



**SCOT**

Schéma de cohérence territoriale  
de Marseille Provence Métropole

# **Schéma de Cohérence Territoriale**

**Communauté Urbaine  
Marseille Provence Métropole**

## **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

**Conseil Communautaire du 28 juin 2010**

## **RAPPEL : METHODE ET CALENDRIER**

L'élaboration du SCOT de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) a commencé en 2005 par une phase de diagnostic et d'appropriation du territoire. Ce diagnostic a été présenté aux personnes publiques associées (PPA) le 12 avril 2006 et à la population lors d'une réunion publique le 3 mai 2006. Il a été complété par un état initial de l'environnement (EIE). Plusieurs conférences-débat largement ouvertes ont été organisées tout au long de ce processus. Des études complémentaires sur l'agriculture, les paysages, le littoral et les disponibilités foncières ont été engagées. Une mission d'accompagnement et d'évaluation environnementale ainsi qu'une étude sur les continuités et corridors écologiques sont aujourd'hui en cours.

Cette première phase a permis d'identifier les enjeux du territoire de MPM pour les décennies à venir.

Parrallèlement, des réflexions sur l'avenir de la Métropole ont été menées par différents acteurs locaux et institutions.

**Ce projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT a pour ambition de répondre aux enjeux identifiés. Il définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme en matière de développement économique, d'habitat, de déplacement, de protection de la nature...** Il affirme le choix d'un mode de développement et d'aménagement durable pour les 20 années à venir.

C'est un document à portée stratégique qui trouvera sa déclinaison dans le Document d'orientations générales (DOG)<sup>1</sup>. Ce dernier définira les principes et les règles d'urbanisme qui s'imposeront aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et aux documents sectoriels tels que le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Plan Climat Territorial.

Il prend en compte les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) arrêtée par l'Etat en mai 2007 et du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée adopté en novembre 2009. Il intègre à ce stade les travaux menés dans le cadre de la future charte du Parc National des Calanques.

Il a été élaboré depuis le mois de septembre 2009 par le Groupe de travail SCOT composé d'élus communautaires, assisté par le groupement Algoé / Francis Ampe / Michel Chiappero, en étroite collaboration avec la Direction de l'Urbanisme et du Foncier et plus généralement avec l'ensemble des directions de la Communauté urbaine.

Enrichi, dans un premier temps, par les échanges organisés avec les communes (réunions par bassin de vie), le Conseil de Développement et les principaux partenaires institutionnels, un avant-projet de PADD, version V4, a été soumis à la concertation officielle marquée par la réunion des Personnes Publiques Associées le 19 avril 2010, une réunion publique le 6 mai 2010 et la présence des registres dans les 18 mairies et au siège de MPM.

Au total, avec environ 50 réunions de travail, ce sont près de 400 personnes qui ont pris part à l'élaboration de ce document.

Il a été soumis au Comité de Gouvernance (bureau élargi de MPM) le 31 mai pour une validation définitive, et pour permettre un débat en Conseil communautaire le 28 juin 2010.

<sup>1</sup> Qui devrait devenir le document d'orientations et d'objectifs (DOO) avec la prochaine loi Grenelle II.

<b>Fondements du PADD : Une ambition pour le futur de la Métropole Sud et de Marseille Provence Métropole .....</b>	<b>6</b>
Défis et Enjeux .....	6
Des dysfonctionnements récurrents et des faiblesses structurelles .....	7
Le choix d'un développement durable.....	9
Les trois principes qui structurent le PADD.....	9
Les objectifs qui rythment le PADD.....	10
Quatre axes stratégiques pour relever les défis.....	11
<b>Axe stratégique 1 : Une Métropole euroméditerranéenne à vocation mondiale .....</b>	<b>13</b>
[1] Affirmer le rayonnement d'une Métropole de carrefour et d'échanges... ..	13
[1.1] ...ce qui impose de développer les fonctions maritimes et portuaires en interaction avec les territoires... ..	13
[1.2] ...qui s'appuie sur la dynamique d'Euroméditerranée.....	14
[1.3] ... qui place la Métropole au cœur des liaisons de transport euro-méditerranéennes.....	14
[1.4] ...en renforçant les portes d'entrée du territoire, leurs relations et leurs accès.....	15
[2] Installer la Métropole dans l'économie de la connaissance .....	15
[2.1] Organiser le réseau des pôles de recherche et de technologie, renforcer les lieux et structures d'innovation.....	15
[2.2] S'appuyer sur l'ensemble des fonctions universitaires comme facteur de développement humain et économique .....	16
[2.3] Installer durablement une Métropole créative .....	16
[3] Mettre la culture, la mer, l'environnement et l'économie des loisirs au cœur des messages de la Métropole.....	17
[3.1] Valoriser la culture et l'événementiel en tant que support d'une image internationale .....	17
[3.2] La mer et les grands paysages terrestres et littoraux, facteurs d'attractivité .....	17
[3.3] Viser une exemplarité environnementale globale .....	17
[3.4] Renforcer l'économie des loisirs et la destination touristique de la Métropole .....	18
<b>Axe stratégique 2 : Un fait métropolitain nourri par la réalité multipolaire.....</b>	<b>19</b>
[4] Appuyer le développement métropolitain à partir du Grand Centre de Marseille .....	19
[5] Assumer un rôle central dans l'organisation du territoire métropolitain, de Fos à Cadarache .....	20
[5.1] Euroméditerranée, une composante majeure du fait métropolitain .....	20
[5.2] Organiser et mettre en réseau les grands équipements au service de toute la Métropole ..	21

[6] Mettre en synergie et optimiser l'organisation des espaces de développement économique.....	21
[6.1] Développer les 5 économies de manière complémentaire .....	21
[6.2] Un développement maîtrisé et partagé des espaces économiques pour pallier la rareté foncière .....	22
[7] Optimiser les liaisons entre pôles métropolitains en priorisant les transports collectifs .....	24
[7.1] Structurer et relier les équipements et les infrastructures.....	24
[7.2] Assurer des liaisons durables avec les autres pôles en développement.....	25
[8] Organiser les interfaces avec les autres territoires métropolitains .....	25
<b>Axe stratégique 3 : Une organisation spatiale qui engage MPM dans le développement durable</b>	<b>28</b>
[9] S'appuyer sur les centralités, les renforcer pour densifier et organiser le maillage de l'espace urbain.....	28
[9.1] Organiser l'espace urbain autour de centralités hiérarchisées .....	28
[9.2] Engager les territoires de projets .....	31
[9.3] Articuler l'intensité urbaine avec le réseau de transports en commun.....	31
[9.4] Hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux pour un fonctionnement fluide .....	35
[9.5] Faire évoluer le rôle et l'organisation des infrastructures en milieu urbain .....	35
[9.6] Assurer la place de la logistique urbaine.....	36
[10] Organiser les transformations urbaines dans une optique de renouvellement, d'intensité et de qualité .....	37
[10.1] Organiser le renouvellement urbain pour préserver l'espace .....	37
[10.2] Imposer des principes forts de densification ciblée.....	37
[10.3] Faire évoluer les formes urbaines dans les opérations d'aménagement.....	38
[11] Gérer de façon dynamique la croissance de l'habitat en intégrant les évolutions sociétales.....	38
[11.1] Des objectifs de croissance et un nouvel équilibre entre les bassins de vie Est, Centre et Ouest .....	38
[11.2] Des logements diversifiés ciblant les grandes catégories de populations.....	38
[11.3] Rééquilibrer et répartir l'habitat social.....	38
[12] Réaliser les grands équipements communautaires .....	39
[12.1] Organiser les grands espaces publics ouverts .....	39
[12.2] Mettre à niveau l'offre existante et créer de nouveaux équipements.....	39
[13] Maîtriser les ressources et les risques .....	41

[13.1] Gérer et assurer la pérennité de la ressource en eau.....	41
[13.2] Limiter les risques en amont .....	41
[13.3] Intégrer la nuisance du bruit dans la planification .....	42
[13.4] Améliorer la qualité de l'air .....	42
[13.5] Optimiser la gestion des déchets .....	42
[14] Viser une agglomération durable contribuant aux objectifs climatiques de maîtrise énergétique .	43
<b>Axe stratégique 4 : MPM, territoire de proximité et de solidarité.....</b>	<b>44</b>
[15] Organiser les proximités à partir des centralités secondaires, pôles de vie bien équipés et desservis.....	44
[15.1] Renforcer les centralités de l'armature urbaine .....	44
[15.2] Faire vivre les différents niveaux de centralités secondaires et de proximité.....	44
[15.3] Faire évoluer les modes de fonctionnement par l'exemple : écoquartiers et nouvelles urbanités.....	45
[16] Fabriquer une ville du vivre ensemble.....	45
[16.1] Répondre à l'enjeu de la mixité fonctionnelle.....	45
[16.2] Assurer l'équilibre social des territoires.....	46
[16.3] Intégrer les territoires en marge et renforcer la cohésion sociale .....	46
[17] Entre mer et collines, préserver et valoriser un patrimoine naturel d'exception .....	47
[17.1] Valoriser le littoral et faciliter son accès .....	47
[17.2] Mettre en place une trame verte et bleue qui contribue au maintien de la biodiversité.....	48
[17.3] Optimiser la fréquentation des massifs en préservant leur richesse naturelle et leurs forêts .....	48
[18] Maintenir les espaces agricoles et forestiers et développer la nature en ville .....	51
[18.1] Maintenir les espaces agricoles, dans une logique de projet .....	51
[18.2] Développer la nature en ville.....	51
[18.3] Prendre en compte les espaces naturels du quotidien .....	52

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

## **Défis et Enjeux**

Le PADD prend appui sur un ensemble de réflexions partagées mettant en évidence les enjeux et défis que Marseille Provence Métropole aura à relever dans le futur.

### **MPM, une ambition métropolitaine**

Le premier de ces défis est celui de l'échelle de réflexion. **MPM est au cœur d'une grande Métropole qui partage des enjeux communs** : préservation de la grande qualité des espaces naturels et maritimes, dynamiques économiques et résidentielles, intensité des échanges.

Ces enjeux définissent l'échelle à laquelle la majeure partie des problématiques doit véritablement être traitée : économie, rayonnement, attractivité, enseignement supérieur et recherche, transports et déplacements, culture, environnement...

La Métropole Marseillaise s'appuie sur des pôles urbains en développement, en premier lieu l'Opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée, de grands projets d'infrastructures comme la Ligne Grande Vitesse PACA ou d'équipements comme le MUCEM, le Fonds Régional d'Art Contemporain ou le Centre Régional de la Méditerranée.

Les pôles métropolitains d'Aix, de Vitrolles-Marignane, du pourtour de l'Etang de Berre, des vallées de la Durance et de l'Arc, du Pays Aubagnais et plus largement du delta du Rhône contribuent à son développement. Prémises d'une gouvernance métropolitaine de projets, des actions communes se mettent aujourd'hui en place autour de grands dossiers comme Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture ou le Syndicat Mixte des Transports.

Le périmètre du SCOT constitue donc en lui-même une anomalie. Le périmètre pertinent se situe à l'échelle de cette Métropole multipolaire. Aujourd'hui chaque pôle réfléchit à son avenir dans les limites son territoire institutionnel aux dépens de la nécessaire construction d'un destin commun.

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

Certains enjeux ne peuvent attendre : l'organisation des transports, le renouvellement urbain, la protection de l'environnement, en sont l'illustration. MPM a donc décidé d'élaborer son SCOT dès aujourd'hui car la construction métropolitaine se fera progressivement et ses outils d'interventions mettront du temps avant de se mettre en place.

**Pour son premier exercice de planification, MPM fait délibérément le choix de s'inscrire dans cet espace de réflexion qu'est le fait métropolitain.** Elle y trouvera les complémentarités et pourra y proposer les coopérations indispensables avec ses territoires voisins. MPM suggère dans ce sens, à l'Etat, de lancer et de piloter une démarche inter-SCOT afin de concrétiser, au bon niveau, la problématique métropolitaine

Pour MPM, ce SCOT doit être l'une des pierres fondatrices de la communauté de destin de 2 millions de métropolitains.

## **Des dysfonctionnements récurrents et des faiblesses structurelles**

Alors que le contexte international a évolué et qu'une dynamique a été engagée depuis 15 ans, MPM connaît des dysfonctionnements et des faiblesses structurels.

### **Relever le défi social**

Construite sur la base de flux d'immigration constants, MPM, à l'image de son centre historique, a toujours fait face au défi de l'intégration de nouvelles populations venant d'horizons très variés. Aujourd'hui mosaïque interculturelle de plus d'un million d'habitants en 2006, et malgré une croissance démographique assez forte ces dernières années, MPM rencontre des difficultés sociales. Certaines populations sont plus exposées que d'autres et souffrent d'un manque d'accessibilité aux pôles de services et d'emplois, d'une offre de logements et d'emplois insatisfaisante. Certains quartiers sont encore sous-équipés et stigmatisés. D'autres connaissent des phénomènes d'habitat insalubre. MPM est ainsi un territoire fragmenté territorialement et socialement. Les écarts de revenus sont parmi les plus importants observés en France. De grands efforts ont été réalisés pour le renouvellement urbain sur le plan de l'habitat, des espaces publics et de la mixité des fonctions dans le tissu urbain. Ils doivent être poursuivis et accentués.

### **Réduire le sous-emploi**

Bien qu'étant engagée dans le développement de filières d'excellence avec les pôles de compétitivité, MPM souffre d'un sous-emploi flagrant. En 2006, MPM compte près de 400 000 emplois, soit un taux d'emploi de 38%. MPM manque à la fois de bases sectorielles solides, d'emplois métropolitains supérieurs fortement inducteurs d'emplois moins qualifiés, et d'espaces économiques attractifs. Les économies résidentielle, productive, de la connaissance, logistique et touristique, constituent des moteurs aux potentiels inégaux. La fragmentation géographique de l'enseignement supérieur et de la recherche reste prégnante malgré la décision de créer une université unique Marseille-Aix.

### **Inverser la tendance au « tout voiture »**

L'accessibilité interne et externe de MPM souffre d'une augmentation continue du trafic routier au détriment des autres modes de déplacement. Ceci entraîne des nuisances fortes : congestion du trafic, diminution des espaces publics praticables à pied ou à vélo, bruit, pollution de l'air et émission de gaz à effet de serre. À l'échelle métropolitaine, si la réalisation du contournement Est représentera une amélioration, le réel défi réside dans les transports en commun avec 14 Autorités organisatrices de transport (AOT) à coordonner.

Le réseau TC, interne à MPM, est certes en amélioration. Il possède un réel potentiel de développement autour du réseau ferré et de ses 21 gares. À l'horizon 2030, de nouvelles pratiques de déplacement émergeront, qu'il faut d'ores et déjà anticiper pour les modes doux et pour les différents publics : étudiants, personnes âgées, public sensibilisé aux questions environnementales, touristes...

### **Mailler le territoire par un réseau de télécommunications électroniques**

Le maillage du territoire métropolitain par un réseau de télécommunications électroniques (fibre optique) est un enjeu majeur. Sur le plan économique, car l'accès au très haut débit est un des facteurs majeurs de l'attractivité économique de Marseille Provence Métropole. Sur le plan social, l'accès à internet et aux services numériques est un moyen efficace de lutter contre la précarité et les situations d'isolement et de renforcer la citoyenneté de proximité. Enfin sur le plan environnemental, le développement des réseaux de télécommunications réduit les déplacements donc les émissions de CO2. Une desserte équitable et homogène du territoire communautaire participe d'une logique d'aménagement.

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

La mer est un atout majeur pour MPM. Elle est insuffisamment valorisée sur le plan des loisirs, du tourisme et du potentiel portuaire (activités portuaires sensu stricto, logistique, réparation navale, croisières, plaisance...). La coordination entre les acteurs est insuffisante. Le mode de gouvernance du Grand Port Maritime et l'absence d'organisation concertée des flux logistiques doivent être améliorés et accorder plus de place aux partenaires locaux : collectivités territoriales, forces économiques et sociales. La biodiversité du milieu naturel marin est également un sujet de préoccupation.

L'offre culturelle permanente de bon niveau est insuffisante pour situer MPM à un niveau international de premier plan, même si son positionnement évènementiel a fait des progrès.

## Etre à la hauteur d'un cadre de vie exceptionnel

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

## Un modèle de développement urbain qui doit évoluer

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

- **Des problèmes grandissants de déplacements et d'accessibilité** pour l'ensemble des habitants et des actifs,
- **Des paramètres environnementaux dégradés** : la qualité de l'air, les nombreux points noirs pour le bruit, la pollution de l'eau, la banalisation des paysages...
- **Une surconsommation de l'espace**, liée au mode d'urbanisation des décennies passées, alors que la rareté du foncier s'accompagne d'une réelle difficulté à le mobiliser, que ce soit pour le logement, l'économie, les équipements et les infrastructures...

Et finalement, c'est le bien-être des habitants et leur qualité de vie qui sont atteints. Pour toutes ces raisons, **le renouvellement urbain, associé à la densification et à l'intensification urbaines, devient un principe intangible dans l'organisation du territoire communautaire** d'autant que MPM fait le choix de préserver ses espaces naturels et de « sanctuariser » - au sens de préserver durablement - ses terres agricoles, ce qui nécessitera l'élaboration d'un véritable projet agricole, quelle que soit l'évolution du périmètre pertinent sur lequel il conviendra de travailler.

Enfin, les enjeux environnementaux imposent des mesures spécifiques au territoire : le maintien du trait de côte, espaces tampons pour faire face aux intempéries et aux risques, et le maintien de la biodiversité terrestre et marine. Les mesures sont d'ailleurs encadrées au niveau européen et national. Elles concourent de plus à la lutte contre les risques d'incendie ou d'inondation.

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

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

## ***Le choix d'un développement durable***

Compte tenu des caractéristiques du territoire, des enjeux identifiés et des contraintes existantes, répondre à ces défis revient à engager résolument MPM dans un XXI<sup>e</sup> siècle où les principes du développement durable transformeront la façon d'organiser le territoire et de faire évoluer l'espace urbanisé. Il importe de fixer une nouvelle ambition au service de la Métropole, de MPM et de l'ensemble de leurs habitants.

**Renforcer la cohésion sociale** : celle-ci repose en grande partie sur la gestion délicate d'un équilibre spatial. Elle doit être renforcée par la création de nouvelles relations grâce à l'amélioration des transports en commun ; elle doit être modernisée par l'accélération de la mutation des territoires en difficulté, notamment dans les quartiers Nord de Marseille.

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

**Saisir les opportunités ouvertes par les nouvelles tendances de l'économie** : MPM est déjà bien située sur des pistes porteuses d'avenir, particulièrement l'économie de la connaissance, l'économie des loisirs et l'économie « verte ». Elle doit cependant intensifier son action.

Le choix d'appuyer l'économie de la connaissance permet de soutenir les emplois qualifiés et par effet induit les emplois non qualifiés, nécessaires au bon fonctionnement urbain du territoire. Sur ce dernier point, les services liés au vieillissement de la population doivent être développés.

Concernant l'économie verte, MPM doit rattraper un retard relatif dans les secteurs à forts enjeux comme l'énergie, les « green-tech » ou les « clean-tech » : valorisation des déchets, nouveaux matériaux...

Le territoire dispose de réels atouts pour d'autres secteurs porteurs, comme la biologie et la santé, et doit y structurer son action.

Le rôle de l'Université rassemblée d'Aix-Marseille est essentiel pour se positionner sur toutes ces tendances d'avenir, de même que la formation professionnelle, dont le soutien devra être renforcé.

**Instaurer des règles « soutenables » pour l'aménagement futur grâce à une approche globale** préservant des espaces essentiels à la qualité de vie des habitants et des visiteurs. Le PADD fixe de manière intangible la limite entre les espaces naturels, ou agricoles, et les espaces urbains. **Ce principe est fondateur.** Il conditionne le choix d'une nouvelle organisation urbaine, ciblant des secteurs clefs, prioritaires pour accueillir les nouvelles populations et les activités économiques, ainsi que le maillage en transports en commun et en circulation douce. Ce principe oblige à modifier le modèle de développement urbain tel qu'il était mis en œuvre jusqu'à présent. Il implique d'organiser **les centralités et les territoires porteurs** de projets à leurs différentes échelles et de traduire concrètement **la notion de proximité**. Il s'agira d'intégrer densification et mixité, entre habitat et économie, de manière à faire vivre une proximité porteuse d'une qualité de vie pour toutes les couches de la population. Cette nouvelle organisation apportera une amélioration environnementale à travers une trame verte et bleue consolidée et favorisera la cohésion sociale.

Sur cette base, un nouvel art de vivre est ainsi proposé aux habitants, aux actifs et aux visiteurs de Marseille Provence Métropole.

## ***Les trois principes qui structurent le PADD***

**Concilier une stratégie mondiale et la proximité** : en reconnaissant les influences et les interdépendances entre les différentes échelles de territoire et en les explicitant, ce principe structure l'énoncé des objectifs du PADD. Il part d'un objectif de positionnement international qui s'appuie sur l'histoire, les dynamismes et les identités, et débouche sur l'échelle restreinte où s'organisent la qualité des territoires et les pratiques de vie quotidienne et de proximité.

**Promouvoir un développement créateur de qualité de vie** : il articule attractivité pour de nouveaux résidents et de nouvelles entreprises et développement de la qualité de vie de tous. MPM a besoin d'un flux de nouveaux arrivants et de nouveaux emplois, tout en proposant, à ses résidents et à ses actifs, des conditions sociales et économiques favorisant leur bien être : parcours résidentiels correspondant à leurs attentes, dans un partenariat nécessaire avec les territoires voisins, services privés et publics, et équipements de proximité...

**Rechercher systématiquement la transversalité** : une politique d'aménagement durable se définit par la qualité des interactions entre les dimensions sociale, économique et environnementale des actions proposées. Les concepts développés dans le PADD contiennent, de façon directe, les trois piliers d'une démarche de développement durable et se traduisent dans les options prises en matière d'échanges, de centralités, de mixités sociale et fonctionnelle, de déplacements, de relation ville-nature, ville-mer et ville-port, de renouvellement urbain, d'espaces publics, d'intensité urbaine. Ces options s'appliquent dans les territoires de projet. Elles impliquent le décloisonnement des approches sectorielles. Ces concepts et options se déclinent dans les quatre axes du PADD.

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

## ***Les objectifs qui rythment le PADD***

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

Les projections de l'INSEE prévoient, à l'horizon 2030, environ 500 000 habitants supplémentaires sur la Région Provence Alpes Côte d'Azur, soit quelques 200 000 habitants supplémentaires pour la Métropole Marseillaise. Le SCOT propose de retenir comme objectif l'accueil de **80 000 à 100 000 habitants supplémentaires**. Il confirme la tendance d'inversion du déclin des décennies antérieures.

Malgré un contexte de rareté foncière, MPM fait le choix de « tirer » le développement de la Métropole. Son objectif central est d'amplifier la croissance observée ces dernières années. L'ambition de MPM est d'être, dans 20 ans, le cœur d'une Métropole de 2 millions d'habitants.

L'économie joue un rôle prépondérant dans le scénario du développement durable retenu. D'abord à travers la création d'emploi, quel que soit le niveau de qualification. Son dynamisme renforce les ressources fiscales de MPM et multiplie les capacités d'investissements nécessaires à la mise en œuvre de ses projets structurants. Le PADD propose les conditions spatiales favorisant ce développement économique : solutions foncières et d'immobilier d'entreprises spécifiques et création d'emplois de proximité au sein de la mixité urbaine.

En affichant d'accueillir **80 000 emplois supplémentaires** sur son territoire, MPM se fixe un objectif ambitieux qui va nécessiter la mise en œuvre d'une politique foncière, volontariste, privilégiant le renouvellement urbain. Cela permettra de rééquilibrer le taux d'emploi et contribuera à la construction métropolitaine et permettra la mise en œuvre de la stratégie de développement économique privilégiant les échanges et l'économie de la connaissance.

Les projections en matière de logements, sur la base d'un parc de 500 000 logements en 2006, prennent en compte l'évolution sociodémographique mais également la capacité foncière offerte par le territoire. Elles tiennent compte du fait que le renouvellement urbain est le nouveau mode de

développement afin de respecter un objectif environnemental de préservation des milieux naturels et des terres agricoles.

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

Sur MPM, l'engagement pris par le PADD est de mettre le territoire en capacité d'accueillir **80 000 nouveaux logements**, dont 40 000 seront utilisés pour maintenir le niveau de population actuelle, en raison de la diminution de la taille des ménages et des démolitions-reconstructions.

Cet objectif est ambitieux et correspond à une intensification du rythme annuel de construction de logements observé entre 1999 et 2006 (environ 3 500 logements).

Ainsi, en matière d'accueil de population et de construction de logements, MPM contribuera pour moitié à la construction métropolitaine au cours des 20 prochaines années.

### ***Quatre axes stratégiques pour relever les défis***

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

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

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

Les deux axes suivants concernent directement le territoire de MPM :

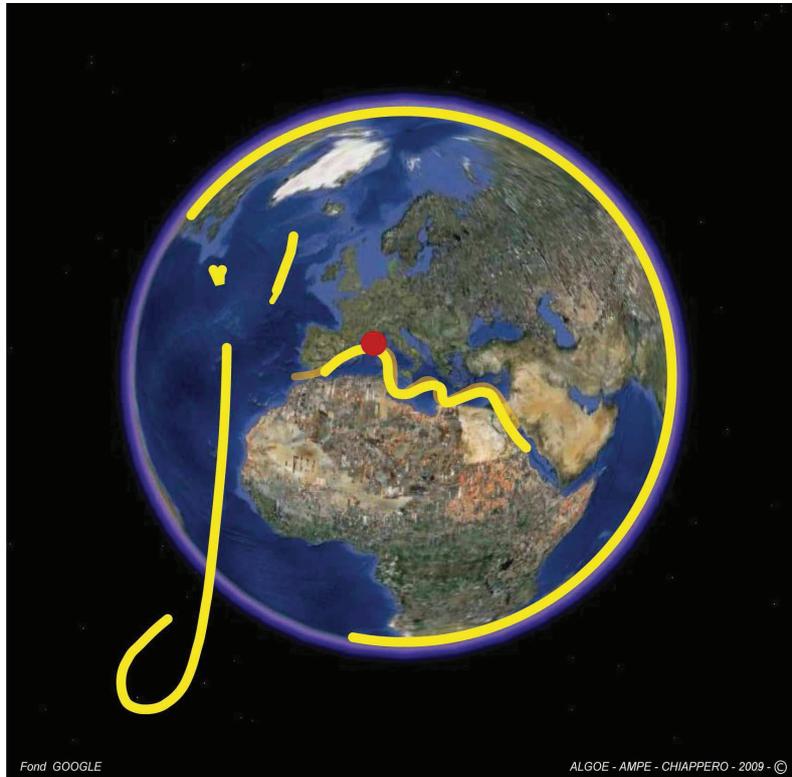
**Axe stratégique 3 : Une organisation qui engage MPM dans le développement durable,** entre grands aménagements métropolitains et transformations urbaines. Cet axe concerne le modèle de ville et les dynamiques urbaines souhaitées : centralités, densité, habitat, grands équipements, services, transports,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

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

Les deux premiers axes se déclinent dans une vision métropolitaine. Ils sont porteurs d'un message pour la Métropole tout entière. Leur interdépendance avec les axes 3 et 4 est essentielle. En effet, certaines des orientations proposées à l'échelle mondiale, euro-méditerranéenne ou métropolitaine ne pourront être mises en œuvre que si MPM en garantit le fonctionnement. Cela est vrai pour le développement économique, l'organisation des transports, l'offre de logements et de grands équipements, la protection des espaces naturels...

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

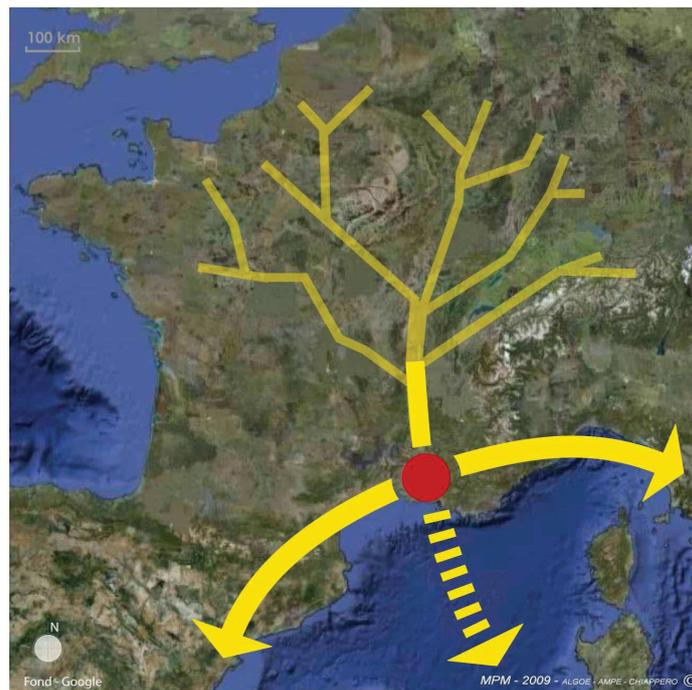
Enfin, il est à noter que la mer est constitutive de Marseille Provence Métropole, son hyper-centre a marqué son histoire, ses espaces naturels ont fixé ses limites, Euroméditerranée veut écrire son avenir : vous les retrouverez tout au long des quatre axes stratégiques de ce PADD.



## Axe stratégique 1 : Une Métropole euroméditerranéenne à vocation mondiale

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

### [1] Affirmer le rayonnement d'une Métropole de carrefour et d'échanges...



#### [1.1] ...ce qui impose de développer les fonctions maritimes et portuaires en interaction avec les territoires...

Le port de Marseille constitue une porte d'entrée de la Métropole et un lieu d'échanges entre l'espace méditerranéen et l'Europe, pour les marchandises et dans une moindre mesure les passagers. Il est organisé de manière indissociable entre les bassins Est et Ouest, complémentaires en termes d'activités. Ceci exige une compréhension commune des enjeux et une traduction dans la gouvernance du Grand Port Maritime de Marseille.

Il s'agit donc de repenser les fonctions maritimes et portuaires en intégrant leurs interactions avec les territoires et d'inventer une nouvelle relation « Ville-Port » moderne et dynamique.

Dans un contexte mondial d'accélération des échanges et de la tendance de long terme de croissance du transport maritime, il est primordial de capitaliser sur la valeur ajoutée locale de la logistique afin de créer des emplois de toute qualification.

Pour conforter la vocation globale du Port et sa dimension mondiale, le PADD réaffirme la vocation commerciale et industrielle des bassins Est de l'Estaque à la passe Sainte-Marie en passant par Mourepiane et Arenc. Il propose que cette vocation soit ancrée dans les relations entre le Port et les

collectivités territoriales par des engagements réciproques garantissant le fonctionnement économique du Port et améliorant les fonctionnalités urbaines.

Pour confirmer la polyvalence du Port, le rôle du Port comme tête de pont vers la Corse et le Maghreb est réaffirmé et sa dimension de hub méditerranéen confortée. La réparation navale lourde et celle de plaisance seront confortées et les activités marchandises diverses soutenues. Anticipant les évolutions de la distribution, le Port s'intéressera aux solutions logistiques pour la livraison du dernier kilomètre. Les outils arrière portuaires, nécessaires au fonctionnement du Port, seront préservés en améliorant les conditions d'accessibilité.

Le SCOT propose des « porosités » compatibles avec l'activité du Grand Port Maritime se construisant entre la Ville et le Port et, réciproquement, notamment, dans les secteurs de la Joliette et de l'Estaque.

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

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

### [1.2] ...qui s'appuie sur la dynamique d'Euroméditerranée...

MPM a la chance de disposer, sur son territoire, d'une opération d'intérêt national (OIN). Initiée il y a près de 20 ans, elle est opérationnelle depuis 1995. La gouvernance de cet établissement public d'aménagement (EPAEM) implique toutes les collectivités territoriales et notamment MPM. Sa compétence va au-delà de l'aménagement d'un périmètre clairement identifié puisqu'elle implique le développement d'un pôle de relations sur la façade méditerranéenne de la France. La création de l'Union pour la Méditerranée vient encore renforcer cette vocation. Pour la Métropole tout entière, l'EPAEM constitue incontestablement un atout et un outil efficaces de développement de l'attractivité internationale. L'extension de son périmètre initial et la décision d'en faire un laboratoire de développement urbain durable à l'échelle de la Méditerranée confortent encore cette vocation.

### [1.3] ... qui place la Métropole au cœur des liaisons de transport euro-méditerranéennes...

L'évolution des projets internationaux de transport ferroviaire va permettre dans l'avenir de placer Marseille au cœur de l'arc ferroviaire méditerranéen Barcelone-Milan : la LGV pour les voyageurs dont le tracé passe par Marseille et l'axe Val de Durance-Tunnel du Montgenèvre pour le fret. La gare internationale de Saint-Charles devient ainsi le nœud ferroviaire des interconnexions Est-Ouest et Nord-Sud.

Parallèlement MPM est au confluent de l'axe européen Nord-Sud dont les relations avec Lyon, et plus largement l'axe Rhône-Saône, constituent le point central. Cette projection vaut pour les voyageurs et surtout pour les marchandises. Elle impose de conforter les grandes infrastructures de fret et d'organiser un fonctionnement multimodal : il s'agit d'abord d'améliorer la connexion entre le maritime/portuaire et le ferroviaire, puis avec le fluvial en particulier le raccordement à l'axe international Luxembourg-Espagne qui passe sur la rive droite du Rhône. Cette connexion doit également prendre en compte l'aérien, le routier et les autoroutes de la mer.

#### [1.4] ...en renforçant les portes d'entrée du territoire, leurs relations et leurs accès

L'aéroport de Marseille-Provence, à Marignane, joue un rôle central dans les relations nationales et internationales de la Métropole. Le PADD soutient la diversification des fonctions aéroportuaires, en matière de fret notamment, et les possibilités de son extension.

Dans le domaine du ferroviaire, la gare Saint-Charles a un rôle national majeur et un rôle international émergent. Elle constitue, d'une part, un point d'articulation de l'aire métropolitaine, permettant des connexions à toutes les échelles et d'autre part un point majeur d'inter-modalité et de convergence des différentes offres de transports en commun urbains et interurbains. Le PADD soutient la transformation de la gare dans la perspective de l'arrivée de la LGV PACA.

La création d'une gare routière internationale vient compléter l'offre globale de services de transport de la Métropole.

La transformation de certains tronçons d'autoroute en boulevard urbain sera envisagée de façon à donner de la lisibilité au réseau et à renforcer l'image de MPM pour les usagers.

## **[2] Installer la Métropole dans l'économie de la connaissance**

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

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

Marseille Provence Métropole est au cœur de réseaux scientifiques et technologiques largement articulés avec ceux des autres territoires de la Métropole. Le PADD propose de conforter les filières d'excellence, tout particulièrement en apportant de la lisibilité à leurs espaces d'accueil et en encourageant leur rayonnement international.

Ces espaces constituent « l'arc de la connaissance », de Luminy à Château-Gombert. Ces deux technopôles constituent les vitrines technologiques de MPM : Marseille Sud avec Luminy, Joseph Aiguier, les Hôpitaux Sud et Athélia V d'une part, Marseille Nord avec le pôle de l'Etoile (Château Gombert et Saint-Jérôme) et les Hôpitaux Nord d'autre part en passant au centre de cet arc par le secteur hospitalier Timone-Conception. Ils sont complétés par le Centre de Marseille avec les universités du centre, la friche de la Belle de Mai et Euroméditerranée.

La force économique de MPM s'appuie notamment sur ses pôles de compétitivité : Optitech autour de l'optique-photonique à Château Gombert, en lien avec d'autres secteurs de pointe ; Eurobiomed (ex-Orphème) autour de la santé, à La Timone et Luminy, en lien avec La Ciotat (Athélia V) ; Pégase autour de l'aéronautique, à Marignane principalement ; et sans oublier des pôles de compétence scientifique de haut niveau comme en mathématiques et médecine. La créativité de PME très innovantes et créatrices d'emplois qualifiés repose sur la dynamique de ces pôles. La logistique autour du port de Marseille et toutes les activités, en lien avec la mer à Marseille et à La Ciotat, contribuent également à l'excellence économique de MPM.

La structuration de cet « arc » encore virtuel se fera par l'apport de capacités nouvelles et le renforcement des mises en réseaux des différents acteurs économiques : mutualisation de plateaux techniques et d'équipements structurants, regroupement des compétences. Elle passera par de meilleures liaisons entre ces pôles spécialisés de haut niveau, en particulier en matière de transport public en harmonie avec le Plan Campus et dans un souci de desserte globale : par exemple la desserte des Hôpitaux Nord sera pensée pour desservir également les quartiers Nord en intégrant la centralité de Saint-Antoine.

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

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

L'université d'Aix-Marseille, et plus largement l'enseignement supérieur, joue un rôle fondamental de développement des compétences et des connaissances, de structuration de la recherche et d'apport de ressources au milieu économique métropolitain. L'université unique rassemblera 70 000 étudiants, 10 000 enseignants, proposera toutes les disciplines universitaires, et de nombreux laboratoires de recherche. Cela lui donnera une nouvelle visibilité internationale.

Le SCOT favorise le renforcement de la présence universitaire et des établissements d'enseignement dans leurs différentes implantations, organise les fonctions d'accueil et de logement des populations étudiantes et la présence de l'Université dans les réseaux de l'économie de la connaissance, dans une logique de pôle qui permette un plus haut niveau de services et une meilleure visibilité. Il favorise également la mise en réseau entre les pôles universitaires et avec les pôles technologiques et d'innovation (pôles de compétitivité notamment).

Il contribuera à l'amélioration des conditions de vie des étudiants et des chercheurs par une offre de logements, de transports en commun, de vie culturelle et de loisirs, de services spécifiques, et ce dans et à proximité des sites concernés. Attirer des étudiants et des chercheurs constitue en effet un objectif en soi pour le long terme car la présence d'étudiants séduits par la ville rehaussera à terme le nombre d'emplois métropolitains supérieurs. Des améliorations sont à envisager aussi dans l'hyper-centre de Marseille, de la Canebière jusqu'à La Plaine/Cours Julien.

## [2.3] Installer durablement une Métropole créative

Les projets de créativité, au croisement de la culture et de l'économie, se sont multipliés dans plusieurs domaines. Le SCOT encourage la multiplication de ces lieux créatifs et leur mise en réseau, au travers d'emplacements dans des sites appropriés qu'il conviendra de mettre en œuvre dans les PLU.

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

Enfin, l'environnement et l'écologie ont tout à fait leur place dans le processus d'incitation à la créativité et à l'innovation technologique. Le Parc Marin de la côte bleue, le Parc National des Calanques (terrestre et marin) sont autant d'opportunités à saisir.

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



#### **[3.1] Valoriser la culture et l'événementiel en tant que support d'une image internationale**

Marseille Provence Métropole a commencé à accueillir de grandes manifestations et à être présente dans un grand nombre de projets et d'événements internationaux. La réussite du projet Marseille Provence 2013 est déjà le fruit d'un portage par un grand nombre de collectivités constitutives du fait métropolitain. Les succès à venir reposeront sur l'aptitude à faire vivre des réseaux de sites et d'acteurs, et par la capacité d'accueil de grandes manifestations qui auront besoin de lieux à Marseille mais également dans les autres communes de MPM comme de celles participant à MP13.

Le SCOT encourage toutes les collectivités concernées, au-delà de cet événement, à réaliser et à valoriser de nombreux lieux d'attractivité événementielle, porteurs de sens pour les habitants et d'image pour le tourisme et l'économie, tels que le "Printemps du livre de Cassis" pour ne citer qu'un seul exemple. C'est l'une des conditions de la présence dans des projets à dimension internationale dans la droite ligne des manifestations existantes : Fiesta des Suds, rencontres Averroès, futur Forum mondial de l'eau en 2012.

Il les incite à développer de grands espaces publics ouverts permettant d'accueillir de grands événements fédérateurs.

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

MPM avec ses 120 Kms de côte, ses îles et toute la Métropole, présentent des caractéristiques naturelles exceptionnelles, qui constituent aujourd'hui, de plus en plus, des facteurs d'attractivité à l'échelle européenne et mondiale. Le SCOT vise à protéger, enrichir et valoriser ce patrimoine pour conjuguer image de la mer, grand paysage, qualité de vie, attractivité et compétitivité.

Leur préservation sera d'autant plus assurée si ces orientations s'inscrivent dans un fonctionnement métropolitain : gestion globale de l'Etang de Berre, rade de La Ciotat / Saint-Cyr-sur-Mer, Massifs de l'Etoile, de la Nerthe, du Garlaban et de la Sainte Baume...

La création prochaine du Parc National des Calanques et celle envisagée du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume contribueront à la préservation et à l'amélioration des conditions de gestion de ce territoire fragile et emblématique. Elles favoriseront une amélioration de l'image de la Métropole. L'augmentation de la fréquentation des sites les plus prisés rendra indispensable leur organisation autour de portes d'entrée identifiées en termes d'accessibilité, de stationnement et de capacité d'accueil en cohérence avec les usages différenciés de ces sites.

#### **[3.3] Viser une exemplarité environnementale globale**

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

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

Au même titre qu'Euroméditerranée pour le développement économique, le Parc National des Calanques peut constituer un laboratoire d'élaboration d'une nouvelle conception de la place de la nature en milieu urbain.

### **[3.4] Renforcer l'économie des loisirs et la destination touristique de la Métropole**

Le SCOT vise à faire de MPM une porte d'entrée touristique de la Provence, en canalisant une partie des flux d'arrivée grâce à l'aéroport, la gare Saint-Charles et le port. MPM doit saisir cette opportunité pour offrir à ses visiteurs les ressources culturelles, urbaines, patrimoniales et naturelles du territoire avant qu'ils ne se dirigent vers les pôles touristiques voisins. Toutes les formes de tourisme sont concernées : tourisme individuel, de groupe, d'affaires, de croisière, de mer et de nature... C'est donc la totalité du territoire qui est concerné.

Le renforcement des capacités d'accueil constitue un objectif privilégié de développement, de même que la multiplication des manifestations et événements touristiques. De plus, l'accessibilité en transports en commun des sites touristiques et naturels conditionne leur attractivité.

La mise en valeur du patrimoine urbain dispersé sera prise en compte de manière systématique dans les opérations de renouvellement urbain et de réhabilitation du bâti : bâtiments remarquables, jardins. En outre, les grands équipements culturels tels le MUCEM, le Silo, le CRM, le FRAC participeront au développement de ce type de tourisme. De nouveaux équipements, notamment sportifs et ludiques et des lieux de loisirs et de tourisme, associés à la mer, seront développés, particulièrement dans le secteur maritime central depuis l'Estaque à la Pointe Rouge, ainsi que dans les quartiers Nord, dans le respect d'objectifs de durabilité et de responsabilité.

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

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

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

### **[4] Appuyer le développement métropolitain à partir du Grand Centre de Marseille**

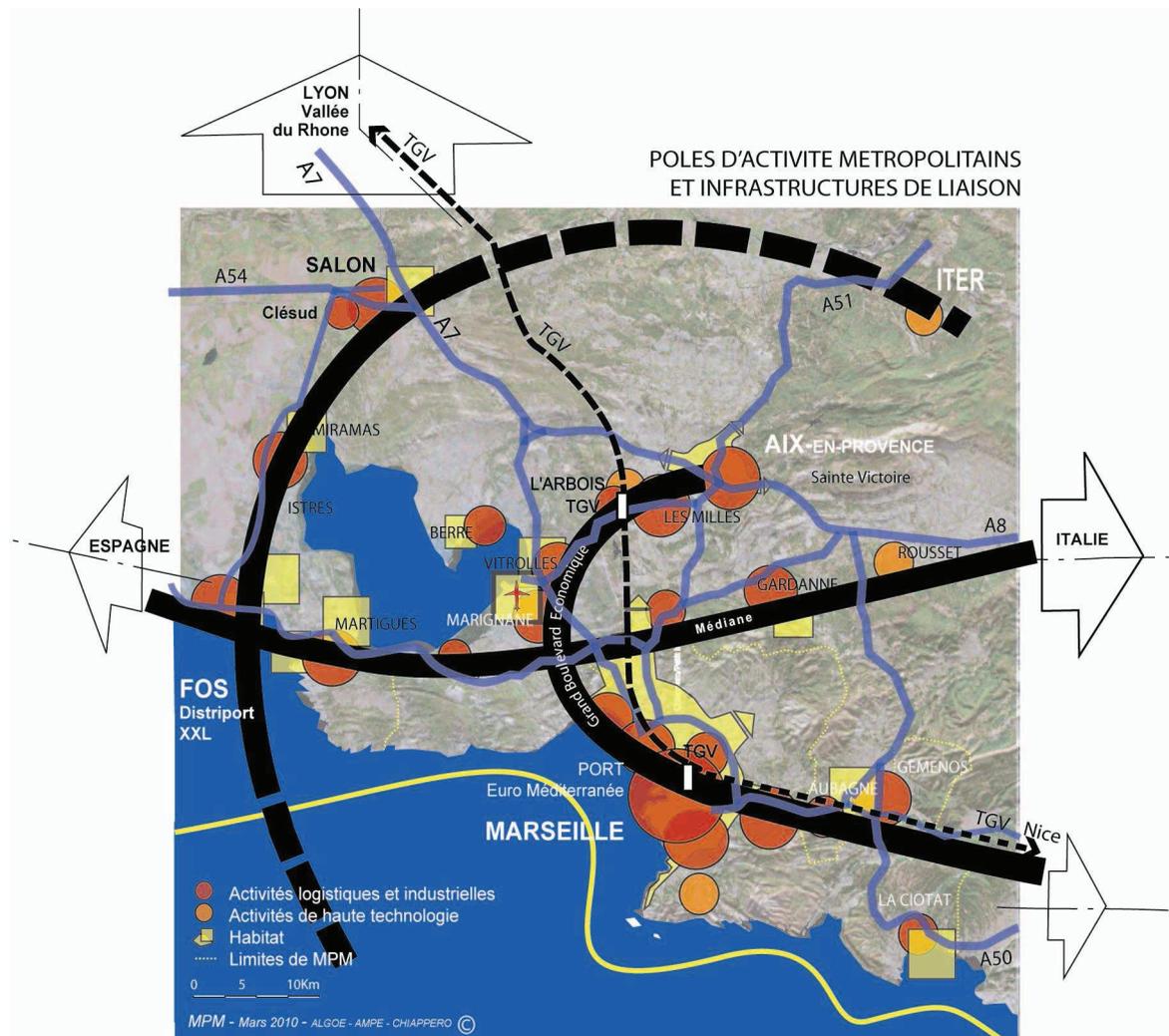
L'axe des centralités métropolitaines relie Marseille et Aix en passant par les secteurs urbains de Marignane et Vitrolles d'un côté, Plan-de-Campagne de l'autre, mais aussi Aubagne et La Ciotat. Les fonctions de centralité métropolitaine se concentrent en grande partie sur cet axe et demandent à être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

Le Grand Centre de Marseille depuis Capitaine Gèze jusqu'au Prado (Prado-Michelet-Capelette) incluant bien sûr le Vieux Port, la gare Saint-Charles et le secteur Longchamp, porte une image internationale forte qui fait partie intégrante de l'identité de la Métropole dans son ensemble. Avec Euroméditerranée, il constitue un véritable cœur métropolitain. Au sein de ce vaste espace, l'hyper-centre, organisé autour du Vieux Port et de la Canebière, en représente le pôle emblématique, avec la particularité de conjuguer des fonctions stratégiques sur le plan de l'attractivité globale de MPM et des fonctions résidentielles.

Le renforcement des fonctions de cet espace central constitue à ce titre un enjeu fort à l'échelle métropolitaine. Le SCOT se fixe comme objectif de renforcer l'image du centre en prenant appui sur ses fonctions principales : ses fonctions stratégiques au travers des emplois métropolitains supérieurs, des centres décisionnels et des services de haut niveau, ses fonctions commerciales en lien avec son attractivité touristique, ses fonctions résidentielles de proximité avec la présence d'un habitat diversifié, d'espaces et de services publics correspondant à la diversité des besoins sociaux, mais également de commerces et enfin, avec une animation portée par ses habitants. L'amélioration de l'accessibilité et de la qualité urbaine complétera cet objectif tout en maintenant une mixité sociale dans l'habitat.

Les développements dans le Grand Centre viseront cet objectif global : valorisation des potentiels existants et développement des espaces stratégiques de renouvellement urbain tels qu'Euroméditerranée, Prado-Michelet-Capelette (dans la logique d'un secteur de réflexion « Grand Est » jusqu'à Saint-Loup) ; qualification des grands espaces publics porteurs de l'image de Marseille comme le Vieux Port.

Le Grand Centre de Marseille concentrera ainsi les grands projets stratégiques métropolitains pour les années à venir.



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

### [5.1] Euroméditerranée, une composante majeure du fait métropolitain

L'OIN Euroméditerranée constitue une plateforme et une vitrine internationales de la Métropole. C'est un nouveau quartier du Grand Centre Marseillais, porteur de modernité, à la fois quartier d'affaires, aux fonctions tertiaires supérieures, aux équipements diversifiés, à vocation culturelle forte, mais aussi nouveau quartier résidentiel avec ses logements, ses équipements et services associés.

Euroméditerranée, cœur de Métropole et moteur de métropolisation, constitue un laboratoire et un vecteur d'image. Le PADD encourage, dans ses différentes dimensions, cette tête de réseau d'une nouvelle urbanité méditerranéenne, conciliant les spécificités du réseau viaire, de la végétation, des espaces publics et les nouvelles exigences environnementales et sociales traduites dans le projet Ecocité. L'aménagement du premier périmètre de l'opération (310 ha) est en voie d'achèvement et une extension de 170 ha a été décidée fin 2007.

Ce projet d'ambition :

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

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

## [5.2] Organiser et mettre en réseau les grands équipements au service de toute la Métropole

MPM dispose des grands équipements permanents au service de la population métropolitaine (santé, culture, sports, loisirs, etc.) et d'accueil de manifestations, de rencontres d'enseignement supérieur ou de recherche. Ils constituent des points d'attractivité importants tant en interne qu'en externe.

Leur mise à niveau permanente sur le plan de la qualité et de la capacité d'accueil, leur accessibilité par transports en commun à l'échelle de la Métropole, constituent un enjeu important pour leur attractivité, que le SCOT favorisera.

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

### [6.1] Développer les 5 économies de manière complémentaire

La Métropole est structurée autour de 5 grandes économies qui, soit se situent dans la trajectoire historique et demandent à être modernisées, soit relèvent des nouvelles formes d'économie dont le développement constitue un enjeu crucial.

Les deux premières relèvent du premier enjeu de modernisation :

- **la logistique et les échanges** doivent être abordés en lien avec Fos (Distriport), le delta du Rhône et les territoires voisins notamment pour les modes ferroviaire et fluvial. A l'échelle de MPM, ils concernent le port de Marseille et Euroméditerranée, les zones de transport combiné de Mourepiane, à terme le parc de logistique d'agglomération de la ZAC des Aiguilles à Ensues-la-Redonne. Le développement de la réparation navale à La Ciotat et à Marseille fait partie de cet objectif. Outre la vigilance sur les espaces indispensables, le SCOT veillera à la qualité urbaine, aux enjeux environnementaux et à leur accessibilité permettant à ces espaces de fonctionner à l'échelle métropolitaine ;
- **l'économie productive**. Elle se développe dans les grandes zones d'activités marseillaises mais aussi dans celles du delta du Rhône, du Pays aixois et de la vallée de la Durance. Cependant une grande partie de cette économie est diffusée dans le tissu urbain existant sous la forme de PME de proximité, de services, ou d'ateliers d'artisans. La diversité de cette économie doit être encouragée afin de maintenir un tissu relevant autant de la synergie avec l'économie de la connaissance que de la création d'emplois aux qualifications variées.

En associant ces deux grandes économies, on peut parler d'arc industrialo-portuaire-logistique.

Les trois suivantes sont liées aux nouvelles formes d'économie :

- **l'économie de la connaissance** qui rassemble la recherche et la technologie, la formation, les services spécialisés aux entreprises, le tertiaire de haut niveau. Elle est concentrée au pôle de l'Etoile, à Luminy, Euroméditerranée, Marignane, Gémenos, La Ciotat, ainsi qu'Aix-Les Milles, l'Arbois, Rousset et dans la vallée de la Durance (Cadarache, ITER) ; elle est pour partie organisée autour d'une rocade des PME de hautes technologies Aix-Rousset-Aubagne, entourant MPM. Le chapitre 2.1. a évoqué les enjeux de l'arc de la connaissance au sein de MPM ;
- **l'économie résidentielle**, économie de services, comprend les commerces, les services et l'artisanat, la formation initiale et continue, les services et équipements de santé, et tous les équipements de base pour la population. C'est une économie de proximité implantée en milieu urbain, au service des habitants du territoire ; elle doit se renouveler pour intégrer les nouvelles demandes liées aux évolutions des usages, au vieillissement de la population, et se développer pour répondre aux besoins des nouveaux habitants ;
- **le tourisme et les loisirs**, entre Marseille, Aubagne et Aix, et toute la côte de La Ciotat à Sausset-les-Pins. Le chapitre 3.4 a mis en évidence les objectifs spécifiques de ces secteurs.

Enfin l'économie numérique en plein développement est transversale à ces 5 économies en devenant indispensable à leur évolution. Le SCOT recommande une desserte haut débit couvrant l'ensemble du territoire et une mise à niveau permanente au dernier standard qui participe de son attractivité et de la qualité de vie des citoyens.

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

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

- **les zones commerciales** : avec Grand Littoral, La Valentine, Bonneveine et surtout le centre ville de Marseille, en liaison avec Plan-de-Campagne, Aubagne, Aix-en-Provence et Vitrolles... Le commerce représente un enjeu métropolitain particulièrement aigu. Il nécessitera des négociations avec les territoires voisins à travers l'élaboration d'un schéma commercial métropolitain. Compte tenu de la tendance au retour du commerce dans les centres, de l'émergence de nouvelles formes de distribution (e-commerce et plateformes logistiques urbaines), de la volonté de maîtriser les déplacements et de la rareté foncière, le SCOT donne la priorité au développement du commerce de centralité et aux implantations en pied d'immeuble dans le tissu urbain. Il limite à des cas particuliers l'extension de zones périphériques dans le cadre d'un schéma commercial métropolitain qui décline ces principes. Il encourage des solutions innovantes de centre ville pour la desserte finale du dernier kilomètre. Il conviendra d'envisager la requalification des zones existantes dans le respect des objectifs de développement durable ;
- **les zones portuaires Est** pour lesquelles le SCOT prévoit, en complémentarité avec les bassins Ouest, une optimisation des espaces au sein de MPM sans porter atteinte au développement des activités commerciales et industrielles connexes, ni au niveau d'emploi intéressant particulièrement les quartiers Nord de Marseille. L'implantation du transport combiné maritime et ferroviaire à Mourepiane permettra de libérer la gare du Canet située dans l'extension du périmètre d'Euroméditerranée. La « verticalisation » du stockage avec

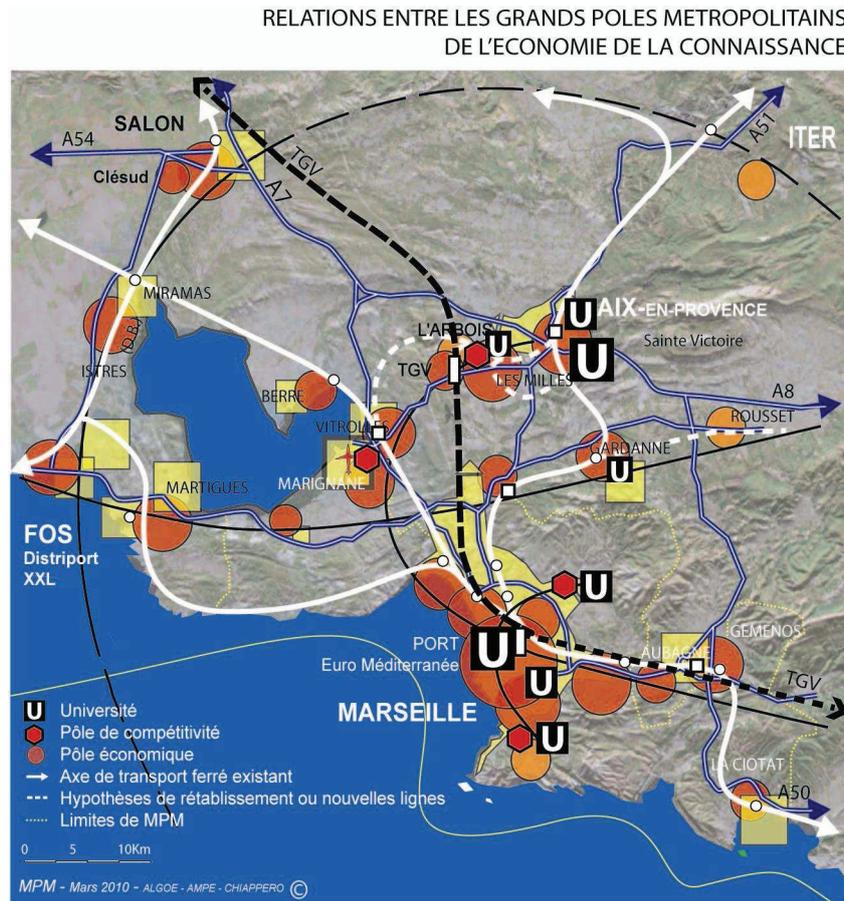
une vigilance sur l'insertion paysagère, l'aménagement des flux et des filières, la concentration des bâtiments et des infrastructures, participent à cette optimisation et améliorent l'aspect paysager des espaces portuaires. La partie centrale du port de Marseille restera affectée au niveau du sol aux activités commerciales et logistiques ou à des activités technologiques tournées vers la mer. Les enjeux portent aussi, pour les bassins Est, sur les liaisons entre le Port et la Ville : il s'agira tout d'abord d'améliorer les porosités entre les espaces, le survol du secteur portuaire par les projets urbains. Le Silo ou les Terrasses du Port en sont une illustration. Il importe ensuite de réorganiser certaines activités portuaires afin de diminuer leurs conséquences sur le fonctionnement urbain, (divers trafics passagers et flux de camions) et d'assurer une meilleure desserte des zones portuaires pour les marchandises et les personnes (employés, clients, croisiéristes). Ainsi, l'articulation entre secteur urbain et secteur portuaire sera améliorée : le Port aura contribué à la densification de la Ville et la Ville au développement de son Port ;

- **les zones d'activités qui concernent plus directement l'économie productive** : la qualité de l'accueil sur l'ensemble de la Métropole est indispensable au développement des segments industriels et de services appuyés par l'innovation. Au sein de MPM, le SCOT promeut la reconversion de sites industriels dans la Vallée de l'Huveaune / Valentine Vallée Verte, la Façade Maritime Nord et le site des Calanques à La Ciotat. Il prend en compte le développement de sites, où les objectifs de développement durable seront mis en œuvre ; en particulier, les densités urbaines viseront l'économie d'un foncier rare : Empallières à Saint-Victoret, les Florides à Marseilles, les Aiguilles à Ensues-la-Redonne, Athélia V à La Ciotat,
- **enfin, des zones de plus faible ampleur**, dans lesquelles les activités de PMI-PME et d'artisanat et de commerces trouvent leur place, et dont certaines devront être requalifiées. Si ces activités se développent en grande partie de manière diffuse dans le tissu urbain, générant ainsi de la mixité fonctionnelle, elles nécessitent également, en complément, certains espaces dédiés ; c'est par exemple le cas à Cassis avec Brégadan, à Roquefort-la-Bédoule avec la Plaine du Caïre, ou encore à Septèmes-les-Vallons.

La prégnance de la question foncière passe par la recherche permanente d'une optimisation de l'ensemble des zones d'activités existantes, des plus petites aux plus grandes, mais aussi des pôles dédiés à la connaissance à Luminy et sur le pôle de l'Etoile. Le SCOT recommande la mise en place d'une stratégie foncière cohérente et très volontariste.

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

Ces liaisons relèvent aussi bien de la mise en réseau des pôles d'excellence (Université, pôles de compétitivité, grands espaces d'activité, grands équipements métropolitains...) que de leurs relations physiques (infrastructures).



### [7.1] Structurer et relier les équipements et les infrastructures

L'organisation des transports collectifs interurbains, comprenant le réseau ferré, les transports en commun en site propre et les cars, constitue l'ossature de l'organisation métropolitaine. Elle relie les grands pôles et équipements de la Métropole. L'organisation des grands corridors de transports collectifs se fera en liaison avec les territoires voisins. Un schéma des modes doux complétera cette organisation. La desserte en transports en commun des grands générateurs de trafic que sont les grands équipements, les grandes zones d'activité, les centralités du territoire, les pôles touristiques et naturels est prioritaire.

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

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

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

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

Un schéma du fret, hiérarchisant les flux en fonction des infrastructures, en particulier entre les grandes zones logistiques, et privilégiant les modes durables complétera cette approche pour les marchandises en distinguant la logique des grands flux internationaux et celle de la distribution locale des entreprises et des consommateurs.

## [8] Organiser les interfaces avec les autres territoires métropolitains

La taille de MPM, et les relations fortes entretenues avec les territoires voisins à toutes les échelles, imposent au SCOT de prendre en compte ces interfaces. Ces articulations spatiales avec les territoires voisins, et notamment les entrées communautaires, devront être traitées dans le cadre d'une démarche Inter SCOT. Signalons en particulier les articulations suivantes :

- entre Châteauneuf-les-Martigues et Sausset-les-Pins d'un côté, Martigues de l'autre,
- entre Marignane et l'ensemble du Bassin de l'Etang de Berre, mais aussi Vitrolles jusqu'à la gare TGV d'Aix-en-Provence,
- entre Septèmes-les-Vallons, Les Pennes-Mirabeau et l'entrée de la zone commerciale de Plan-de-Campagne,
- dans la Vallée de l'Huveaune, entre Marseille, Aubagne et jusqu'à Gémenos,
- entre La Ciotat et Saint-Cyr-sur-Mer.

*La mise en œuvre des orientations décrites dans ces axes 1 et 2 du PADD suppose d'élaborer puis de partager une vision commune de l'aménagement du territoire métropolitain. Le PADD du SCOT de MPM entend apporter ainsi une contribution décisive au fait métropolitain, dans le cadre d'un débat à conduire avec toutes les intercommunalités voisines.*

*Au-delà d'un partage de l'organisation des liaisons au sein de la Métropole, il s'agit de construire une approche urbaine commune reposant sur une identité méditerranéenne et provençale partagée et sur le portage d'objectifs environnementaux et climatiques spécifiques. Le bon fonctionnement global de l'ensemble de la Métropole repose sur un bon fonctionnement de toutes les intercommunalités, le territoire de MPM jouant dans ces interactions un rôle essentiel.*

*Il s'agit également de développer une culture de projets partagés au service d'actions métropolitaines d'envergure. Loin de vouloir imposer ses vues, MPM propose avec ce premier SCOT d'unir les forces des uns et des autres, en jetant les bases d'une gouvernance nouvelle.*

## Objectifs du PADD pour le périmètre MPM

Pour l'organisation et le fonctionnement du territoire, **le choix majeur du PADD est celui du renouvellement urbain. C'est le seul scénario qui permet à MPM de poursuivre son développement au bénéfice de l'ensemble de la population en préservant la qualité de ses paysages et grâce à un maillage efficace en transports en commun.** Ce scénario permet d'inscrire le devenir de MPM dans les objectifs du développement durable.

La structuration du territoire, qui en découle, repose sur des centralités et des territoires de projets dans lesquelles les principes de densification, d'intensité urbaine, de mixité sociale et fonctionnelle, s'imposeront d'autant plus que leur niveau de desserte en transports en commun sera plus élevé, et ce de manière à faire vivre une proximité porteuse d'une qualité de vie pour tous, autour d'une nouvelle urbanité respectueuse de l'identité méditerranéenne.

Le PADD organise la « fabrication » d'une ville réconciliée avec la nature. Cela se traduit par la recherche permanente d'un équilibre entre le développement pour les besoins des habitants et de l'économie et le respect de la capacité d'accueil du territoire, toutes contraintes confondues. Le SCOT opte pour le maintien intégral des espaces agricoles, la préservation et la valorisation des milieux naturels et des milieux marins et de leur biodiversité associée.

Il invite à la recherche permanente et transversale d'une plus grande cohésion sociale résultat d'une offre de logements, d'équipements, d'espaces publics, d'emplois nouveaux, intégrant la qualité à tous les niveaux d'action et pour toutes les catégories de populations. Il fait du « bien vivre ensemble » une finalité qui guide les objectifs déclinés dans les deux axes ci-après.

Sur le périmètre de la Communauté urbaine stricto sensu, le PADD fixe comme objectif de créer 80 000 logements :

- 40 000 logements correspondent au maintien de la population à son niveau actuel compte tenu de la diminution attendue de la taille des ménages et des démolitions-reconstructions,
- 40 000 logements supplémentaires concernent l'accueil de la population nouvelle. Les disponibilités foncières et les capacités de construction, au vu des rythmes constatés les années passées, permettent d'envisager un tel objectif.

L'économie joue un rôle prépondérant dans le scénario du développement durable retenu, à la fois pour créer de l'emploi, renforcer les ressources fiscales de MPM et multiplier ses capacités d'investissements, tout en accélérant les mutations vers une économie de la connaissance. Le PADD crée donc les conditions spatiales favorisant ce développement économique afin que MPM puisse accueillir 80 000 nouveaux emplois.

## Axe stratégique 3 : Une organisation spatiale qui engage MPM dans le développement durable

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

- renforcer les différents niveaux de **centralités** composant l'organisation urbaine. On distingue une armature principale constituée des grands pôles de rayonnement métropolitain, et une armature secondaire comprenant les centralités secondaires et les centralités de proximité ;
- encourager et engager les mutations nécessaires de certains **territoires de projets**. Hormis la plaine de Châteauneuf-les-Martigues, dont la problématique est principalement agricole et grâce à leur articulation avec des secteurs en développement, ces territoires ont un potentiel de développement important en termes d'habitat, d'économie, d'équipements... Ils représentent des enjeux de renouvellement urbain, de mixité urbaine, de densification. Ils peuvent comprendre, dans leur périmètre, des centralités : ainsi les centralités de Valentine-La Barasse et de Saint-Loup structurent le territoire de projets de la Vallée de l'Huveaune ;
- leur développement est indissociable du renforcement du **réseau hiérarchisé de transports en commun** : métro, tram, bus, navettes maritimes, et d'une **trame organisée de modes de déplacements doux** qui permettront de réduire le recours à la voiture, et d'accéder aisément aux haltes de transports en commun.

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

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

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

La structuration de l'espace urbain de MPM s'organise autour de 3 niveaux de centralités.

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

**Le Grand Centre de Marseille** est constitué d'une part de l'**hyper-centre** aux fonctions urbaines et symboliques fondamentales (cf. axe 1) et d'autre part de deux centralités de premier niveau :

- **Euroméditerranée et son extension,**
- le pôle **Prado-Michelet-Capelette** autour du Stade Vélodrome.

Quatre autres centralités de premier niveau structurent le territoire :

- le pôle de la **Valentine-La Barasse,**
- le pôle de **Saint-Antoine**, intégrant Grand Littoral et la zone franche urbaine,

- le pôle de **La Ciotat**,
- le pôle de **Marignane**.

Ces deux derniers pôles structurent l'espace de deux des bassins de vie de MPM. Ces communes jouent également un rôle d'équilibre pour le développement de certaines parties de l'espace métropolitain dans les prochaines années (Etang de Berre pour Marignane notamment) et de portes d'entrée du territoire communautaire.

**Les centralités secondaires** sont constituées de centres communaux et de centres de secteurs marseillais. Ces centralités organisent la vie résidentielle de la population autour d'une offre de services, tant publics que privés, grâce à une offre d'équipements et de commerces correspondant aux besoins hebdomadaires voire mensuels des habitants. Elles sont à développer et à renforcer pour conforter, par un niveau intermédiaire, la structuration du territoire communautaire. Il s'agit :

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

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

Par la densification et le renouvellement urbains, elles dégagent les possibilités ad hoc de développement de l'habitat pour accueillir les nouvelles populations, dans une logique renforcée de mixité urbaine : équipements, commerces, services, logements.

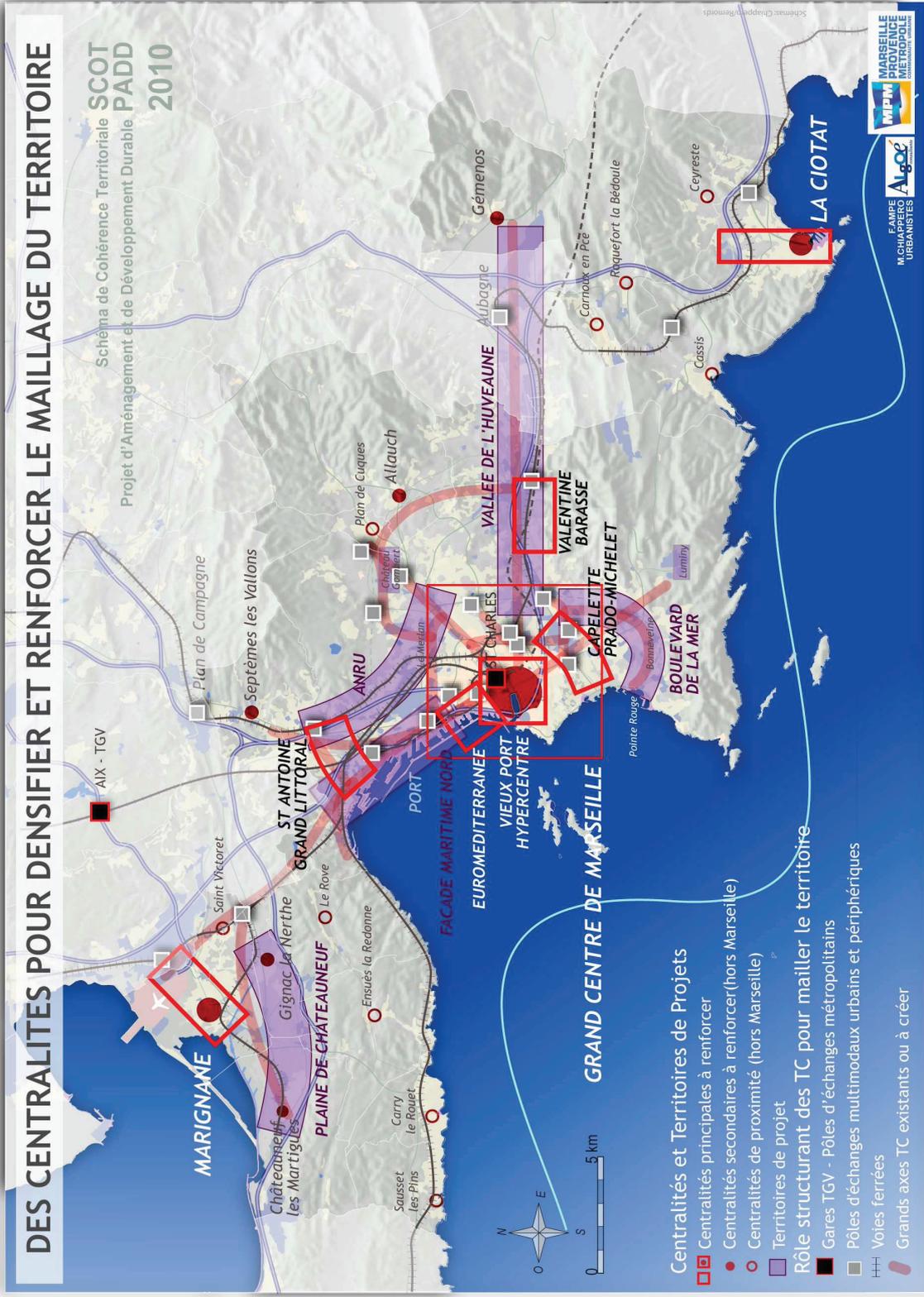
**Le troisième niveau est celui des centres de proximité.** Il est constitué d'une part des autres centres communaux de MPM. Les niveaux de services, d'équipements et d'accès y sont maintenus, ou légèrement renforcés, notamment par un réseau de modes de déplacement doux et un meilleur rythme de dessertes par les TC existants, sans dégager d'extensions significatives pour l'habitat ou les activités.

Il comprend d'autre part les noyaux villageois et les cœurs de quartiers de Marseille où la proximité d'un transport en commun performant (métro, TCSP), et/ou d'une capacité de rayonnement en services et équipements, peut entraîner des évolutions significatives surtout en renouvellement urbain. La mixité sera l'un des principes de leur développement.

À chacun de ces trois niveaux, la qualité urbaine sera recherchée avec le même soin avec tout d'abord un souci de construire une ville de la proximité (cf. Axe 4). Outre la limitation « mécanique » des déplacements notamment motorisés, la ville de la proximité contribue à tisser des liens sociaux grâce aux services, équipements et espaces de taille humaine. L'identité méditerranéenne sera valorisée y compris en la renouvelant : niveau de prospect, espaces publics de qualité incluant arborisation, mobilier urbain, lisibilité des flux et des usages qui favoriseront le « vivre ensemble ». D'autres éléments seront finement travaillés tels que la préservation du bâti traditionnel, l'amélioration des déplacements et de l'usage de la voiture dans les centres, la suppression du stationnement sauvage, la mise en place de cheminements piétons et vélo sécurisés, le principe de mixité urbaine avec notamment le maintien et/ou le renforcement d'une dynamique commerciale.

# DES CENTRALITES POUR DENSIFIER ET RENFORCER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE

Schéma de Cohérence Territoriale SCOT  
Projet d'Aménagement et de Développement Durable PADD  
2010



- Centralités et Territoires de Projets**
- Centralités principales à renforcer
  - Centralités secondaires à renforcer (hors Marseille)
  - Centralités de proximité (hors Marseille)
  - Territoires de projet
- Rôle structurant des TC pour mailler le territoire**
- Gares TGV - Pôles d'échanges métropolitains
  - Pôles d'échanges multimodaux urbains et périphériques
  - Voies ferrées
  - Grands axes TC existants ou à créer



## [9.2] Engager les territoires de projets

L'organisation de l'espace urbain communautaire ne repose pas uniquement sur ces centralités. Ces dernières vont s'articuler avec un certain nombre de territoires dits « de projets », lesquels peuvent éventuellement se développer autour d'une centralité.

Ils sont identifiés en raison de leur potentiel en matière de renouvellement et de mixité urbaine, ou encore de leur articulation avec une opération existante, et, pour certains, de l'effet de levier, « élément déclencheur » qu'ils sont capables d'engendrer sur un territoire plus vaste.

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

- **la Façade Maritime Nord de Marseille** et ses espaces portuaires et para portuaires : elle articule Euroméditerranée et son extension aux territoires limitrophes dont le pôle de Saint-Antoine, les quartiers de Saint-Louis, Bougainville, de Saint-Mauront, et de la Cabucelle ;
- **le territoire des opérations ANRU** et du GPV à Marseille : ce projet d'ensemble a pour objectif de donner de la cohérence à l'ensemble des opérations d'aménagement de ce secteur. Il doit engendrer un effet de levier sur les quartiers du Nord de Marseille et du Sud de Septèmes-les-Vallons, tant sur le plan économique que social. Il recouvre en partie le territoire d'Euroméditerranée, et permet de l'articuler à ses espaces limitrophes ;
- **la Vallée de l'Huveaune**, jusqu'à la limite du territoire communautaire à Gémenos, à laquelle pourront s'ajouter des centres ou noyaux urbains anciens à requalifier et qui peuvent muter du fait de leur obsolescence : les noyaux villageois de Pont-de-Vivieux, de Saint-Marcel. Il comprend le pôle de la Valentine-La Barasse ;
- **le territoire du Boulevard de la Mer** (Boulevard urbain Sud) entre Saint Loup et le quartier de la Pointe Rouge et de son projet portuaire dans la perspective d'une densification et d'un renouvellement urbain autour de cette infrastructure majeure ;
- **la plaine agricole de Châteauneuf-les-Martigues à Marignane**, située à proximité des nouvelles zones de développement économique et résidentiel ; il s'agit-là de mettre en œuvre la préservation des espaces agricoles dans le respect de la Directive Territoriale d'Aménagement.

Si l'organisation urbaine, proposée dans le PADD, met l'accent sur certaines centralités et sur des territoires de projets - sur lesquelles le DOG déclinera des orientations plus précises en matière de densité et de formes urbaines - le renouvellement urbain et la densification s'appliqueront à l'ensemble du territoire urbanisé de MPM et plus particulièrement le long des axes lourds de transports en commun et autour des pôles d'échanges.

## [9.3] Articuler l'intensité urbaine avec le réseau de transports en commun

Le PADD privilégie le développement urbain dans cet ensemble de centralités et de territoires de projets. Il leur assure un maillage grâce à une desserte multimodale qui intègre l'offre en transports en commun, si possible en site propre, les modes doux, notamment pour rejoindre les haltes de transports en commun, et les parcs relais obligatoirement associés à cette fonction d'échanges. Le PADD affirme comme objectif la réduction de la circulation automobile au profit des modes doux et des transports publics ce qui entraînera l'évaluation / révision du PDU.

Le degré de multi-modalité sera proportionnel à l'importance de chaque centralité et le degré d'intensité urbaine dépendra de la proximité aux grands pôles d'échanges et de leur desserte en transports en commun et en modes doux, assurant ainsi l'articulation recherchée entre urbanisation et transports en commun.

Cette structuration s'appuie sur les grands axes d'un réseau structurant représenté sur la carte 3. Ce réseau prend en compte les projets programmés et à étudier :

- **le Grand Centre de Marseille** est irrigué radialement à partir de l'hyper-centre et de la gare Saint-Charles par TCSP : métro, tramway et bus,
- **l'axe Sud** partant du Grand Centre Marseillais en direction de Luminy via Mazargues,
- **l'axe Nord-Est** partant du Grand Centre en direction de Saint-Jérôme et Château - Gombert en TCSP, via La Rose,
- **le double axe Nord en direction d'Aix-en-Provence** : la voie ferrée Marseille - Aix-en-Provence - ITER qui dessert les gares de Saint-Antoine, Septèmes-les-Vallons et, à terme, Plan de Campagne et un axe TCSP qui dessert les quartiers Nord de Marseille. Les cars interurbains rapides viennent compléter cette offre,
- **le double axe Nord-Ouest communautaire** : l'axe ferroviaire Marseille-Miramas-Arles/Salon et un TCSP se dédoublant au niveau du Pas des Lanciers en direction d'une part de l'aéroport via le pôle de « VAMP » (Vitrolles, Aéroport Marseille Provence) et d'autre part de Châteauneuf-les-Martigues. Il dessert les communes de Gignac-la-Nerthe et de Marignane, l'aéroport et la ZAC des Florides, ainsi que l'ensemble des zones résidentielles et économiques du secteur. Ces liaisons se feront à la fois par le pôle d'échanges et celui du Pas des Lanciers en intégrant à long terme la voie des pétroliers,
- l'axe ferroviaire littoral Marseille-Martigues-Lavalduc-Miramas qui dessert **la Côte Bleue**,
- **le corridor ferroviaire Est Marseille-Aubagne-La Ciotat** sur lequel les gares de La Ciotat et de Cassis offrent une desserte aux communes limitrophes de Carnoux-en-Provence, Roquefort-la-Bédoule et Ceyreste.  
Ce corridor pourra être complété par des TCSP permettant de relier la Vallée de l'Huveaune, au centre de Marseille, en passant par le secteur en développement de la Capelette. La vallée de l'Huveaune sera irriguée grâce à la continuité du réseau qui se développera avec la valorisation du futur TCSP Aubagnais qui pourrait être raccordé au futur pôle d'échanges de la Barasse. À long terme le raccordement à la station de tramway des Caillols sera étudié comme celui de Gémenos au futur TCSP aubagnais,
- **des transversales viennent compléter ces grandes radiales** :
  - de Capitaine Gèze à Frais-Vallon,
  - de Sainte-Marguerite à Saint-Loup,
  - de la Blancarde à Sainte-Marguerite sur une infrastructure ferroviaire,
  - de la Pointe-Rouge au métro (direction Saint-Loup) par le boulevard de la mer,
  - de Sainte-Marthe à La Valentine/La Barasse en passant par Saint-Jérôme, Château-Gombert, Plan-de-Cuques, Allauch en utilisant la RD4d.

Avec ce réseau, le SCOT relève l'ambition de créer de véritables liaisons performantes, vers le Nord et le Sud de Marseille depuis son centre, et de s'articuler au réseau métropolitain. La desserte efficace des grands technopôles favorise leur attractivité et les échanges avec le tissu économique métropolitain et consolide ainsi l'arc de la connaissance.

Ce réseau servira de support aux développements urbains, la carte ci-après représentant ce principe d'intensification urbaine. Ces grands principes serviront de référence au futur Plan de Déplacements Urbains.

Enfin, réaliser des infrastructures de transports en commun ne suffit pas à rendre leur utilisation « naturelle ». Il conviendra d'être innovant en matière d'exploitation des réseaux (niveaux de service, fréquence, amplitude...) et anticiper la montée en puissance de l'urbanisation.

Le réseau de transports en commun devra également être envisagé sous l'angle de l'accessibilité touristique et des loisirs pour que les services offerts permettent, aux habitants de MPM et aux touristes, de limiter l'usage de la voiture pour se rendre au Parc National des Calanques et aux grands espaces naturels. Dans ce sens, une réflexion sera menée pour développer les navettes maritimes, et tout système de transports en commun, éventuellement à la demande ou pour les fins de semaine.

**L'efficacité d'un réseau repose également sur son accessibilité et la qualité du service offert.**

La fiabilité des horaires, le confort des matériels, la facilité de changement de modes (piéton, vélo, parc relais) sont autant d'éléments qui le rendront compétitif par rapport à la voiture.

Globalement, ce sont les nouveaux modes d'urbanisation, autour des centralités et des pôles de transports en commun, qui seront la réponse aux dysfonctionnements provoqués par l'étalement urbain. Cela nécessitera la mise œuvre d'une politique foncière et l'utilisation d'outils d'aménagement opérationnels.

# S'APPUYER SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR INTENSIFIER LA VILLE

Schéma de Cohérence Territoriale **SCOT**  
 Projet d'Aménagement et de Développement Durable **PADD**  
**2010**



**Développer les grands axes de déplacement**

- Requalifier ou créer des boulevards urbains
- Renforcer les grands axes TC
- Voie ferrée
- Liaisons de transports publics maritimes à créer
- Principe d'intensification urbaine autour des TC et des polarités / centralités

**Hierarchiser les pôles d'échanges existants ou à créer**

- Gares TGV - Pôles d'échanges métropolitains
- Pôles d'échanges multimodaux urbains
- Pôles d'échanges multimodaux périphériques
- Gares TER - Points de correspondance
- Pôles principaux et centralités secondaires
- Centralités de proximité (hors Marseille)
- Logistique urbaine à développer



#### [9.4] Hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux pour un fonctionnement fluide

**Les pôles d'échanges multimodaux, interfaces entre la ville et le transport, sont constitutifs du développement de l'inter modalité. Ils offrent une information complète et pertinente sur les différents réseaux de transports.** Les projets de billettiques, en cours d'étude, devront permettre de réaliser à terme une tarification intermodale à l'échelle métropolitaine.

L'organisation d'un réseau de pôles d'échanges hiérarchisés permettra la construction d'une véritable offre intermodale. Ils constituent la clé de voûte du modèle de développement promu par le SCOT. Ce réseau est constitué par :

- **le pôle d'échanges multimodal métropolitain** de Marseille – Saint-Charles, point de convergence des offres ferroviaires, interurbaines et urbaines ainsi que point d'articulation pour l'ensemble de la Métropole,
- **des pôles d'échanges multimodaux urbains** : les gares de la Blancarde et d'Arenc, qui proposent une offre multimodale complète ; les pôles d'échanges de Bougainville, rond-point du Prado, La Timone, La Fourragère, Sainte-Marguerite/Dromel à partir desquels sera confortée l'inter modalité TCSP / bus / modes doux et parc relais,
- **des pôles d'échanges multimodaux périphériques**, avec la gare de Saint-Antoine et la future halte de Valentine-Barasse, qui disposeront à terme d'une connexion avec un TCSP, associé à un parc relais ; les gares de La Ciotat, de Vitrolles-Aéroport, de Pas des Lanciers et de Cassis ; enfin les futurs pôles en position de terminus de Capitaine Gèze, du Boulevard Bara près de Château-Gombert, de la Rose également dotés d'un parc relais,
- **enfin une offre de points de correspondance** complète cette hiérarchie : elle comprend les gares et haltes de Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, La Redonne, Niolon, l'Estaque, Septèmes-les-Vallons, Sainte-Marthe, Saint-Joseph-Le Castellas, Picon-Busserine, La Pomme, Saint-Marcel, à terme Cap Pinède où les accès piétons et cyclables vers la zone agglomérée seront privilégiés, éventuellement associés à un parc relais,
- **les pôles de correspondance de centre-ville de Marseille** - place Castellane et Centre Bourse – dont l'insertion, dans le tissu urbain, sera repensée.

Pour bien assumer leurs fonctions, certains de ces pôles d'échanges demanderont à être aménagés en cohérence avec le développement urbain situé à proximité. Il en est ainsi des pôles de La Ciotat et de Cassis.

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

Les infrastructures urbaines ont été conçues dans une période privilégiant la voiture individuelle et la facilité de circulation automobile en milieu urbain. Cette époque est révolue et les infrastructures routières doivent devenir le support d'un développement urbain plus qualitatif, en relation avec les espaces de services et de commerces notamment. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, produites par les déplacements automobiles, constitue un enjeu et un objectif majeur. Ceci implique la diminution de la croissance des déplacements et la modification des modes de transport utilisés alliés aux progrès technologiques.

Le PADD organise la hiérarchie de ces infrastructures dans le cadre d'un schéma radioconcentrique et d'un maillage programmé autour de grandes liaisons autoroutière notamment la L2, mais aussi la RD4d, baptisée LINEA (Boulevard de Liaison Inter-quartiers Nord-Est de l'Agglomération marseillaise) et le Boulevard de la Mer :

- **les autoroutes assurent les liaisons interurbaines et la desserte des zones d'activité économique et portuaire.** Elles n'ont pas de fonction de desserte urbaine. Elles deviennent des supports de multi-modalité en intégrant des voies réservées aux liaisons TC interurbaines, dans une organisation « apaisée » des trafics. Pour finaliser l'irrigation du territoire, un échangeur sur le Jas de Rhodes permettant l'accessibilité et la desserte du secteur de la Nerthe, de l'Estaque et des Pennes-Mirabeau présente un intérêt certain. Dans leurs parties terminales, ces autoroutes se transforment en boulevards urbains, mieux intégrés au tissu urbain environnant grâce à une régulation du trafic d'entrée de ville,
- **les boulevards urbains** permettent, à partir des accès autoroutiers et routiers majeurs, de **pénétrer dans les différentes communes ou secteurs urbains de Marseille** et de les traverser.  
Certaines de ces routes conservent un rôle important de transit et de desserte des zones d'activités ; leurs aménagements doivent tenir compte de ces deux fonctions. Il s'agit notamment de la RD568 dans la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues ou de la RD8 à Gémenos.

Les boulevards marseillais tels que Jarret, Capitaine Gèze, le futur Boulevard de la Mer, la LINEA ou Prado-Michelet, ont en revanche une fonction urbaine affirmée : ils irriguent le réseau des voiries secondaires et assurent une fonction de multi modalité en prévoyant les emplacements pour la circulation piétonne, vélos et les TC. Ils servent de support pour des activités riveraines de service et de commerce. Le stationnement est organisé en conséquence.

Le PADD limite la circulation automobile dans les espaces les plus denses, en accordant une priorité absolue aux modes TC et doux et en adaptant la politique de stationnement et de limitation de vitesse. Dans les secteurs moins denses, cette priorité aux modes doux se traduira par une trame de cheminements piétons et cyclables permettant l'accès aux haltes TC ou aux parcs-relais. Parallèlement, la politique de stationnement devra être adaptée dans le cadre de la révision du PDU afin d'inciter fortement à l'usage des transports en commun.

Enfin, le maintien et la restauration des corridors écologiques seront pris en compte dans l'évolution des infrastructures routières, notamment pour le Parc National des Calanques.

### [9.6] Assurer la place de la logistique urbaine

Les décisions déjà prises, pour la création de nouvelles surfaces commerciales à Marseille, représentent plus de 150 000 m<sup>2</sup>, et la raréfaction du foncier dans Marseille poussent les opérateurs logistiques à situer leurs plateformes en périphérie : ceci contribue à la congestion des autoroutes et des accès à la cité phocéenne.

La logistique urbaine devra évoluer dans la mesure où l'accès par camion de fort tonnage sera découragé hors des autoroutes et boulevards urbains. L'utilisation d'autres supports modaux sera recherchée. Il y a là un important champ de recherche et d'innovation à développer - illustré par le fret-tramway.

Plusieurs objectifs seront poursuivis : l'intégration de la dimension logistique dans les projets urbains et notamment dans l'hyper-centre de Marseille, zone principale de consommation (réglementation adaptée, aménagement de voirie...); le développement de centres de basculement des marchandises des véhicules de gros tonnage à des véhicules de livraison adaptés à la circulation urbaine. Les plateformes des Aiguilles à Ensues-la-Redonne et celle située à proximité de la gare d'Arenc à Marseille, qui évoluera à terme, y contribueront.

Par ailleurs, MPM a la chance de disposer de grandes infrastructures de logistique. Le port de Marseille ainsi que la plateforme ferroviaire restructurée de fret et de transport combiné de Mourepiane traiteront la logistique exogène qui alimentera le réseau des plateformes logistiques urbaines. Marseille disposera d'au moins une plateforme de logistique urbaine.

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

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

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

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

### **[10.2] Imposer des principes forts de densification ciblée**

L'intensification urbaine sera mise en œuvre au travers d'une densification ciblée sur le Grand Centre de Marseille, sur les principales centralités ainsi que sur les territoires de projets. Sa traduction dans la forme urbaine prendra en compte les spécificités de chaque territoire, en intégrant les enjeux de qualité du cadre de vie, d'insertion paysagère, d'équilibre entre le bâti et le non bâti...

Elle repose sur plusieurs leviers :

- **la mutation de secteurs peu denses vers des formes urbaines plus denses**, adaptées à chaque site, qu'il s'agisse de foncier à vocation économique comme les zones industrielles et portuaires ou à vocation d'habitat. On peut citer l'extension d'Euroméditerranée, les Docks libres, les « coutures » entre quartiers à Septèmes-les-Vallons, La Ciotat, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Châteauneuf-les-Martigues,
- **le passage d'une construction de logements sous forme de lotissement à des formes d'habitat plus denses**, comme les maisons de ville ou encore un habitat collectif bien intégré à son environnement,
- **l'optimisation du foncier grâce à une réelle stratégie foncière**,
- **l'utilisation du potentiel offert le long des principaux corridors de déplacements et autour des pôles d'échanges actuels** et à venir : gare Saint-Charles, pôles d'échanges métropolitains de Saint-Antoine, Valentine/Barasse, les Aymards, les gares de Septèmes-les-Vallons, de Cassis et de La Ciotat et, dans une moindre mesure, de l'ensemble des communes de la Côte Bleue,
- **l'augmentation des hauteurs** dans certains secteurs urbains résidentiels et la construction de tours sur certains sites ponctuels, telles celles qui sont envisagées par Euroméditerranée à proximité du port, anticipant les évolutions induites du paysage urbain par une nouvelle « skyline ».

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

Le PADD est l'occasion de proposer un virage décisif dans la conception et la réalisation des nouvelles constructions. Les exigences environnementales appliquées à la construction neuve comme à la réhabilitation (énergie, pluvial, matériaux), la recherche d'une nouvelle image architecturale, le souci d'optimisation de la mobilité, invitent à faire preuve d'innovation dans les opérations d'aménagement.

Le label Ecocité attribué par l'Etat à l'extension d'Euroméditerranée constituera le laboratoire d'un renouveau urbain de la ville méditerranéenne. Toutes les opérations d'aménagement urbain seront invitées à faire preuve d'innovation et d'expérimentation.

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

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

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

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

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

### [11.2] Des logements diversifiés ciblant les grandes catégories de populations

Dans les nouvelles opérations d'urbanisme et d'aménagement, le SCOT encourage la diversification des formes de logement, afin de répondre aux besoins spécifiques de certaines populations : personnes âgées dépendantes et autonomes, dont le nombre va continuer de croître, étudiants et chercheurs, en particulier dans le centre-ville de Marseille, à Luminy et à Château-Gombert. Le SCOT sera relayé par le PLH qui favorisera le parcours résidentiel des ménages grâce à une offre variée de logements locatifs.

En accord avec les documents cadres spécifiques, des aires d'accueil de gens du voyage et des logements d'urgence sont prévus dans les différents territoires de MPM pour répondre aux besoins des populations très démunies.

### [11.3] Rééquilibrer et répartir l'habitat social

Le SCOT se fixe comme objectif de rééquilibrer le taux d'habitat social sur l'ensemble du territoire communautaire en utilisant le levier des nouvelles opérations de construction. Les opérations significatives de construction, d'aménagement ou de renouvellement urbain comprendront un minimum de 20 à 30% de logements sociaux. Cet effort pourra être plus intense dans les territoires qui en sont dépourvus, en fonction de l'effort déjà réalisé par les communes dans ce domaine et si la situation foncière le permet.

## **[12] Réaliser les grands équipements communautaires**

### **[12.1] Organiser les grands espaces publics ouverts**

Les grands espaces publics ouverts ont une double vocation : celle d'offrir aux habitants, touristes et actifs des espaces de détente bien identifiés, et celle de permettre l'accueil de grands événements ou manifestations d'ampleur contribuant à l'attractivité et à la notoriété de la Métropole. Il s'agit par exemple du Vieux-Port, des Docks des Suds, d'un espace adapté dans le secteur de l'Estaque, des plages du Prado, des Portes du Parc National des Calanques.

Le PADD permet de prévoir de tels espaces dans les PLU, notamment autour des ports et des plages.

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

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

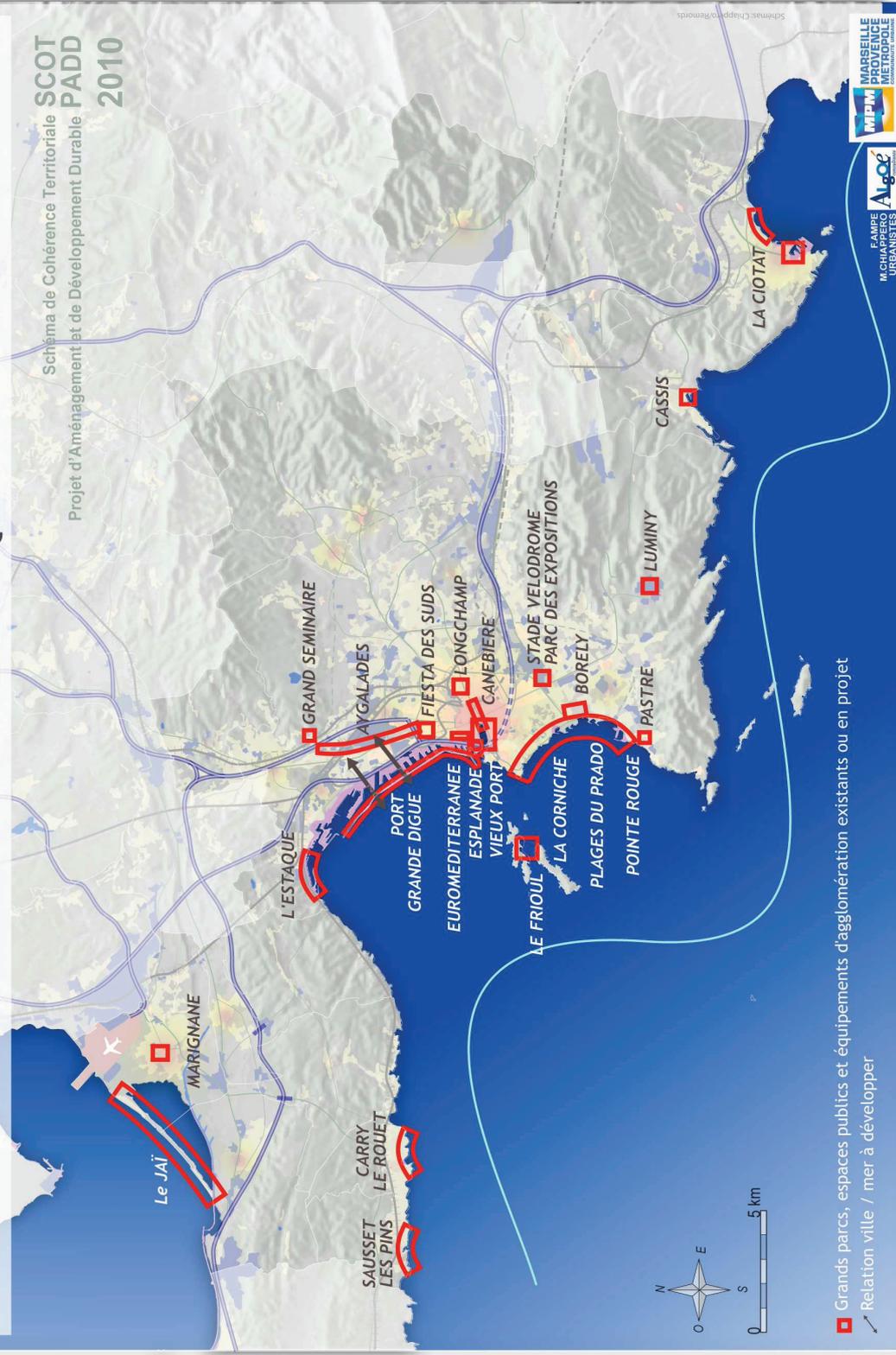
Il prend en compte les implantations des grands équipements nécessaires au fonctionnement et au développement de l'agglomération, comme le nouveau Palais des Congrès et des événements, le MUCEM et le Centre régional de la Méditerranée, le Silo, le FRAC, Euromed center...

Il favorise le développement et la mise en réseau des différentes implantations du pôle santé ; une attention particulière sera portée sur les hôpitaux Nord dont les liens avec le monde de la recherche, en particulier sur les traumatismes liés aux accidents automobiles, en font un équipement au rayonnement international.

Il encourage enfin l'implantation dans les secteurs les moins bien équipés, comme les quartiers Nord de Marseille, de nouveaux équipements, sportifs et de loisirs. Il en va de même pour les équipements culturels qui font défaut à une partie de ces mêmes quartiers, mais aussi dans la Vallée de l'Huveaune, à Septèmes-les-Vallons et à Marignane. L'ensemble de ces équipements sera intégré dans le maillage des transports en commun afin de faciliter fréquentation, mise en réseaux, synergie...

# VALORISER LES GRANDS ESPACES PUBLICS ET EQUIPEMENTS D'AGGLOMERATION

Schema de Coherence Territoriale  
 SCOT  
 PADD  
 2010  
 Projet d'Aménagement et de Développement Durable



■ Grands parcs, espaces publics et équipements d'agglomération existants ou en projet  
➔ Relation ville / mer à développer



## **[13] Maîtriser les ressources et les risques**

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

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

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

La préservation des ressources en eau est une priorité. Elle impose de lutter en particulier contre les risques de pollution des masses d'eau. Elle participe in fine à l'amélioration de la qualité des eaux de baignade, notamment.

Le PADD fixe comme priorité le maintien en bon état des masses d'eau superficielle et souterraine. Pour cela, il préconise dans les milieux terrestres et marins de :

- **protéger** non seulement **la ressource** d'un point de vue qualitatif et quantitatif, **mais également les écosystèmes associés à ces masses d'eau** : respect de la Directive cadre « eau », mise en œuvre du SDAGE... ;
- penser l'eau non seulement comme une ressource mais aussi comme **élément structurant du territoire** : réseau hydrique et milieux naturels associés à la trame bleue, continuité territoriale, espace de respiration des cours d'eau : Caravelle à Septèmes qui devient ruisseau des Aygalades, Huveaune, Cadière, Raumartin notamment, mais aussi le canal de Marseille ;
- porter **une attention particulière aux entités des Etangs du Bolmon et de Berre** : accessibilité à la ressource, conflits d'usage, pollutions diffuses ;
- poursuivre les améliorations pour **une meilleure qualité de l'assainissement** : sécurisation et mise aux normes des équipements.

Enfin, les enjeux de préservation de la ressource en eau s'étendent à ceux qui sont liés à la biodiversité marine et sous-marine, y compris dans le port et en lien avec le canal de Marseille.

La mise en œuvre de ces orientations nécessitera une coordination étroite avec tous les partenaires, y compris ceux qui sont en dehors du territoire de MPM.

### **[13.2] Limiter les risques en amont**

Les grands équipements et installations existants se doteront de plan de réduction des effluents. La résorption de la pollution des sols constitue un objectif particulier lorsqu'elle impacte les espaces naturels et littoraux mais aussi en préalable à toute nouvelle opération d'aménagement. L'exploitation des carrières se fait dans des conditions réglementées. D'une manière générale l'analyse des risques s'effectue en amont de la décision.

La prévention du risque incendie passe par une gestion maîtrisée de la forêt, notamment par une réflexion globale sur les boisements. Y participe aussi le développement du pastoralisme, en cohérence avec les enjeux de protection des sites naturels sur les principaux massifs : la chaîne de la Nerthe à Châteauneuf-les-Martigues, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Le Rove, les massifs de l'Etoile à Septèmes-les-Vallons, Marseille, et du Garlaban à Allauch et Plan-de-Cuques, la Sainte-Baume à Gémenos, le Grand Caunet à Roquefort-la-Bédoule et Ceyreste, et enfin les Calanques et Carpiagne à Marseille. Enfin, la gestion des abords des massifs boisés se révèle indispensable pour éviter le départ des feux.

Contre les risques d'inondation, des bassins de rétention associés à des actions en amont, du type parc urbain, sont mis en place, en particulier dans des espaces tampons, dans le respect des paysages et des milieux naturels.

Les modes d'urbanisation proposés, avec plus de densité et moins d'étalement urbain, constituent également une réponse aux risques d'inondation et d'incendie.

La prévention contre les risques technologiques passera par des mesures de protection et de prévention renforcées. Le cas échéant, le transfert des établissements dangereux hors des zones urbaines pourra être étudié puis organisé.

La conception de certains projets urbains devra ainsi intégrer en amont une approche multirisque.

### [13.3] Intégrer la nuisance du bruit dans la planification

Le Plan de prévention Bruit dans l'environnement de MPM sert de support pour planifier le niveau des protections phoniques à installer sur certains axes. Ils correspondent pour l'essentiel aux voies rapides de transit, dans et hors de la Ville de Marseille. Elles seront complétées pour les zones urbaines avoisinantes de l'aéroport, en appui du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

À proximité des zones de bruit, et selon le niveau sonore, les caractéristiques du développement urbain sont adaptées : fonctions développées, niveau de densité. Le développement urbain résidentiel comme celui des infrastructures nouvelles se fera au maximum dans des conditions où la question du bruit est traitée, par exemple par des immeubles de bureaux le long des grands axes.

### [13.4] Améliorer la qualité de l'air

Le PADD se fixe pour objectif de réduire les déplacements en voiture grâce à une nouvelle organisation urbaine, le développement des transports en commun et l'amélioration de la logistique urbaine. Ceci permettra de réduire progressivement la pollution de l'air provoquée par les déplacements. Les centres urbains les plus denses et particulièrement celui de Marseille sont spécifiquement concernés.

Le PADD prend en compte la législation concernant la dégradation de la qualité de l'air engendrée par les activités industrielles. Une attention particulière sera portée sur le secteur de l'Etang de Berre et de la Côte Bleue.

### [13.5] Optimiser la gestion des déchets

La gestion des déchets sera optimisée sur le territoire de MPM, y compris sur le littoral, à la fois en diminuant la quantité de déchets produits, en améliorant les capacités de tri sélectif et en recherchant la valorisation maximale des déchets selon le principe « Jeter moins, Trier mieux, Traiter plus ». Le PADD encourage la diversification des solutions à étudier et à mettre en œuvre. C'est le DOG qui prévoira les emplacements préférentiels et les réserves foncières pour la localisation des centres de transfert afin d'optimiser la gestion des déchets en cohérence avec les documents d'orientation départementaux.

Enfin, la grande masse quotidienne de déchets végétaux, produits toute l'année par les professionnels de l'émondage et de l'entretien des espaces verts, sera accueillie dans des centres communaux ou intercommunaux de proximité adaptés.

### ***[14] Viser une agglomération durable contribuant aux objectifs climatiques de maîtrise énergétique***

L'articulation entre urbanisation et transports en commun développée, au début de ce troisième axe, constitue un moyen décisif de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Toutes les opérations urbaines se fixeront des règles de maîtrise de l'énergie grâce à des normes adaptées. Les plans climats territoriaux traduiront précisément ces dispositions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **[15.1] Renforcer les centralités de l'armature urbaine**

Pour ses habitants actuels et à venir, l'hyper-centre de Marseille demande à être conforté dans plusieurs de ses fonctions : citons le logement (cf. chap. 16.2 ci-après), la qualité et l'usage des espaces publics dans un souci de confort pour les usagers qu'ils soient habitants, visiteurs, actifs, le maintien des commerces et de tous les services de proximité. Les spécificités marseillaises d'un hyper-centre vivant participent de l'identité métropolitaine.

L'armature secondaire est constituée des noyaux urbains des communes et de plusieurs centres de secteurs de Marseille (cf. Axe 3, objectif 9.1). Cette armature dispose d'une infrastructure de services et d'équipements publics et privés de qualité.

Les centralités de proximité, constituées des autres centres communaux de MPM et des noyaux villageois et des cœurs de quartiers de Marseille, offrent, à leur niveau, les services et équipements attendus en fonction de leur taille. **Elles seront correctement reliées aux pôles de l'armature principale et aux grands axes de transport en commun.** En matière de déplacement, ce sont les lieux où sont favorisés les déplacements alternatifs à la voiture : la qualité des espaces publics et les cheminements cyclistes et piétons favoriseront l'utilisation des TC.

#### **[15.2] Faire vivre les différents niveaux de centralités secondaires et de proximité**

La présence des services, du commerce et de l'artisanat en milieu urbain constitue un puissant facteur de maintien ou de constitution des formes de mixité, que le PADD encourage. **Le commerce de proximité** est un élément important à plusieurs titres. Il est l'un des premiers éléments de l'animation et de l'attractivité des quartiers et contribue au « vivre ensemble » ; il contribue à la fabrication de la mixité fonctionnelle, entre activités tertiaires et habitat. Enfin, en offrant **un panel de services suffisamment large à la population environnante**, il limite les déplacements en voiture vers les commerces de périphérie. La présence des équipements nécessaires à la vie quotidienne, qu'ils soient sportifs, culturels... ainsi que des services de base (santé, éducation, formation...) favorise la vie sociale dans les centralités et dans les quartiers. Le PADD recommande en particulier

la mise à niveau des quartiers en difficulté dans ce sens et le maillage entre les équipements pour favoriser les échanges.

En favorisant le bon fonctionnement de proximité pour tous les usagers, le PADD vise une armature équilibrée entre les différentes communes et les différentes parties du territoire communautaire.

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

Un tournant est en train d'être pris dans la conception urbaine des projets urbains. Les évolutions réglementaires sur l'efficacité énergétique, l'intégration de la nature en ville, la recherche de la mixité sociale et fonctionnelle, le souci de la gestion de l'eau et tout particulièrement de la gestion des eaux pluviales, le choix de l'orientation des bâtiments en fonction de la lumière, du soleil et du vent, la définition d'une nouvelle place de la voiture et de l'organisation du stationnement, la mise en œuvre de la concertation et de la participation des habitants, tous ces éléments contribuent à une nouvelle définition du développement urbain.

Euroméditerranée est engagé dans la démarche nationale Ecocité dont il a reçu le label et s'affiche comme un laboratoire urbain des innovations environnementales, économiques et sociales. L'objectif est de concevoir et mettre en œuvre un nouveau modèle pour la ville méditerranéenne. Il s'est fixé des objectifs de prix accessibles, de construction durable, et d'efficacité globale dans la gestion des ressources et d'émissions de CO2 tout en ayant le souci de la mixité sociale. Travailler, se cultiver, consommer, vivre en n'utilisant pas ou peu la voiture grâce aux transports collectifs, aux pistes cyclables, aux parcs-relais : telles sont les ambitions du PADD.

Les études et réalisations d'Euroméditerranée permettront de pousser aussi loin que possible des innovations en matière de ville durable et serviront d'exemples à l'ensemble des opérations de MPM.

Le PADD soutient les initiatives qui seront prises dans le cadre de la démarche Ecocité et encourage **le transfert des expériences réussies à toutes les opérations urbaines de MPM.**

## [16] Fabriquer une ville du vivre ensemble

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

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

MPM présente historiquement un fonctionnement urbain marqué par la mixité des fonctions : 20% seulement des emplois se situent dans des zones économiques dédiées. Cette mixité fonctionnelle se renforce aujourd'hui avec le développement de l'économie résidentielle, notamment des services à la personne.

**Cette mixité entre les fonctions résidentielles et économiques** est une orientation d'autant plus stratégique que la Communauté urbaine se trouve dans une période de rénovation urbaine et dans un contexte de rareté foncière. Elle est l'un des éléments de la proximité qui doit être encouragé sur l'ensemble des différentes centralités hiérarchisées, de l'hyper-centre marseillais aux noyaux villageois des différentes communes.

Le projet d'Aménagement encourage la mixité des fonctions. Cependant cette mixité ne peut cependant pas être systématique dans la mesure où des principes de maîtrise des risques et

d'optimisation du fonctionnement urbain conduisent à concentrer certaines activités dans des zones spécialisées ; c'est le cas :

- **Des activités logistiques et de certaines activités productives qui doivent trouver leur place dans des espaces dédiés** proposant les services adaptés : les bassins Est du Port, les zones d'activités d'Empallière à Saint-Victoret, des Florides à Marignane, des Aiguilles à Ensues-la-Redonne, d'Athélia V à La Ciotat,
- **Des activités liées à l'économie de la connaissance** incluant le tertiaire supérieur, la technologie et la recherche qui relèvent souvent de « parcs technologiques spécialisés » lorsqu'un seuil critique est atteint ou d'espaces tertiaires de bureaux concentrés permettant des effets de synergie ; c'est le cas de l'extension d'Euroméditerranée, des alentours du Stade Vélodrome et du Prado, de Luminy et d'Athélia V à La Ciotat,
- **Des activités artisanales** qui trouvent leur place dans une multitude de zones d'activités de petite et moyenne dimension, ou de façon diffuse dans le tissu urbain.

### [16.2] Assurer l'équilibre social des territoires

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

La mixité sociale est un principe retenu par le PADD. Les nouvelles opérations d'urbanisme contribueront à cet objectif, déjà évoqué, avec **au moins 20 à 30% de logements sociaux dans l'ensemble des nouvelles opérations significatives d'aménagement et de renouvellement**. Cet effort pourra être plus intense dans les territoires qui en sont dépourvus, en fonction de l'effort déjà réalisé par les communes dans ce domaine et si la situation foncière le permet. Le réinvestissement urbain dans toutes les centralités ou dans les territoires de projets prendra également en compte cet objectif de mixité sociale.

Par ailleurs, l'équilibre social ne repose pas uniquement sur l'offre de logements sociaux. L'offre de parcours résidentiels pour toutes les catégories de la population est un objectif tout aussi considérable pour répondre aux importants besoins de logements. Les opérations d'aménagement afficheront, à ce titre, des objectifs dans les différents segments de l'offre : accession libre, accession sociale, locatifs libres, locatifs sociaux, ...

Enfin, l'accessibilité aux équipements, aux services, aux emplois, est essentielle à l'équilibre social des quartiers et des bourgs. Leur intégration dans le tissu urbain est la première réponse à apporter à laquelle s'ajoute la desserte en transports en commun, tout particulièrement pour les ménages les moins favorisés pour lesquels le triptyque formation / emploi / logement est la réponse de solidarité à laquelle le SCOT se propose de contribuer.

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

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

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

## ***[17] Entre mer et collines, préserver et valoriser un patrimoine naturel d'exception***

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

### **[17.1] Valoriser le littoral et faciliter son accès**

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

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

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

Certaines plages et sites littoraux devront faire l'objet d'aménagement afin de permettre à la population **un meilleur accès aux loisirs liés à la mer** : Corbière, Prado, Pointe Rouge, La Ciotat, plus ponctuellement à Marignane et Châteauneuf-les-Martigues. Certains projets de création portuaire, comme à l'Estaque, ou d'amélioration du fonctionnement portuaire, par exemple à La Ciotat, Marignane, Pointe Rouge et au Frioul, seront étudiés dans le respect de la capacité de charge des milieux et en cohérence avec l'ensemble des autres actions conduites sur le littoral.

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

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

De même, les conditions de fréquentation des différents espaces du futur Parc National des Calanques seront organisées, en prenant en compte aussi bien le niveau de fragilité des sites au sein du Parc que le contexte urbain dans lequel ils s'insèrent. Les activités économiques utilisant les espaces du Parc seront prises en considération. Ainsi, cette fréquentation pourra être organisée autour d'un petit nombre de portes principales, telle celle de Luminy et Callelongue, en cohérence

avec le secteur de la Pointe-Rouge/Vielle Chapelle, à Marseille, de Cassis, de La Ciotat et de plusieurs portes secondaires.

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

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

### [17.2] Mettre en place une trame verte et bleue qui contribue au maintien de la biodiversité

MPM dispose d'un ensemble exceptionnel de grands espaces naturels et forestiers et de collines autour de la mer à protéger. Ils font partie de l'attractivité métropolitaine, pour ses résidents, ses usagers et ses touristes. Cet ensemble s'organise et se structure aujourd'hui ; c'est le cas du Parc National des Calanques, du Parc Naturel Régional sur le massif de la Sainte Baume et du Parc marin de la Côte Bleue, qui assureront la protection de leur remarquable biodiversité, la préservation de leur attrait, tout en organisant leur fréquentation.

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

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

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

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

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

### [17.3] Optimiser la fréquentation des massifs en préservant leur richesse naturelle et leurs forêts

Outre la protection et la gestion de ces grands espaces naturels, l'enjeu de l'organisation de leur accès en totalité ou en partie devient donc essentiel.

Cet enjeu concerne aussi les espaces naturels urbains dont l'accès est règlementé afin de privilégier les modes doux : marche, dans certains cas vélo, bateaux sans moteur. Des parkings accessibles en transports en commun sont organisés afin de repousser la circulation automobile individuelle au maximum. Chaque fois que cela est possible les gares sont utilisées comme point d'appui et de transit

pour organiser une partie de l'accès au site : c'est le cas de la gare de Cassis. Des portes d'entrée sont clairement identifiées, tout particulièrement pour le Parc National des Calanques, le futur Parc Naturel régional de la Sainte-Baume avec Gémenos, les massifs de la Nerthe et de l'Etoile.

Toutes les communes de MPM sont concernées. Certaines l'ont déjà mis en œuvre : Gémenos avec le Parc de Saint-Pons, La Ciotat avec le Parc du Mugel, Allauch sur les contreforts du Garlaban, Carnoux-en-Provence et Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons, en s'appuyant sur les chemins de défense des forêts contre les incendies (DFCI).



## **[18] Maintenir les espaces agricoles et forestiers et développer la nature en ville**

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

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

Participant au fonctionnement de MPM, l'agriculture est pérennisée dans ses fonctions tant économiques que paysagères. **La préservation absolue des espaces agricoles**, au sens réglementaire du terme, constitue un principe intangible : y seront interdits les aménagements menaçant l'arabilité des terres. Cela **nécessitera la mise en place de véritables projets agricoles** pour maintenir et développer les productions locales ou à forte valeur économique, telles le maraîchage sur la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la-Nerthe, la viticulture à Roquefort-la-Bédoule et Cassis, ou pour mettre en œuvre des filières agricoles adaptées à la proximité des zones urbaines grâce à des circuits courts : maraîchage, apiculture, vergers, oléiculture... Ces circuits courts sont nécessaires et le seront encore plus demain.

De nombreux espaces agricoles d'importance sont concernés et doivent faire l'objet d'une attention particulière : en premier lieu la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la-Nerthe mais aussi Enco de Botte sur Allauch, une partie de la plaine de Gémenos. Les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et de Cassis doivent faire eux-aussi l'objet de mesures de protection renforcées.

Les espaces plus réduits ne doivent pas pour autant être délaissés car ils jouent un rôle à leur échelle : les Vallons de Valtrègues à Châteauneuf-les-Martigues, le Romaron à Carry-le-Rouet, le Vallon de Fabregoules à Septèmes-les-Vallons, d'autres espaces encore à La Ciotat.

Ponctuellement, certains projets agricoles pourront être conduits de concert avec des actions liées au tourisme rural.

Le SCOT prévoit aussi de favoriser l'agriculture comme outil de gestion des espaces naturels, en développant le pastoralisme et, ponctuellement, la viticulture et l'arboriculture (amandiers, oliviers...). Ces activités, développées en cohérence avec la protection des sites naturels, permettent en outre de mieux gérer le risque incendie. Tous les massifs naturels sont concernés par le pastoralisme et de nombreuses communes sont intéressées : Septèmes-les-Vallons, Allauch, le Rove, Châteauneuf-les-Martigues, Ensues-la-Redonne, Carry-le-Rouet, le Camp de Carpiagne, et plus largement l'ensemble des communes de l'Est...

### **[18.2] Développer la nature en ville**

Avec l'objectif de constituer une maille végétale régulière et structurante, les principes proposés autour des grands massifs de l'agglomération seront repris en milieu urbain. C'est le travail conduit par Euroméditerranée avec le ruisseau des Aygalades. Il s'agit ainsi d'organiser progressivement de nouveaux espaces naturels : réseau des parcs, jardins ouvriers, partagés ou familiaux, espaces publics fortement végétalisés. Le Canal de Marseille, infrastructure de transports de l'eau, devra être traité dans cette même perspective particulièrement sur le pourtour du Parc National des Calanques.

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

Cette nature en ville devient ainsi un puissant support d'aménagement, de gestion des risques (notamment l'inondation), de valorisation du paysage et d'amélioration du cadre et de la qualité de la vie.

### [18.3] Prendre en compte les espaces naturels du quotidien

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

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

Le PADD se donne comme pour objectif de prendre en compte les fonctionnalités éco-systémiques de ces espaces.



## Abréviations

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CRM : Centre Régional de la Méditerranée

DFCI : Défense des Forêts Contre les Incendies

DOG : Document d'Orientations Générales du SCOT

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

FRAC : Fonds Régional d'Art Contemporain

GES : Gaz à Effet de Serre

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille

GPV : Grand Projet de Ville

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LGV : Ligne Grande Vitesse

MUCEM : MUrée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

OIN : Opération d'Intérêt National

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PEB : Plan d'Exposition au Bruit existant

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RD : Route Départementale

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

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

TC : Transport en Commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre