
- ▣ Favoriser les projets de renouvellement urbain à proximité des noyaux villageois (Canet, Saint-Antoine, Saint André et l'Estaque) ;
- ▣ Engager la mutation du secteur de la Cabucelle en s'appuyant sur la dynamique impulsée par les Zones Franches Urbaines (ZFU), Euroméditerranée I et II et des futurs projets sur le secteur des anciens abattoirs (grande mosquée, Mardirossian, Madrague plan) ;
- ▣ Conforter le pôle hospitalier nord et réintégrer cet équipement métropolitain au maillage urbain pour faciliter sa fréquentation et sa mise en réseau.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



**SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET  
FAÇADE MARITIME NORD**

Territoire de projet    Centralité

**AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ  
ET LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ**

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Échangeur autoroutier existant
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voies, modes doux)
- TCSP existants
- TCSP à prolonger/créer
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Voie ferrée

**ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

- Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat / économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées

**DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS PORTUAIRES**

- Zone portuaire / Améliorer l'interface Ville-Port
- Porte des bassins Est du GPMM
- Organiser et optimiser les espaces portuaires / GPMM
- Valoriser les ports de plaisance et accroître leur capacité

**PRÉSERVER ET VALORISER LE PAYSAGE NATUREL  
TERRESTRE ET MARITIME**

- Interface ville-nature à préserver-maitriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Préserver les espaces agricoles
- Valoriser les espaces balnéaires
- Poursuivre l'extension des plages

0 1 km

### Assurer l'accessibilité de ce territoire

La desserte, l'amélioration des infrastructures, le maillage et les transports collectifs permettront le développement des grandes fonctions économiques et portuaires et le désenclavement des quartiers nord.

- ▣ Organiser une meilleure desserte des zones portuaires par la modernisation des infrastructures en rouvrant le raccordement ferroviaire de Mourepiane et le terminal d'autoroute ferroviaire éventuellement localisé sur le terminal roulier Sud ;
- ▣ Renforcer les liaisons entre le secteur Euroméditerranée et celui du port à partir des pôles d'échanges d'Arenc, de Bougainville, de Gèze, de la Calade et de Cap Pinède, et assurer la couture urbaine avec le centre-ville ;
- ▣ Assurer un maillage multimodal qui intègre l'offre en transports collectifs de la ligne TER Marseille - Aix-en-Provence desservant la gare de Saint-Antoine et de la ligne du littoral pour une meilleure desserte de l'Aéroport Marseille Provence ;
- ▣ Développer les deux axes TCSP Nord en passant pour le premier par l'ancienne RN8 et le second par le vallon de Séon, puis l'axe TCSP sur la transversale de Capitaine Gèze à Frais-Vallon ;
- ▣ Construire une véritable offre multimodale TCSP / BUS / modes doux qui s'articule aux pôles d'échanges d'Arenc, de Bougainville avec son parc relais, aux pôles d'échanges multimodaux périphériques de Saint-Antoine connecté à terme à un TCSP, de Saint-Exupéry à Saint-Louis, ainsi qu'au point de correspondance de Saint-André ;
- ▣ Créer le futur pôle de Capitaine Gèze, et assurer le rôle de points de correspondance des gares de l'Estaque, de Corbière / Riaux, de la Calade et de Cap Pinède ;
- ▣ Organiser dans un souci de développement durable et de réduction de GES, les infrastructures en milieu urbain ;
- ▣ Réduire le trafic de transit dans les zones urbaines au niveau de la liaison A7 et de l'avenue Capitaine Gèze :
  - En transformant les autoroutes dans leurs parties terminales en boulevards urbains permettant la régulation du trafic d'entrée de ville ;
  - En réaménageant en boulevards urbains les axes structurants à partir des accès autoroutiers et routiers majeurs ;
  - En reconfigurant les échangeurs de Saint-Antoine / Aygalades, Arnavaux / Saint Barthélemy qui permettent la connexion boulevards urbains/autoroutes ;
  - En réfléchissant à la création envisagée de l'échangeur autoroutier au Jas de Rhodes permettant le désenclavement du secteur de l'Estaque et notamment la Nerthe (zone des conteneurs,...) ;
  - Développer une offre de navettes maritimes.

### Optimiser et intégrer les espaces portuaires

Rendre les espaces portuaires des bassins Est plus efficaces et en plus grande synergie avec la ville et l'économie portuaire.

- ▣ Développer et intensifier le hub portuaire et de nouvelles liaisons passagers et marchandises ;
- ▣ Poursuivre la reconversion et l'évolution des sites industriels et optimiser l'économie productive dans les grandes zones d'activités portuaires et arrière portuaires existantes ;
- ▣ Requalifier et optimiser les espaces industrialo-logistiques et de réparation navale lourde d'Arenc à la forme 10 ;
- ▣ Développer des fonctions de logistique urbaine sur Arenc et les Arnavants ;
- ▣ Renforcer les capacités d'accueil logistiques et industrielles du Marché d'Intérêt National ;
- ▣ Développer des solutions de logistique urbaine en s'appuyant sur les capacités du futur faisceau ferroviaire de Mourepiane.
- ▣ Réfléchir à la réalisation d'un pôle de projet entre la Nerthe et l'Estaque s'appuyant sur une approche économique globale à la fois scientifique, de loisirs, tertiaire et logistique.

### Accroître la qualité de vie des habitants et l'attractivité de ce territoire

La préservation et la valorisation du paysage industriel et maritime contribuent à retrouver et améliorer la qualité de vie des riverains et appuyer le renouveau de ce territoire.

- ▣ Rendre accessible au public tout ou partie de la digue du port en compatibilité avec les activités portuaires ;
  - ▣ Protéger les continuités végétales et boisées, prolongement du parc de Séon ;
  - ▣ Aménager un sentier du littoral sur la corniche de Séon en belvédère sur le port ;
- Aménager un parc linéaire situé le long du ruisseau des Aygalades dans le double objectif de valorisation et de création d'une zone **naturelle** d'expansion des crues dans la continuité du parc « éco paysager » d'Euroméditerranée. Cette continuité écologique assure une liaison entre les différents quartiers traversés ;
- ▣ Aménager les cheminements doux assurant l'accessibilité des parcs urbains depuis les différentes centralités ;
  - ▣ Améliorer la porosité entre la ville et les espaces portuaires au delà de la forme 10 jusqu'à Corbière tout en conciliant le développement du port de l'Estaque-Lave et des activités de loisirs ;
  - ▣ Développer et valoriser le pôle touristique structurant de l'Estaque en tenant compte de la capacité d'accueil des milieux naturels marins et des enjeux de desserte terrestre des sites en étendant la zone de baignade des plages de Corbières ;
  - ▣ Développer une offre culturelle et de loisirs en prenant appui sur les projets en cours ;
  - ▣ Anticiper les besoins futurs et conforter le centre de transfert des ordures ménagères de Saint-Louis indispensable pour assurer la bonne gestion des déchets.

### 6.3.2. DE SAINT-ANTOINE A LA ROSE, UN TERRITOIRE D'HABITAT A CONFORTER PAR L'ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE

Ce territoire englobe la centralité de Saint-Antoine / Grand-Littoral et s'articule avec le territoire de projets de la Façade Maritime Nord.

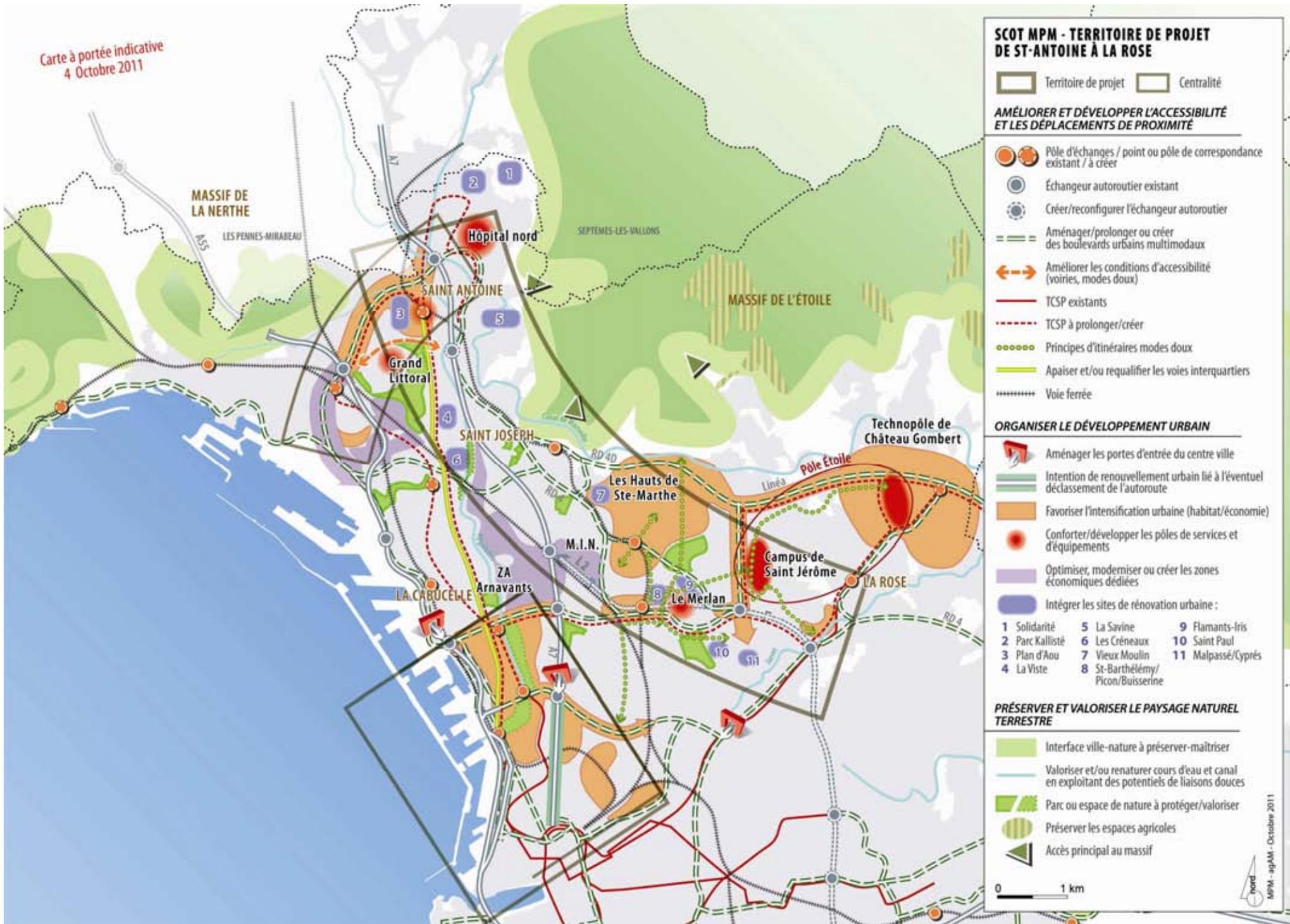
Dédié à l'habitat et à l'économie de la connaissance, ce territoire en mutation doit être accompagné par une forte intervention publique. Il joue également un rôle majeur pour le fonctionnement viaire du territoire métropolitain (réalisation de la L2 et de la **LINEA/RD4d/U4d**).

#### 6.3.2.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Ce territoire :

- ▣ S'inscrit dans le cadre de la grande accessibilité métropolitaine avec la réalisation de la L2, du **Boulevard urbain LINEA/RD4d/U4d** et leurs connections à l'autoroute A7 permettant d'améliorer l'ossature de l'organisation métropolitaine. Pour établir une liaison Est-Ouest, la mise en place d'un réseau TCSP permettra la desserte et le développement du pôle technologique de l'Etoile ;
- ▣ Joue un rôle majeur au niveau des enjeux de renouvellement urbain, de cohésion sociale et de mixité urbaine et dont le développement nécessite de conforter son attractivité et d'améliorer sa qualité résidentielle ;
- ▣ Est essentiel pour le développement de l'économie de la connaissance : il convient de conforter les filières d'excellence dont le développement constitue un enjeu crucial en rassemblant la recherche et l'enseignement supérieur, la technologie, la formation, les services spécialisés aux entreprises et le tertiaire de haut niveau.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



**SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET DE ST-ANTOINE À LA ROSE**

Territoire de projet    Centralité

**AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ**

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Échangeur autoroutier existant
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voiries, modes doux)
- TCSP existants
- TCSP à prolonger/créer
- Principes d'itinéraires modes doux
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Voie ferrée

**ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

- Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées
- Intégrer les sites de rénovation urbaine :

- |                 |                                  |                    |
|-----------------|----------------------------------|--------------------|
| 1 Solidarité    | 5 La Savine                      | 9 Flamants-Iris    |
| 2 Parc Kallisté | 6 Les Crènaux                    | 10 Saint Paul      |
| 3 Plan d'Aou    | 7 Vieux Moulin                   | 11 Malpassé/Cyprés |
| 4 La Viste      | 8 St-Barthélémy/Picon/Buisserine |                    |

**PRÉSERVER ET VALORISER LE PAYSAGE NATUREL TERRESTRE**

- Interface ville-nature à préserver-maîtriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Préserver les espaces agricoles
- Accès principal au massif

0 1 km

### 6.3.2.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

#### Améliorer l'accessibilité et les déplacements

La grande accessibilité métropolitaine nécessite à la fois de réorganiser les grands accès autoroutiers et d'organiser les grands corridors de transports collectifs entre les grands pôles de MPM et ceux de la métropole.

- ▣ Organiser les infrastructures routières et les hiérarchiser afin de devenir le support d'un développement urbain plus qualitatif et en relation avec les espaces de services et de commerces ;
- ▣ Articuler le maillage des boulevards urbains multimodaux avec le réseau routier, en particulier, la RD4d permettant la liaison entre les territoires nord et est de Marseille et la LINEA/RD4d/U4d irriguant le réseau des voiries secondaires ;
- ▣ Terminer la L2, grande liaison autoroutière qui participe au contournement de Marseille ;
- ▣ Reconfigurer certains échangeurs pour assurer la grande accessibilité métropolitaine (échangeurs de Saint-Antoine, de Wresinski et de Frais-Vallon) ;
- ▣ Etablir une liaison Est-Ouest qui permettra la desserte et le développement du technopôle de l'Etoile ;
- ▣ Organiser des pôles d'échanges et les gares en cohérence et en liaison avec les centralités.

#### Organiser le développement urbain et améliorer le cadre de vie

L'amélioration de la qualité résidentielle est un élément moteur pour conforter l'attractivité de ce territoire. Cette ambition s'articule à un développement urbain qui s'effectue prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants qui sont à organiser pour préserver l'espace et promouvoir ainsi un rapport exemplaire entre ville et nature.

- ▣ Organiser le développement autour des centralités hiérarchisées (Saint-Antoine, le Merlan, Sainte-Marthe) ;
- ▣ Intégrer les opérations de rénovation urbaine (ANRU) et les poches d'habitat fragilisé ;
- ▣ Assurer l'équilibre social des territoires par la production d'une offre de logements sociaux **diversifiés** et l'accès pour tous aux équipements, services et emplois ;
- ▣ Réhabiliter et intégrer dans la restructuration urbaine les grands ensembles d'habitat, souvent mal desservis, peu équipés voire marginalisés ;
- ▣ Favoriser une diversification des formes et des types de logements ;
- ▣ Faciliter les conditions de déplacements de proximité par la suppression des effets de barrières et de coupures liés aux infrastructures ;
- ▣ Maîtriser l'urbanisation en frange des espaces naturels ;
- ▣ Assurer la place des parcs et de la nature en ville ;
- ▣ Traiter les interfaces entre ville et nature pour limiter les risques naturels majeurs (incendie,...).
- ▣ **Anticiper les besoins futurs pour assurer une bonne gestion des déchets.**

#### Assurer le développement économique et commercial

Le dynamisme économique doit s'appuyer sur l'enseignement supérieur et la recherche, le pôle hospitalier et la densification des espaces économiques.

- ▣ Concentrer une économie de la connaissance compétitive et attractive dans le pôle de l'Etoile en préservant et en optimisant des capacités pour l'accueil d'entreprises innovantes et de l'enseignement supérieur et recherche sur le technopôle de Château-Gombert et son extension ;
- ▣ Réaménager les sites d'enseignement supérieur de Saint-Jérôme et Château-Gombert ainsi que celui de l'hôpital Nord ;
- ▣ Conforter les filières d'excellence ;
- ▣ Développer l'axe entre Saint-Jérôme et Château-Gombert pour affirmer le pôle de Nord-Etoile ;
- ▣ Conforter l'hôpital Nord en le développant comme un pôle d'équipements et de services ;
- ▣ Développer la densification de certains espaces à dominante économique le long des boulevards urbains requalifiés ou créés ;

- ▣ Conforter des espaces économiques dédiés et moderniser le Centre Urbain du Merlan en le développant comme une véritable centralité secondaire ;
- ▣ Favoriser le développement économique et commercial de proximité.

### 6.3.3. LA VALLEE DE L'HUVEAUNE, UN TERRITOIRE PIVOT DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET URBAIN

Espace économique majeur en pleine mutation, la Vallée de l'Huveaune est, avec la Façade Maritime Nord, un territoire stratégique de par son potentiel de développement important et nécessite un aménagement cohérent et qualitatif.

L'amélioration de son accessibilité, l'organisation cohérente de son corridor économique sont des enjeux primordiaux en réponse à une forte mobilité. Ce sont aussi des leviers essentiels pour le positionnement et le développement de la Vallée de l'Huveaune, en interface étroite avec le Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

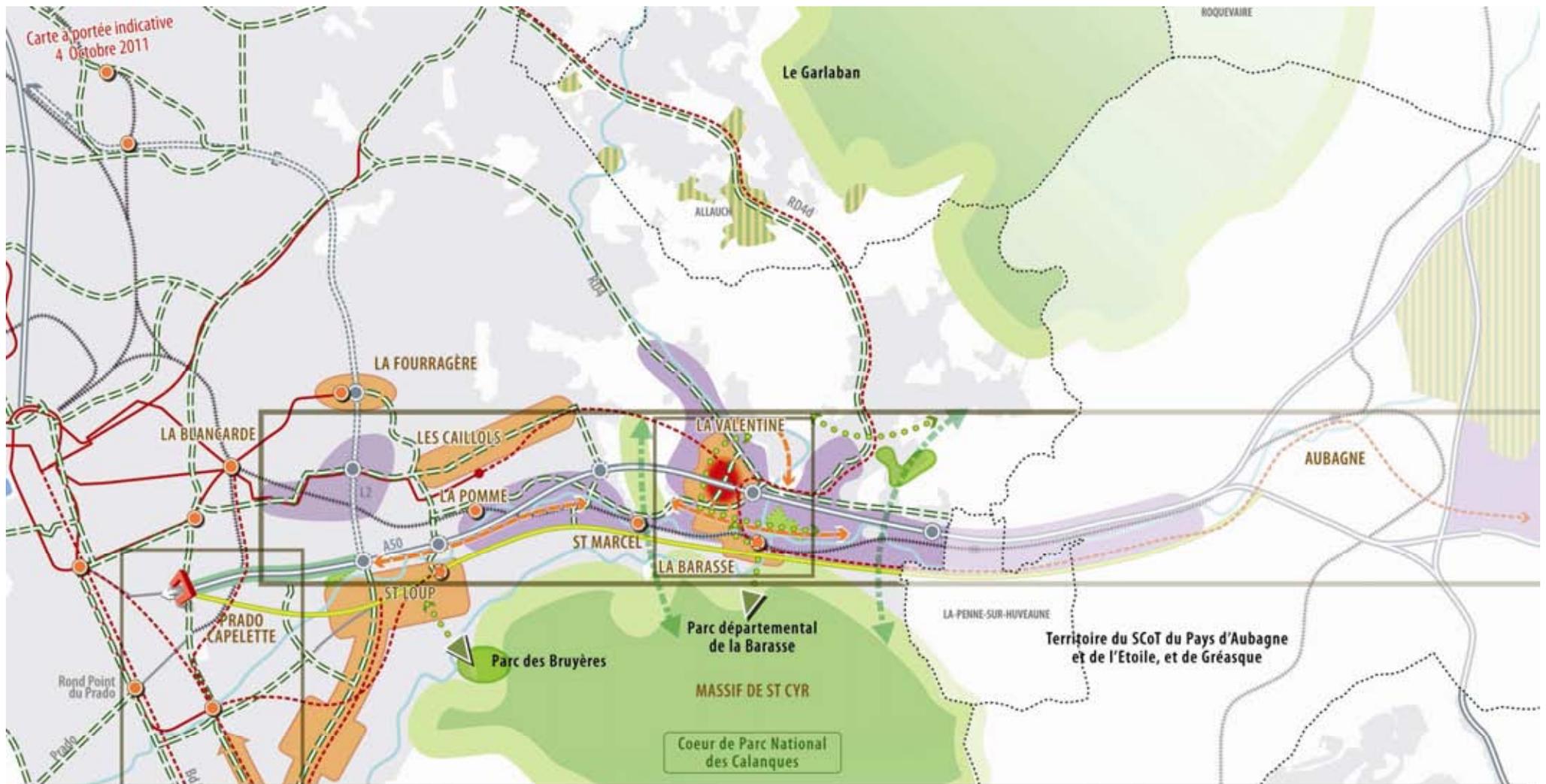
Située au carrefour des grandes entités écologiques et paysagères majeures, la préservation, la valorisation de ces espaces naturels (massifs du Garlaban, Sainte-Baume, **Douard** et Saint-Cyr, cours d'eau de l'Huveaune, **et du Fauge**) sont essentielles pour développer l'attractivité et la qualité de vie de ce territoire. Son développement urbain devra en conséquence être davantage maîtrisé pour préserver les paysages, les milieux naturels et limiter l'exposition aux risques d'inondation, d'incendie et de mouvements de terrain.

#### 6.3.3.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Ce territoire :

- ▣ S'inscrit dans la mise en œuvre de la grande accessibilité métropolitaine pour assurer la connexion aux territoires voisins à l'Est, par les transports collectifs ;
- ▣ Participe à la diversité de l'offre économique de l'agglomération par l'évolution et la diversification de ses activités et l'intégration de ses sites industriels ;
- ▣ **Contribue** à la promotion d'un rapport exemplaire entre ville et nature : accessibilité au futur Parc National des Calanques **et au Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume**, préservation des structures paysagères et écologiques majeures de l'Huveaune et des piémonts des massifs de Saint-Cyr, du Garlaban, **du Douard, et de la Sainte-Baume** et traitement de leurs interfaces avec la ville ;
- ▣ S'inscrit dans la restructuration et le renouvellement organisés autour de la centralité de premier niveau de Valentine/Barasse à constituer et des centralités secondaires (Saint-Loup, Gémenos) et d'une trame de transports collectifs performants.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET - VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Territoire de projet Centralité

#### AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- Échangeur autoroutier existant
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier

- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers
- Axe structurant
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- TCSP existants
- TCSP à prolonger/créer
- Organiser les échanges multimodaux

Améliorer les conditions d'accessibilité

Voie ferrée

#### ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Optimiser, moderniser ou créer des zones économiques dédiées
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements

#### VALORISER LA PROXIMITÉ DE LA NATURE

- Interface ville-nature à préserver-maîtriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Restaurer les liaisons écologiques locales
- Principes d'itinéraires modes doux
- Préserver les espaces agricoles
- Accès principal au massif

0 1 km

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET - VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Territoire de projet Centralité

#### AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer

Échangeur autoroutier existant

Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier

Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux

Apaiser et/ou requalifier les voies interquartiers

Axe structurant

Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute

TCSP existants

TCSP à prolonger/créer

Organiser les échanges multimodaux

Améliorer les conditions d'accessibilité

Voie ferrée

#### ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Optimiser, moderniser ou créer les zones économiques dédiées

Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)

Aménager les portes d'entrée du centre ville

Conforter/développer les pôles de services et d'équipements

#### VALORISER LA PROXIMITÉ DE LA NATURE

Interface ville-nature à préserver-maîtriser

Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces

Parc ou espace de nature à protéger/valoriser

Restaurer les liaisons écologiques locales

Principes d'itinéraires modes doux

Préserver les espaces agricoles

Accès principal au massif

0 1 km

### 6.3.3.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES :

#### Améliorer les conditions de déplacement

L'amélioration des conditions de déplacements et d'accessibilité sont nécessaires pour assurer un meilleur fonctionnement du territoire et appuyer le développement urbain et économique :

- ▣ Compléter et hiérarchiser le réseau de voirie en favorisant les transports collectifs et les modes doux (L2, LINEA/RD4d/U4d, terminaison et échangeurs A 50 reconfigurés ou créés) ;
- ▣ Créer, prolonger et/ou requalifier les boulevards urbains multimodaux (Cabassud, La Pomme, Libérateurs, U400) ;
- ▣ Aménager une « trame active » canalisant le trafic lié aux zones d'activités vers le pôle multimodal de la Barrasse;
- ▣ Renforcer de façon significative l'accessibilité en TC : pour les relations avec le centre-ville, en s'appuyant sur le pôle d'échanges de La Valentine / Barasse et le TCSP Aubagnais prolongé jusqu'à ce pôle et pour la desserte interne de la Vallée de l'Huveaune des lignes de TCSP au nord et au sud de l'Huveaune vers Les Caillols et vers Saint-Loup, ainsi que vers Sainte-Marthe ;
- ▣ Aménager ou réorganiser des pôles d'échanges structurants permettant la construction d'une offre intermodale : le nouveau pôle d'échanges d'agglomération Valentine / Barasse, doté d'un parc relais ; point de convergence des réseaux marseillais et aubagnais et d'interconnexion avec la 3<sup>ème</sup> voie TER qui pourrait permettre à terme une desserte par les trains régionaux à grande vitesse ;
- ▣ Développer et mettre en œuvre le schéma directeur des modes doux s'appuyant sur la trame verte et sur les berges de Huveaune **et du Fauge** desservant les centralités et les pôles d'emplois.

#### Organiser le développement urbain et renforcer les espaces économiques

Pour renforcer ce territoire, il faut organiser son développement urbain, économique et commercial :

- ▣ Construire une centralité de premier niveau dans le secteur Valentine / Barasse prenant appui sur le pôle commercial de rayonnement métropolitain et la future gare TER ;
- ▣ Structurer une centralité secondaire à Saint Loup ;
- ▣ Conforte **les fonctions de centralités** de la commune de Gémenos ;
- ▣ Maintenir et renforcer dans les centralités **de proximité**, des niveaux de services, d'équipements et d'accès ;
- ▣ Produire de la mixité urbaine et sociale en favorisant la mixité des fonctions compatibles dans les centralités et les sites les mieux desservis et renforcer le niveau de services et d'équipements de proximité et interquartiers et enfin réinsérer les quartiers les plus enclavés dans leur environnement ;
- ▣ Développer et améliorer l'offre de logements en maintenant sa diversité actuelle dans les secteurs les mieux desservis en TC et équipés, dans les centres anciens, les noyaux villageois, les grands ensembles d'habitat social et les copropriétés fragilisés, **tout en prenant en compte, dans certaines cas les enjeux liés aux continuités écologiques** ;
- ▣ Anticiper et créer les conditions d'accueil d'un centre urbain de transfert des déchets embranché fer.

#### Préserver les paysages et le patrimoine naturel

Permettre un projet global de préservation et de gestion des espaces naturels, agricoles et de nature en ville :

- ▣ Préserver et valoriser les structures paysagères majeures (massifs, cours d'eau) ;
- ▣ Traiter l'interface ville-nature et y maîtriser l'urbanisation en cohérence avec les objectifs de protection des paysages, des milieux naturels et de réduction du risque incendie ;
- ▣ Gérer l'accessibilité aux espaces naturels, notamment du Parc National des Calanques en identifiant des portes d'entrée et en créant les conditions d'accès privilégiant les transports collectifs, les modes doux et en organisant le stationnement à l'amont ;
- ▣ Valoriser l'Huveaune **et le Fauge** et restaurer son fonctionnement hydraulique et écologique en préservant les berges dans leur épaisseur (ripisylves) **sur l'ensemble du linéaire** ;

- ▣ Maintenir des zones d'expansion **naturelles** des crues pour réduire la vulnérabilité au risque inondation et aménager des espaces de détente, de loisirs et des cheminements doux ;
- ▣ Faire évoluer le rôle du canal de Marseille en développant aussi des fonctions paysagères et de loisirs ;
- ▣ Développer des espaces de respiration et d'agrément pour les habitants et favoriser des liaisons écologiques locales ;
- ▣ Préserver les espaces agricoles sous la forme d'une coupure à l'urbanisation (Gémenos) ;
- ▣ Préserver certains espaces ouverts en milieu urbain au nord de la Vallée (Serviane) et inciter le développement de pratiques agricoles urbaines (jardins familiaux et partagés, maraîchage) ;
- ▣ **Traiter les risques d'effet de coupure de la future LGV sur les liaisons écologiques locales et l'impact du bruit.**

#### **6.3.4. LE BOULEVARD URBAIN SUD, REMAILLER ET ORGANISER LA VILLE AUTOUR D'UN AXE STRUCTURANT**

Ce territoire longe le **Boulevard Urbain Sud** assurant la liaison **avec** territoire de projets de la Vallée de l'Huveaune jusqu'au littoral **et permettant la desserte du Parc National des Calanques, et du Parc Balnéaire du Prado, en pacifiant les circulations empruntant actuellement l'Avenue Mendès France.**

**Le Boulevard Urbain Sud doit assurer, au-delà de sa fonction viaire essentielle pour le territoire métropolitain, la liaison multimodale entre les territoires de projets de la ville de Marseille. De la vallée de l'Huveaune jusqu'au littoral et le Parc Balnéaire du Prado, il deviendra le vecteur principal d'accès au PNC ainsi que la liaison structurante entre les portes métropolitaines Sud et Est de Marseille.**

##### **6.3.4.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT**

Ce territoire :

- ▣ S'inscrit dans la mise en œuvre de la grande accessibilité métropolitaine ; sa réalisation concrétise les grands corridors de transports collectifs et de modes doux, et, l'Arc de la Connaissance via la L2 Est entre le technopôle de Luminy et le pôle de l'Etoile. Par ses entrées de ville depuis Cassis et depuis la vallée de l'Huveaune, il assure l'interface avec les territoires voisins Est ;
- ▣ Participe au rôle majeur joué par le littoral en optimisant ses espaces portuaires de plaisance (le port de la Pointe Rouge) et les plaisirs de la mer (plages et Escale Borely) ;
- ▣ Joue un rôle déterminant dans la protection des espaces naturels et dans les rapports exemplaires entre ville et nature avec la création du Parc National des Calanques et la présence du canal de Marseille, du Parc Borely, des plages du Prado et du Parc Pastré ;
- ▣ Contribue par la réalisation du Boulevard Urbain Sud à la structuration urbaine en articulation avec les transports collectifs.

##### **6.3.4.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES**

###### **Améliorer l'accessibilité et désenclaver les quartiers Sud**

Le Boulevard Urbain Sud doit permettre de désenclaver les quartiers Sud, de desservir par tous les modes de déplacements, les activités et les équipements d'échelle métropolitaine : santé, recherche, enseignement supérieur, entreprises et services, zones commerciales, tourisme,... Pour cela il doit permettre de :

- ▣ Favoriser les échanges entre le Boulevard Urbain Sud et le réseau interquartiers, et ainsi connecter les grandes artères de liaison au réseau autoroutier ;
- ▣ Interconnecter les portes d'entrée de ville, les pôles économiques et les grands équipements ;
- ▣ Adapter le profil du Boulevard Urbain Sud en fonction des territoires traversés (nombre de voies, contre-allées, en fonction des besoins de desserte) ;

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET BOULEVARD URBAIN SUD

Territoire de projet
  Centralité

#### DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS SUD ET LES ÉCHANGES AVEC LES TERRITOIRES TRAVERSÉS

- ● Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant / à créer
- ⊙ Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Boulevards urbains existants
- TCSP existants
- Organiser les échanges multimodaux
- TCSP à prolonger/créer
- Principes d'itinéraires modes doux
- Axe structurant
- Voie ferrée

#### FAIRE ÉMERGER OU REDYNAMISER LES ZONES DE POTENTIALITÉS ET DE DÉVELOPPEMENT

- ⬇ Aménager les portes d'entrée du centre ville
- Intention de renouvellement urbain lié à l'éventuel déclassement de l'autoroute
- Favoriser l'intensification urbaine (habitat/économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Intégrer les sites de rénovation urbaine

#### RENFORCER LE RAYONNEMENT DU PARC NATIONAL DES CALANQUES ET DU PÔLE TOURISTIQUE LITTORAL

- ⚓ Valoriser les ports de plaisance / les espaces balnéaires
- ➔ Poursuivre l'extension des plages
- Interface ville-nature à préserver-maîtriser
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- ↔ Favoriser l'accessibilité au PNC
- ⬇ Porte principale du PNC
- ⬇ Accès principal au massif

0 1 km

- ▣ Associer au Boulevard Urbain Sud un réseau de TCSP et de modes doux ;
- ▣ Améliorer la performance des transports collectifs autour du Boulevard Urbain Sud, d'une part, en utilisant ponctuellement ces aménagements pour les lignes de bus connexes et, d'autre part, en le connectant au prolongement du TCSP de Sainte-Marguerite à Saint-Loup et au TCSP desservant le technopôle de Luminy.

### **Conforter les zones de projets et les nouvelles dynamiques**

Le Boulevard Urbain Sud et les transports collectifs qui l'accompagnent doivent être un support d'organisation et de développement urbain. Son passage doit :

- ▣ Faire émerger des projets de développement et le renouveau de pôles urbains redynamisés (Vallon Regny, site de renouvellement urbain...) ;
- ▣ Conforter l'attractivité et le développement du technopôle de Luminy et du cluster urbain des hôpitaux ;
- ▣ Redynamiser des secteurs commerciaux et tertiaires (Bonneveine, Soude...) grâce à une accessibilité renforcée ;
- ▣ Intensifier les pôles de densité autour des zones d'enjeux opérationnels qui jalonnent le Boulevard Urbain Sud ;
- ▣ Produire des formes urbaines plus denses le long des axes structurants, des TCSP et autour des pôles de services. Lorsque c'est possible, cette densité sera organisée sous forme de façades urbaines mixtes le long du Boulevard Urbain Sud afin de structurer le paysage urbain et de donner une meilleure lisibilité aux activités.

### **Gérer l'attractivité touristique liée au littoral et au futur Parc National des Calanques**

Le Boulevard Urbain Sud longe le piémont du massif des Calanques et s'achève par le paysage de la rade sud de Marseille. Il devient ainsi un levier pour l'économie touristique et de loisirs et pour le patrimoine naturel paysager. Pour asseoir l'attractivité métropolitaine du littoral Sud, il convient de :

- ▣ Développer un pôle touristique structurant en maintenant la diversité des activités (tourisme balnéaire, de plaisance, urbain, et écotourisme) ;
- ▣ Conforter le rôle d'espace de loisirs de la plaine sportive Prado-Borely ;
- ▣ Renforcer le rôle multifonctionnel du port de la Pointe-Rouge dans le cadre du développement touristique et commercial ;
- ▣ Augmenter la capacité d'accueil touristique balnéaire (agrandir les plages de la Vieille-Chapelle...) **en intégrant les impacts sur l'environnement** ;
- ▣ Organiser et aménager les portes d'entrée du futur Parc National des Calanques ;
- ▣ Maîtriser la fréquentation du public aux abords du Parc National des Calanques en organisant les conditions de desserte touristique saisonnière ou ponctuelle (parkings relais, transports collectifs, navettes, bus des Calanques, modes doux sur des itinéraires touristiques...) ;
- ▣ Mailler le territoire en modes doux sur une logique touristique (itinéraire régional Véloroute, promenade sur le Boulevard Urbain Sud ;
- ▣ Mettre en valeur le potentiel écologique et paysager de la branche Sud du canal de Marseille (développer les liaisons douces et sentiers de découverte,...) ;
- ▣ Assurer la qualité des franges urbaines, une transition paysagère progressive et préserver les continuités végétales et boisées dans le cadre de l'interface ville-nature ;
- ▣ **Anticiper les besoins futurs pour assurer une bonne gestion des déchets.**

### 6.3.5. LA PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES, UN TERRITOIRE D'EQUILIBRE ENTRE NATURE, L'AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Ce territoire se développe sur la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues qui s'étend sur les communes de Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe et sur une partie de la commune de Marignane. La plaine est dominée au Sud par le Massif de la Nerthe, comprenant les communes d'Ensuès-la-Redonne et du Rove, et bordée au nord par le rivage des Etangs de Berre et de Bolmon.

Ce territoire s'articule avec Marignane, centralité métropolitaine du bassin Ouest de MPM.

Par la proximité de l'aéroport Marseille-Provence, des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ce territoire résidentiel joue un rôle économique majeur. Sa fonction agricole est également importante à l'échelle de MPM.

Enfin, il assure l'interface avec la Communauté d'Agglomération du Pays D'Aix et avec celle de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues.

#### 6.3.5.1. LES GRANDES THEMATIQUES DU SCOT

Ce territoire :

- ▣ S'inscrit dans la protection et la valorisation du grand paysage, de la qualité de vie et de l'environnement par sa situation entre le Massif de la Nerthe, et les rivages de l'Etang de Bolmon et de Berre ;
- ▣ Joue un rôle agricole en remplissant des fonctions économiques, environnementales et paysagères ;
- ▣ Assure la grande accessibilité et l'interface avec les territoires voisins par sa situation ;
- ▣ Offre un potentiel de développement résidentiel et économique important.

#### 6.3.5.2. LES ORIENTATIONS PROPOSEES

##### **Préserver et valoriser un patrimoine naturel, lacustre et agricole**

La mise en valeur du potentiel paysager, environnemental, du massif de la Nerthe à l'étang de Bolmon doit permettre de consolider l'image et l'attractivité de ce territoire.

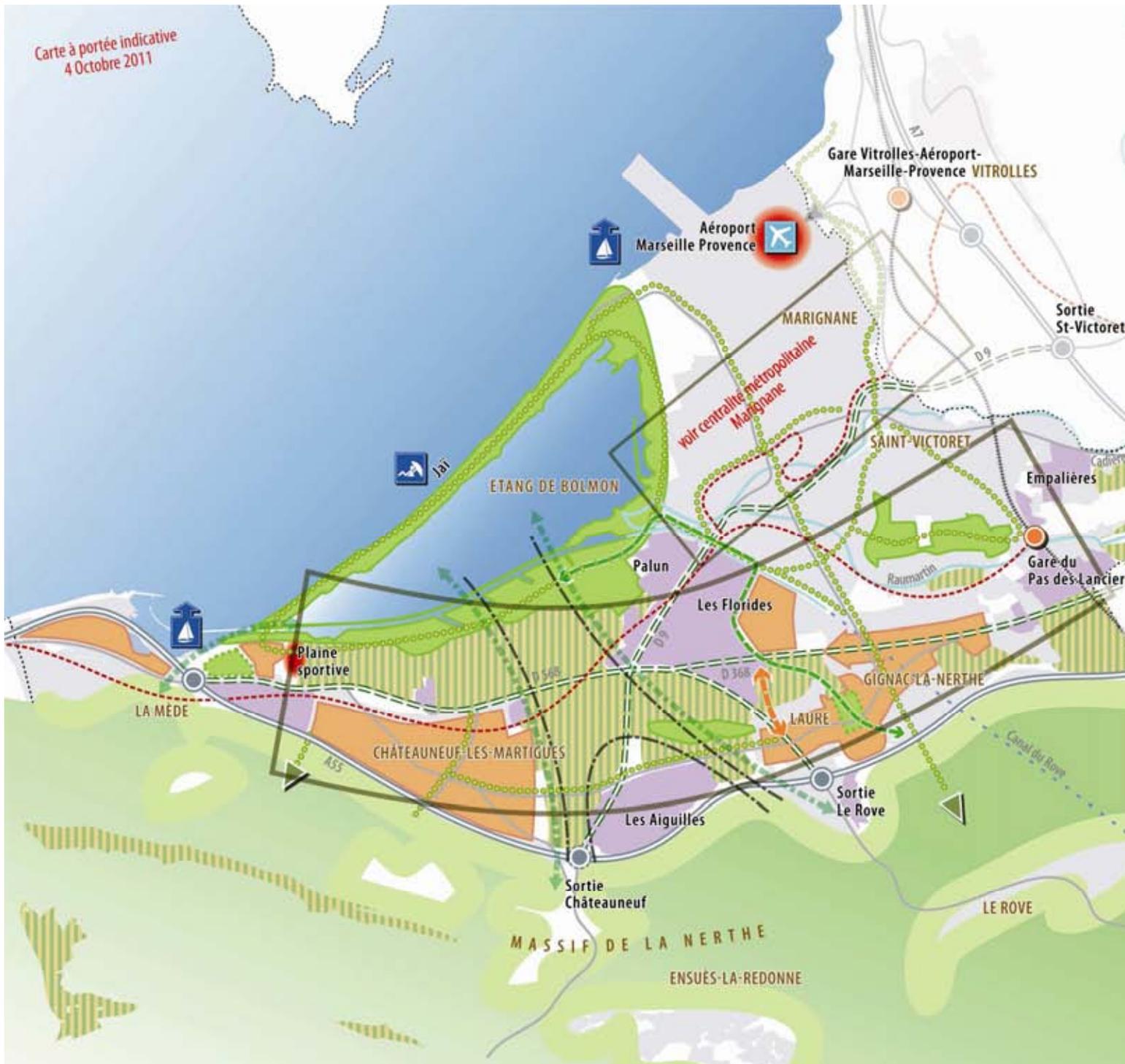
Les espaces agricoles sont une richesse à développer et à valoriser permettant de répondre à la fois aux exigences environnementales tout en étant un atout pour la qualité de vie.

- ▣ Rendre lisible, valoriser les entrées du massif de la Nerthe et aménager des sentiers de randonnée ;
- ▣ Restaurer une liaison écologique entre l'Etang de Bolmon et le Massif de la Nerthe, au travers de l'espace agricole ;
- ▣ Traiter les interfaces Ville / Nature dans un rapport qualitatif et harmonieux ;
- ▣ Protéger et valoriser les canaux et cours d'eau ;
- ▣ S'appuyer sur le patrimoine paysager remarquable des rives de l'Etang du Bolmon pour restaurer et améliorer les potentialités écologiques tout en conciliant le développement des loisirs ;
- ▣ Maintenir et valoriser les espaces agricoles en rive de l'étang de Bolmon ;
- ▣ Préserver les espaces ouverts pour créer des coupures à l'urbanisation ;
- ▣ Maintenir, développer l'agriculture et promouvoir l'agriculture raisonnée de proximité. Cette orientation passe par la mise en œuvre d'un projet durable s'appuyant sur des outils de protection renforcés.

##### **Améliorer les conditions d'accessibilité et de desserte**

La requalification des axes structurants, l'organisation d'un corridor de transports collectifs et de modes doux d'est en ouest, ainsi que le développement de liaisons ferrées, amélioreront les conditions de déplacements sur ce territoire, en participant à son développement.

Carte à portée indicative  
4 Octobre 2011



### SCOT MPM - TERRITOIRE DE PROJET PLAINE DE CHATEAUNEUF

- Territoire de projet
- Centralité

#### PRÉSERVER, VALORISER LA PATRIMOINE NATUREL TERRESTRE ET MARIN (ESPACES AGRICOLES ET LACUSTRES)

- Préserver les espaces agricoles
- Restaurer les grandes liaisons écologiques
- Coupure à l'urbanisation
- Parc ou espace de nature à protéger/valoriser
- Valoriser et/ou renaturer cours d'eau et canal en exploitant des potentiels de liaisons douces
- Principes d'itinéraires modes doux
- Voie verte (Itinéraire modes doux de loisirs)
- Interface ville-nature à préserver-maitriser
- Accès principal au massif

#### AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ EN LIAISON AVEC LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Pôle d'échanges / point ou pôle de correspondance existant
- Créer/reconfigurer l'échangeur autoroutier
- Échangeur autoroutier existant
- Aménager/prolonger ou créer des boulevards urbains multimodaux
- Améliorer les conditions d'accessibilité (voiries, modes doux)
- TCSP à prolonger/créer
- Axe structurant
- Voie ferrée
- Aéroport Marseille Provence

#### ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Favoriser l'intensification urbaine (habitat / économie)
- Conforter/développer les pôles de services et d'équipements
- Optimiser, moderniser ou créer des zones économiques dédiées
- Valoriser les ports de plaisance et accroître leur capacité
- Valoriser les espaces balnéaires

0 1 km

- ▣ Compléter le demi-échangeur de Carry-le-Rouet à hauteur de la zone d'activité des Aiguilles et traiter l'entrée du territoire ;
- ▣ Requalifier en boulevard urbain les départementales 568, 368 et 9 pour faciliter les accès aux activités tout en structurant la forme urbaine et en intégrant les besoins de circulations douces ;
- ▣ Renforcer le rôle du pôle d'échanges de la gare de Pas-des-Lanciers ;
- ▣ Etudier les possibilités à long terme qu'offrirait le site propre de la voie des Pétroliers ;
- ▣ Aménager un itinéraire de « loisirs, promenades et découvertes » autour de l'étang de Bolmon, le long du canal du Rove et vers la gare de Pas-des-Lanciers ;
- ▣ Développer un maillage de modes doux entre les secteurs urbains et reliant les espaces de loisirs et les espaces naturels.

### **Orienter son développement urbain et économique vers une logique d'intensification, de renouvellement et de formes urbaines plus denses**

L'organisation du développement urbain et économique devra être équilibrée, le renouvellement de l'offre d'espaces économiques et la diversité des activités assurées. L'offre économique devra s'inscrire dans un développement maîtrisé, partagé et optimisé des espaces pour pallier la rareté foncière.

L'attractivité résidentielle, touristique et économique ainsi que l'identité du territoire prendront appui sur la valorisation de la façade lacustre.

- ▣ Assurer un développement équilibré et maîtrisé de Châteauneuf-les-Martigues et Gignac-la-Nerthe par une recherche de densification urbaine renforcée ;
- ▣ Développer l'urbanisation en continuité du tissu existant dans le respect des coupures à l'urbanisation, de la préservation du patrimoine agricole et des rives du Bolmon ;
- ▣ Intensifier l'urbanisation dédiée à l'économie autour de la gare de Pas-des-Lanciers ;
- ▣ Optimiser et requalifier les zones d'activités existantes pour renforcer leur attractivité ;
- ▣ Développer de nouveaux sites dédiés à l'économie (secteur du Bricard, du Billard,...) et organiser leur extension pour l'accueil de PME/PMI et répondre aux besoins de développement du tissu économique existant (Eurocopter,...) ;
- ▣ Favoriser leur intégration urbaine et naturelle ;
- ▣ Conforter la vocation logistique des Aiguilles ;
- ▣ Utiliser la proximité de l'aéroport pour s'inscrire dans l'économie de la connaissance compétitive et attractive ;
- ▣ Créer des activités liées à la mer en développant des pôles de loisirs aux extrémités du cordon du Jaï, notamment en confortant le port de Marignane et le pôle de plaisance dans la Baie des Crottes ;
- ▣ Conforter le centre de transfert des ordures ménagères d'Ensues-la-Redonne, indispensable pour bonne gestion des déchets des communes de l'ouest de MPM.

## 7. GLOSSAIRE

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>AOT</b>           | Autorité Organisatrice de Transports                               |
| <b>CIF</b>           | Convention d'Intervention Foncière                                 |
| <b>DFCI</b>          | Défense des forêts contre les Incendies                            |
| <b>DOG</b>           | Document d'Orientations Générales                                  |
| <b>DTA</b>           | Directive Territoriale d'Aménagement                               |
| <b>ENE</b>           | Engagement National pour l'Environnement                           |
| <b>EPCI</b>          | Etablissement Public de Coopération Intercommunale                 |
| <b>EPFR</b>          | Etablissement Public Foncier Régional                              |
| <b>GPMM</b>          | Grand Port Maritime de Marseille                                   |
| <b>ICPE</b>          | Installations Classées pour la Protection de l'Environnement       |
| <b>ITER</b>          | Réacteur Thermonucléaire Expérimental International                |
| <b>LINEA</b>         | Liaison Interquartiers au Nord-Est de l'Agglomération              |
| <b>LGV</b>           | Ligne à Grande Vitesse   |
| <b>MIN</b>           | Marché d'Intérêt National  |
| <b>MP2013</b>        | Marseille Provence 2013  |
| <b>MPM</b>           | Marseille Provence Métropole                                       |
| <b>MUCEM</b>         | Musée des Civilisations d'Europe et de la Méditerranée             |
| <b>Norme RT 2012</b> | Réglementation thermique 2012                                      |
| <b>OIN</b>           | Opération d'Intérêt National                                       |
| <b>ONF</b>           | Office National des Forêts   |
| <b>PADD</b>          | Projet d'Aménagement et de Développement Durable                   |
| <b>PAVE</b>          | Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces Publics             |
| <b>PDU</b>           | Plan de Déplacement Urbain   |
| <b>PEB</b>           | Plan d'Exposition au Bruit   |
| <b>PIDAF</b>         | Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier |
| <b>PLU</b>           | Plan Local d'Urbanisme   |
| <b>PME / PMI</b>     | Petites et les Moyennes Entreprises /                              |
| <b>PNC</b>           | Parc National des Calanques  |
| <b>PNRQAD</b>        | Programme National de Requalification Quartiers Anciens Dégradés   |
| <b>PPA</b>           | Plan de Protection de l'Atmosphère                                 |
| <b>PPBE</b>          | Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement                   |
| <b>PPR</b>           | Plans de Prévention des Risques                                    |
| <b>PPRI</b>          | Plan de Prévention des Risques Inondation                          |
| <b>PPRIF</b>         | Plan de Prévention des risques Incendie de Forêt                   |
| <b>PPRS</b>          | Plan de Prévention des Risques Sismiques                           |
| <b>SAFER</b>         | Société d'aménagement foncier et d'établissement rural             |
| <b>SCOT</b>          | Schéma de Cohérence Territoriale                                   |
| <b>SDA</b>           | Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Publics            |
| <b>SDAGE</b>         | Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux              |
| <b>SRU</b>           | Solidarité et Renouvellement Urbains                               |
| <b>TC</b>            | Transports collectifs  |
| <b>TCSP</b>          | Transports collectifs en Site Propre                               |
| <b>TER</b>           | Transport Express Régional   |
| <b>ZNIEFF</b>        | Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique    |