

# **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) Territoire Marseille Provence**

## **Avant-projet de PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)**

Version proposée pour débat aux conseils municipaux et au Conseil de Territoire



## Préambule

Dans ce préambule sont présentés les fondements du PLUi, les clefs de lecture de cet avant-projet de PADD, sa composition (cahier global et cahiers communaux), et les différentes démarches entreprises.

### Le PLUi, un document nouveau qui s'inscrit dans la continuité et prend en compte les travaux en cours sur la Métropole

Depuis le 1er janvier 2016, la Métropole d'Aix-Marseille Provence s'est substituée à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et exerce la compétence « urbanisme ». En l'état des textes en vigueur, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) est élaboré par le Conseil de Territoire, tandis que le Conseil de la Métropole, compétent, l'approuve.

L'engagement de la procédure d'élaboration du PLUi a été faite le 22 mai 2015, par l'ancienne Communauté Urbaine. La continuité avec les travaux déjà engagés et leur poursuite dans le cadre métropolitain sont assurés.

Ce document est une nouveauté car c'est le premier PLU élaboré à l'échelle du Territoire Marseille Provence. Il s'appuie néanmoins sur un historique de plusieurs décennies en termes de documents d'urbanisme communaux. Il s'agit aujourd'hui de permettre, tant à l'ensemble du territoire, qu'à chacune des communes qui le composent, de définir et de mettre en œuvre une stratégie globale et cohérente de développement et d'aménagement.

De plus, il prend en compte et s'articule aux multiples travaux et réflexions en cours à l'échelle métropolitaine.

### Une importante phase préparatoire

**Plusieurs travaux préparatoires ont été engagés.** Ils ont tout d'abord été consacrés à **l'analyse de l'ensemble des documents d'urbanisme communaux, de manière à mesurer le degré de cohérence entre ces documents, leur compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, premier outil de planification communautaire approuvé en 2012, et leur adéquation aux évolutions du code de l'urbanisme, tant dans l'esprit que dans la lettre. En parallèle, une réflexion a été conduite pour formuler des propositions

de solutions adaptées à la prise en compte, sur MPM, des évolutions de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

**Ces réflexions se sont appuyées sur le SCOT.** Elaboré sur le même périmètre, **il définit des objectifs et les grands principes qui doivent être déclinés et mis en œuvre dans le PLUi.** Son élaboration récente lui permet de prendre en compte les évolutions actuelles en matière de développement et d'aménagement durables. Ce SCOT a alimenté les documents sectoriels que constituent le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Document d'Aménagement Commercial (DAC). Ces documents-cadres représentent aujourd'hui un socle de connaissances et d'orientations pour le Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

L'ensemble de ces travaux préparatoires ont déterminé un « discours de la méthode » du PLUi, permettant d'harmoniser (1) ce qui relève des travaux à l'échelle métropolitaine, (2) ce qui découlait directement du SCOT, (3) ce qui pouvait être pérennisé à partir des documents d'urbanisme existants et (4) ce qui devait faire l'objet d'une approche nouvelle et communautaire.

**Conciliant démarches métropolitaines, cohérence à l'échelle du Territoire et spécificités communales, des enjeux peuvent ainsi être déclinés.**

### Les principaux enjeux du PLU intercommunal

**Les objectifs de développement.** Le SCOT a posé le principe d'une stratégie de développement ambitieuse, en particulier en matière économique, pour favoriser l'emploi et renforcer l'attractivité du territoire : 80 000 habitants, 80 000 logements, 80 000 emplois.

Il convient dans le PLUi de **définir un scénario de répartition géographique de ce développement.**

**Les espaces naturels et agricoles.** Le SCOT a défini, à travers une trame verte et bleue, un objectif de protéger les espaces naturels, supports de la biodiversité et de favoriser les continuités écologiques. Il préserve les espaces nécessaires à une agriculture de proximité. Il met en valeur le littoral maritime et protège les paysages du mitage, en particulier dans les secteurs d'interface.

Le PLUi doit **mettre en œuvre cette stratégie à travers un zonage et une réglementation qui permettent d'atteindre ces objectifs.**

**La structuration du territoire.** Pour être plus performant, le territoire doit être organisé en s'appuyant sur un réseau hiérarchisé de centralités existantes, à renforcer ou à créer. **L'organisation, déjà proposée par le SCOT, doit être précisée par le PLUi** qui doit définir les moyens de renforcement de cette armature.

Les déplacements non motorisés (transports collectifs et modes doux) doivent être favorisés par les infrastructures adéquates, déjà définies par le SCOT et le PDU, que le PLUi doit inscrire sur le territoire. Enfin, il appartient au PLUi de préciser les modalités selon lesquelles doivent s'articuler urbanisation et développement des infrastructures de transport.

**La consommation foncière.** La limitation de la consommation foncière est un objectif posé par les lois Grenelle et Alur et repris par le SCOT. Le PLUi **doit définir les modalités d'application de ces objectifs en donnant la priorité au renouvellement urbain, en définissant des stratégies d'évolution ou de conservation des tissus en fonction du contexte et en gérant les extensions nécessaires avec parcimonie.**

**Le rééquilibrage des disparités du territoire.** La stratégie d'urbanisme doit veiller à corriger les inégalités géographiques et sociales :

- en améliorant les conditions d'accès aux transports collectifs des territoires mal desservis,
- en renforçant la mixité fonctionnelle des territoires en sous-équipement ou monofonctionnels,
- en développant les différentes catégories de logement, en particulier le logement social, de manière équilibrée sur le territoire.

**La qualité urbaine.** Le PLUi doit permettre d'améliorer le cadre de vie pour tous les habitants et favoriser ainsi l'attractivité du territoire. Il doit privilégier la proximité par la mixité des fonctions et en permettant un accès facile par les modes doux. Ceci passe par un renforcement et une mise en cohérence du réseau des espaces publics, supports de qualité urbaine et de socialisation. La priorité donnée au renouvellement urbain doit s'accompagner d'un développement de la présence de la nature en ville.

## Les clefs de lecture du cahier global de l'avant-projet de PADD

Ces orientations stratégiques sont déclinées dans le présent document. Elles ont fait l'objet d'une double démarche de validation, à l'échelle du **Territoire Marseille Provence, pour ce qui concerne la stratégie globale, et à l'échelle communale, pour ce qui concerne leur application locale.**

En effet, cet avant-projet de Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), débattu dans les 18 communes membres, et fin 2016 en Conseil de Territoire, se compose de deux parties :

- d'une part le **cahier global**. Il expose les stratégies globales à l'échelle du Territoire Marseille Provence,
- d'autre part des **cahiers communaux** : chacun d'entre eux propose, à l'échelle communale, une stratégie locale cohérente avec la stratégie globale.

**La conception du présent document résulte de la démarche décrite ci-dessus et des principaux enjeux identifiés.**

## Le plan du cahier global

Il est conçu pour assurer une cohérence entre les différents thèmes de l'aménagement et de l'urbanisme : environnement, logements, activités, équipements, infrastructures, etc. Il ne considère pas ces thèmes un par un, mais les aborde globalement dans une logique allant du général au particulier.

Il n'est pas redondant avec celui du SCOT. Il en rappelle les principaux objectifs stratégiques mais surtout les précise et les approfondit dans les domaines relevant directement de l'urbanisme.

**Le chapitre 1 définit l'ambition et le positionnement du territoire communautaire.** Il fait ainsi la transition avec le SCOT, en rappelant ses objectifs globaux, en les actualisant et en les situant dans le contexte métropolitain. Il sera adapté en prenant en compte l'avancée des travaux métropolitains.

Les deux chapitres suivants s'attachent à la structuration du Territoire Marseille Provence à travers les deux angles de vue complémentaires que constituent d'une part les espaces de nature, d'autre part les espaces urbanisés.

Ainsi, **le chapitre 2 est consacré aux espaces naturels et agricoles**, en relation avec le littoral. Les grands principes de leur structuration avaient déjà été définis par le SCOT et les documents communaux. L'avant-projet de PADD précise la cohérence de cet « écrin vert et bleu » et définit des outils réglementaires homogènes pour le préserver.

**Le chapitre 3 s'attache à définir une stratégie de structuration de l'espace urbanisé** qui se fonde à la fois sur un ensemble de centralités et sur un réseau de déplacements qui les relie. Cette structure, confrontée au potentiel des différentes parties du territoire, permet de proposer une répartition géographique du développement (logement et activités) cohérente, efficace et durable.

Enfin, **le chapitre 4 est consacré à la mise en œuvre locale de la production urbaine**. Il calibre les besoins en zones d'urbanisation future, il définit les modalités du principe d'intensification et de renouvellement urbain posé par le SCOT et les conditions d'amélioration du cadre de vie.

### ...et les éléments qui le composent

Au sein de chacune de ces 4 grandes parties, des sous-chapitres exposent les différents sujets selon un même fil conducteur :

- **les enjeux et les objectifs**. La connaissance fine du territoire et de ses enjeux, issue tant des PLU communaux existants que du SCOT, permet de rappeler brièvement les grands enjeux pour chaque thématique, assortis d'objectifs communautaires.
- **les orientations stratégiques correspondantes aux objectifs** : elles expriment le projet politique défini pour le territoire, et constituent le cœur du cahier global de l'avant-projet de PADD.

### L'articulation avec les cahiers communaux

Chaque commune doit être en mesure de s'approprier la démarche collective et de se mobiliser à toutes les étapes de la procédure PLUi.

Si désormais la compétence communautaire se traduit obligatoirement par l'élaboration d'un unique PLU à l'échelle du Territoire et par la conduite d'une seule procédure, il convient de maintenir une bonne articulation entre le regard

global et les particularités locales. Cet objectif trouve sa traduction via les 18 cahiers communaux, partie intégrante de cet avant-projet de PADD.

Ils ont pour objet de décliner finement le cahier global et de prendre en compte les projets communaux. Ils auront la même valeur juridique que le cahier global. Ils ne pourront donc évoluer que lors d'une révision.

Le bon fonctionnement et l'interaction du système cahier global/cahiers communaux faciliteront l'élaboration du PLUi et en garantiront la qualité, aussi bien au niveau du PADD que de ses aspects réglementaires.

### Les autres démarches (travaux sur les aspects réglementaires, diagnostic, état initial de l'environnement...)

Si les principaux échanges des années 2015 et ont porté sur la co-construction de l'avant-projet de Projet d'Aménagement et de Développement Durables, d'autres démarches ont également été engagées et notamment, celle liée aux travaux réglementaires.

### L'avant-projet du PADD : fruit d'une concertation étoffée

Cet avant-projet de PADD a été présenté aux maires et élus des 18 communes membres du Territoire Marseille Provence lors de la conférence intercommunale des maires du 7 novembre 2016, sous la présidence de Guy Teissier.

Ce document est le fruit des réflexions décrites précédemment, mais aussi d'une concertation étoffée.

Avec les principales personnes publiques associées et acteurs du territoire, une concertation préalable s'est déroulée en mai 2016. Puis elle s'est conclue par la réunion des Personnes Publiques Associées, portant conjointement sur le diagnostic, l'Etat initial de l'environnement et le PADD, et qui s'est tenue le 12 septembre 2016.

Cette concertation a aussi eu lieu avec les associations agréées qui l'ont sollicité, sous forme de réunions de travail en juin 2016.

Elle s'est prolongée avec la population par la tenue de 5 réunions publiques :

- le 29 septembre 2016 pour l'ensemble du territoire Marseille Provence,
- le 03 octobre 2016 pour la ville de Marseille,

- le 04 octobre 2016 à Septèmes-les-Vallons, pour les communes du bassin Centre hors Marseille (Septèmes-les-Vallons, Plan-de-Cuques et Allauch),
- le 10 octobre 2016 à Marignane, pour les communes du bassin Ouest (Marignane, Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe, Châteauneuf-les-Martigues, Le Rove, Ensues-la-Redonne, Carry-le-Rouet et Sausset-les-Pins),
- le 11 octobre 2016 à Gémenos, pour les communes du bassin Est (Gémenos, Carnoux-en-Provence, Roquefort-la-Bédoule, Cassis, Ceyreste et La Ciotat).

*L'élaboration de ce document a été pilotée par AMP/Conseil de Territoire Marseille Provence (Direction adjointe planification et urbanisme - DAPU).*

*Il a été produit par :*

- *le groupement Algoé, Michel Chiappero et Orgeco, à partir des travaux et études préalables réalisés par l'Agam, pour le cahier global ;*
- *l'Agam, pour les cahiers communaux.*

Préambule	3	<b>MARSEILLE</b>	<b>119</b>
<b>CAHIER GLOBAL : TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE</b>	<b>8</b>	<b>PLAN-DE-CUQUES</b>	<b>161</b>
1. Pour une ambition et un positionnement métropolitains	9	<b>SEPTEMES-LES-VALLONS</b>	<b>166</b>
2. Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie	18	<b>CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN EST</b>	<b>172</b>
3. Pour une organisation structurée du développement	29	<b>CARNOUX-EN-PROVENCE</b>	<b>173</b>
4. Pour un urbanisme raisonné et durable	49	<b>CASSIS</b>	<b>178</b>
<b>CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN OUEST</b>	<b>63</b>	<b>CEYRESTE</b>	<b>184</b>
<b>CARRY-LE-ROUET</b>	<b>64</b>	<b>GEMENOS</b>	<b>190</b>
<b>CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES</b>	<b>69</b>	<b>LA CIOTAT</b>	<b>196</b>
<b>ENSUES-LA-REDONNE</b>	<b>75</b>	<b>ROQUEFORT-LA-BEDOULE</b>	<b>203</b>
<b>GIGNAC-LA-NERTHE</b>	<b>80</b>		
<b>LE ROVE</b>	<b>86</b>		
<b>MARIGNANE</b>	<b>91</b>		
<b>SAINT-VICTORET</b>	<b>98</b>		
<b>SAUSSET LES PINS</b>	<b>104</b>		
<b>CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN CENTRE</b>	<b>111</b>		
<b>ALLAUCH</b>	<b>112</b>		

# CAHIER GLOBAL : TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

# 1 Pour une ambition et un positionnement métropolitains

Porte de la France sur le monde méditerranéen, le territoire est appelé à se positionner de plus en plus fortement au plan européen. Situé au cœur d'un territoire vaste et dynamique, le Territoire Marseille Provence, avec sa ville-centre de Marseille, souhaite jouer pleinement son rôle de moteur drainant l'ensemble de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, en complémentarité avec les territoires voisins.

L'espace métropolitain, caractérisé par sa vaste étendue, son cadre de vie aussi riche que diversifié, fédère ainsi des pôles urbains qui partagent des enjeux communs. Donner corps à cet espace, c'est construire une métropole efficace, reliant les différents bassins de vie, de services et d'emplois. Mobiliser les territoires selon leurs capacités, c'est ouvrir toutes les perspectives métropolitaines en diversifiant les fonctions de rayonnement et les horizons stratégiques. Bâtir un projet à vaste échelle, c'est aussi définir un nouveau modèle d'aménagement plus durable et plus respectueux des ressources.

Pour que la Métropole puisse remplir toutes les fonctions afférentes à ce statut, la valorisation de ses nombreux atouts, de son cadre naturel, de son offre économique, touristique et logistique, son offre doit être en permanence réactualisée. C'est dans cette perspective que s'inscrit le Territoire Marseille Provence avec une double ambition : asseoir son positionnement métropolitain et engager une dynamique de développement durable et solidaire.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables fixe ainsi un cap au travers des objectifs suivants :

- **Conforter l'attractivité du territoire**, levier clé du développement, appuyé sur le cadre naturel et urbain, sur une dynamique d'innovation économique, culturelle, sociale et scientifique, sur une offre culturelle et patrimoniale riche ;
- **Faire du territoire un écosystème de référence** en matière d'innovation en Europe du Sud ;

- **Garantir l'accessibilité du territoire et de ses pôles d'attraction majeurs**, fondement de son positionnement stratégique à l'échelle nationale, sur l'arc méditerranéen et au plan européen ;
- **Mettre en œuvre une stratégie de développement ambitieuse et vertueuse**, basée sur des principes d'aménagement durable et de préservation de l'environnement.

Le cap ainsi défini dans le présent chapitre sera décliné dans les chapitres suivants, qui fixent des objectifs et des orientations stratégiques qui permettront de tendre vers cette ambition.

## 1.1 Conforter l'attractivité du territoire

Le PLUi contribue à conforter l'attractivité du territoire et de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, en prenant appui sur les atouts majeurs qui fondent son rayonnement, notamment :

- Une **dynamique favorable à l'innovation sous toutes ses formes**, tant dans les domaines d'excellence scientifique que dans les champs de la culture, de l'innovation sociale...
- Un **cadre de vie de qualité et une identité méditerranéenne**, sources d'un attachement profond des habitants à leur territoire : parce qu'ils constituent une richesse patrimoniale naturelle, les littoraux maritime et lacustre, mais aussi les massifs et collines sont à la fois facteurs d'attractivité et de qualité de vie. L'identité maritime et provençale est l'un des marqueurs forts pour ses habitants et pour le rayonnement du territoire, en attirant des populations diverses ;
- Les **aménités d'une destination touristique prisée**, tant pour des séjours balnéaires que pour un tourisme urbain, de loisirs et de culture, ou encore d'affaires, qui passeront désormais par :
  - le **renforcement du Grand centre-ville de Marseille comme destination touristique et culturelle**, une dynamique en cours à conforter par le développement de l'offre commerciale, la poursuite de l'amélioration de l'offre culturelle et de la requalification de lieux emblématiques, engagées notamment par la semi-piétonisation du Vieux Port, le réaménagement du Fort Saint-Jean et des Halles de la Major, la

réhabilitation de l'Hôtel Dieu ou encore la création du MUCEM et des Terrasses du Port.

- le développement du **tourisme et des loisirs** liés aux plans d'eaux, notamment autour des sites emblématiques, tels que le Parc national des Calanques, les massifs de l'Etoile, du Garlaban et de la Sainte-Baume, ainsi que l'archipel du Frioul et le secteur de Cassis, mais également autour des ports historiques tels que ceux de La Ciotat, Marseille, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Marignane, ainsi qu'autour des étangs de Berre et Bolmon. Ces sites, véritables joyaux du territoire, constituent des richesses environnementales et paysagères à préserver. La protection des fonctionnalités de ces espaces naturels constitue ainsi la condition d'un développement durable des activités de tourisme et loisirs qui y sont associés.
- le renforcement de l'attractivité en facilitant la mobilité des touristes et d'une manière générale la valorisation et la préservation de ces espaces d'exception.

## Orientations stratégiques

- **Permettre le déploiement des grands projets urbains** incarnant le renouveau de l'attractivité du territoire :
  - Les **interventions sur le Grand centre-ville de Marseille**, par la requalification des tissus urbains qui valorise les qualités patrimoniales ; par le confortement de son pôle commercial majeur de rayonnement métropolitain ; par le renforcement de son pôle d'enseignement supérieur et enfin, par le développement de sa destination touristique urbaine et culturelle d'influence internationale ;
  - Le **déploiement du projet Euroméditerranée**, véritable moteur de développement économique, social et culturel, par la rénovation des secteurs de la Joliette, Saint-Charles, Belle de Mai, rue de la République et Cité de la Méditerranée. L'aménagement du parc des Aygaldes, en révélant l'eau et le végétal en cœur de ville contribuera à conforter les liaisons notamment écologiques et constituera un levier majeur d'évolution du tissu urbain en proximité.
  - La structuration entre le tissu urbain et le port de Marseille autour de trois séquences :

- la séquence d'Arenc au sud : le port ouvert sur la ville ;
- la séquence centrale, d'Arenc à la forme 10 : le port industriel et commercial, dédiée aux trafics de marchandises et de passagers, notamment autour du Cap Janet ;
- la séquence de Saumaty et l'Estaque au nord : l'Estaque maritime, site que le Territoire Marseille Provence engage dans une dynamique d'évolution, autour du cluster la mer, mais aussi autour des activités de tourisme et de loisirs du site de la Lave et de la requalification de Saumaty.

- **Organiser l'activité du tourisme et des loisirs liés à la mer, en veillant à préserver les richesses naturelles qui y sont associées** : plaisance, plongée, baignade, balnéothérapie... :
  - **Améliorer voire renforcer l'accessibilité des principaux sites** touristiques littoraux, notamment par la **desserte ferroviaire** entre le centre de Marseille et les communes littorales, le développement des **cheminements doux** le long du rivage et pour accéder au littoral, et la desserte en transports urbains de l'hypercentre depuis les principales portes d'entrées aériennes, maritimes et terrestres du territoire ;
  - **Permettre le développement de pôles structurants concentrant l'offre d'hébergement et les équipements** : Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Cassis, La Ciotat, en cohérence avec certaines communes arrière-littorales, et pour Marseille, le Grand Centre et les secteurs des plages ;
  - Permettre le développement des activités de loisirs liées au littoral, en confortant l'offre d'accueil pour la plaisance et le nautisme ;
  - Permettre l'évolution de certains ports de plaisance, notamment à Marseille et La Ciotat ;
  - **Développer les lieux supports d'attractivité événementielle** autour des infrastructures d'accueil majeures et des grands espaces publics proches du rivage : à Marseille autour du Parc banlaéraire du Prado, du Vieux-Port, et de la digue du large ; mais aussi à Cassis, La Ciotat, Marignane, Sausset-les-Pins et Carry-le-Rouet.

► **Protéger et mettre en valeur les richesses du littoral :**

- Protéger les espaces naturels majeurs littoraux et marins ;
- Améliorer la qualité des eaux et des milieux ;
- Maintenir la diversité des espaces littoraux.

## 1.2 Faire du territoire un écosystème d'innovation économique de référence en Europe du Sud

Pour jouer pleinement son rôle de moteur de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, le territoire s'appuiera sur la présence de six filières particulièrement porteuses, afin de devenir un écosystème de référence en matière d'innovation en Europe du Sud. Dans cette perspective, **le PLUi contribue au renforcement des filières d'excellence**, en accompagnant la structuration de leurs pôles :

- Santé, biotechnologies, immunologies ;
- Mécanique, aéronautique ;
- Numérique, image, multimédia, audiovisuel ;
- Environnement, économie verte, transition énergétique ;
- Mer, réparation navale, grande plaisance, offshore marin, technologies en milieux hostiles ;
- Industries créatives.

Le développement de ces filières vient ainsi nourrir le développement d'une part de l'économie de la connaissance, via un investissement prioritaire dans la formation supérieure, la recherche et l'innovation, sur les pôles scientifiques et technologiques clés, et d'autre part de l'économie productive, en misant sur l'innovation industrielle.

Forte de l'importance du port, véritable atout différenciant, le Territoire Marseille Provence **accompagne le développement de l'économie des échanges**. Le PLUi contribue à cette dynamique en permettant le renforcement du port, en lien avec le site des bassins Ouest, la croissance du pôle Euroméditerranée, le développement de la plateforme passagers de Cap Janet et la structuration du pôle logistique de la Métropole. A ce titre, le PLUi prend en compte les besoins fonciers des acteurs logistiques et permet le déploiement des projets en faveur de l'intermodalité.

Pour renouer avec une croissance durable, **le territoire s'appuie, par ailleurs, sur le confortement de l'économie résidentielle**, définie comme l'ensemble des activités destinées à satisfaire les besoins des populations vivant sur un territoire. Il s'agit notamment des activités commerciales, des services à la personne, du bâtiment et de l'artisanat de proximité en général, auxquels l'économie circulaire vient apporter un important levier d'emplois en faveur de la durabilité. Le développement de la *silver economy*, c'est-à-dire l'économie liée au vieillissement de notre société, s'inscrit également dans cette dynamique. La Métropole stimule l'essor de ces activités, qui représentent un volume d'emplois croissant et accompagnent le développement.

Pour donner corps à ces ambitions économiques et permettre le développement de l'offre foncière et immobilière nécessaire, le territoire se dote d'une réglementation des sols adaptée, et d'une politique foncière volontariste. Grâce à la mise en place d'outils de veille, à l'engagement de démarches d'acquisition et à la mobilisation d'outils d'aménagement adaptés, le territoire se donne ainsi les moyens de mettre en œuvre son projet et de déployer une véritable stratégie foncière, mise en perspective à l'échelle métropolitaine.

### Orientations stratégiques

► **Permettre la structuration et le renforcement des pôles économiques d'excellence :**

- pour les filières industrielles clés du territoire, notamment autour des sites Henri Fabre à Marignane et plus largement du pôle économique de l'Est étang de Berre, Marseille Immunopole à Luminy, Technopole Marseille Provence à Château Gombert, Quai numérique à la Joliette, Belle de Mai ;
- pour les filières santé et biotechnologies et notamment les hôpitaux Sud, le secteur Timone et l'hôpital Nord à Marseille ;
- pour l'artisanat, notamment autour des filières de la réparation navale, de l'énergie et du bâtiment, en appui des filières industrielles citées précédemment.

- ▶ **Favoriser le développement de l'offre d'accueil tertiaire dans le tissu urbain dense**, y compris pour des produits immobiliers novateurs correspondant aux besoins des startups particulièrement.
- ▶ Mettre à disposition des **activités productives une offre d'accueil foncière et immobilière diversifiée en zones dédiées**.
- ▶ **Favoriser le développement d'une offre foncière et immobilière adaptée aux activités de services et commerces** dans le périmètre des centralités.
- ▶ **Créer les conditions du développement des activités du port et leurs connexions** aux espaces composant son hinterland, dans Marseille et sur le territoire, en cohérence avec l'échelle métropolitaine.
- ▶ **Favoriser la réponse aux besoins fonciers du secteur logistique en optimisant l'espace qui y est consacré :**
  - Permettre l'évolution des zones à vocation logistique affirmée, notamment le secteur des Arnavants, Actisud, Plombières, les Aiguilles à Ensuès-la-Redonne ;
  - Permettre la création de nouvelles plateformes logistiques sur des secteurs cibles, de par leurs capacités d'accueil (dimensions), leur accessibilité et l'articulation avec les besoins de la logistique urbaine ;
  - Intégrer les besoins de la logistique du dernier kilomètre, notamment en permettant la création de points d'accueil des marchandises à proximité des lieux de destination finale ou dans des zones à fort passage.
- ▶ **Favoriser le renforcement du réseau de desserte économique**, en visant l'aménagement d'itinéraires continus entre les autoroutes et les principales zones d'activités à desservir à l'écart des réseaux de desserte locaux. Le maillage en boulevards urbains économiques devra notamment être conforté entre la zone portuaire, les espaces logistiques majeurs et les zones d'activités d'intérêt métropolitain.

### 1.3 Garantir l'accessibilité du territoire aux échelles métropolitaine, nationale et euro-méditerranéenne

**Assurer une accessibilité efficace du territoire constitue un enjeu majeur pour affirmer son positionnement aux échelles métropolitaine, nationale**

**et euro-méditerranéenne**. Le PADD vise ainsi à améliorer les connexions au sein du territoire, et vers l'extérieur.

Aux échelles nationale et internationale, le PLUi contribue à renforcer l'accessibilité de tout le territoire depuis le reste de la France, mais aussi depuis l'Europe et le monde. Il affirme ainsi le rôle du territoire comme l'une des portes d'entrée de la Métropole, pour l'ensemble des fonctions économiques et touristiques qu'elle offre. Pour ce faire, il permet le renforcement des infrastructures aéroportuaires et de leur accessibilité depuis le reste du territoire. Il concourt à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire, afin de répondre à l'évolution de l'offre des grandes lignes connectant le territoire national et les pays européens voisins. Il contribue enfin à une meilleure connexion aux infrastructures routières majeures et à une articulation plus efficace entre elles.

A l'échelle métropolitaine, le PADD vise à conforter l'accessibilité des pôles et équipements majeurs, rayonnant à l'échelle du territoire et au-delà, et à renforcer le maillage en son sein. Il garantit l'accessibilité du Grand centre-ville de Marseille. Il contribue au développement des connexions vers les technopoles de Château Gombert, de Luminy et les sites économiques clés de la vallée de l'Huveaune, mais aussi vers ceux de Marignane et La Ciotat. Il concourt à l'amélioration de la desserte du Port de Marseille pour toutes ses activités depuis les principaux espaces urbains et économiques. Il vise l'amélioration de la desserte des principaux sites touristiques littoraux. Pour cela, le PLUi permet le déploiement des projets de transports : le renforcement du réseau de transports urbains et interurbains, outil essentiel de connexion à métropolitaine, le maillage routier et les infrastructures favorables au covoiturage, et le développement des infrastructures ferroviaires structurantes à cette échelle, essentiellement le réseau de TER (train express régional).

Le PADD s'inscrit dans ces dynamiques et facilite le déploiement des projets dans leur emprise sur le territoire.

## Orientations stratégiques

### ► Permettre le renforcement de l'accessibilité aérienne, par le déploiement des projets d'infrastructures clés :

- La valorisation de l'accès aérien, impulsée par le projet d'extension de la plateforme aéroportuaire à Marignane, tout en garantissant le respect des espaces proches du rivage ;
- L'amélioration de la desserte de l'aéroport Marseille Provence à Marignane, par la création d'une liaison efficace avec la gare Vitrolles Aéroport Marseille-Provence.

### ► Faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires :

- Visant la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoit à horizon 2030 :
  - la création d'un ouvrage souterrain traversant le cœur de Marseille et desservant la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles. La création de l'infrastructure souterraine constitue un élément clé du renforcement de l'accessibilité du territoire, en confortant la place de la gare Saint-Charles comme sa porte d'entrée majeure. Elle est aussi l'occasion d'accroître le rayonnement de la gare, pour accompagner la mutation urbaine du secteur de la Belle de Mai, en lien avec les projets en cours ;
  - la mise à 4 voies dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à la gare d'Aubagne ;
  - la mise à 4 voies de la ligne Paris-Lyon-Marseille entre la sortie Sud du tunnel Aix-Marseille et le futur ouvrage traversant le cœur de Marseille ;
- La poursuite du doublement de la ligne Marseille-Gardanne-Aix ;
- Le renforcement du maillage ferroviaire grâce aux haltes et gares TER, permettant d'irriguer le territoire, de le connecter aux autres territoires métropolitains, et plus largement à l'ensemble de la Région ;
- Le développement des capacités de la ligne Marseille- Salon-de-Provence entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque ;
- L'amélioration des dessertes terrestres du site de Mourepiane, par la création d'une plateforme ferroviaire, dotée de dispositifs d'échanges routiers et de portiques au cœur de la zone portuaire. Son

aménagement, en cohérence avec son insertion urbaine, contribue au développement des activités logistiques et au renforcement de leur performance.

### ► Permettre le renforcement de l'accessibilité maritime, par :

- Le développement de l'intermodalité entre les gares maritimes, le mode ferroviaire et les liaisons avec l'aéroport ;
- Le renforcement de la desserte en transports en commun des gares maritimes.

### ► Permettre le renforcement de l'accessibilité routière, par :

- La création d'échangeurs connectant les axes autoroutiers au réseau de voies structurantes du territoire, en priorité sur les secteurs suivants : Saint-Antoine-Aygalades et Capitaine-Gèze sur l'A7, Valentine-Libérateurs et Florian-Saint-Loup sur l'A50 ;
  - La création d'un réseau structurant secondaire de boulevards urbains multimodaux, en particulier le boulevard urbain sud qui s'inscrit dans la continuité de la rocade A507.
  - La création de parkings de covoiturage à proximité des entrées d'autoroute dans les bassins Est et Ouest ;
  - le renforcement de l'accessibilité par car, par la création d'une gare routière internationale.
- Faciliter le déploiement des projets de création ou d'amélioration des **lignes de transport en commun structurantes.**

## 1.4 Mettre en œuvre une stratégie vertueuse de développement

L'affirmation du positionnement métropolitain du territoire se traduit par un double impératif : impulser une dynamique de développement ambitieuse et mettre en œuvre un modèle d'aménagement durable, tant sur le plan environnemental que social. Il s'agit ainsi de mettre en œuvre une vision du développement équitable, tenant compte de la richesse et la diversité des différents secteurs du territoire, et respectueuse des générations futures. Les chapitres ultérieurs du présent document, ainsi que les cahiers communaux à venir, déclinent ces orientations stratégiques.

### 1.4.1 Poursuivre et traduire les ambitions du SCOT dans une approche équilibrée du développement territorial

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, longtemps portée par un dynamisme démographique important, enregistre récemment un certain ralentissement. La Métropole d'Aix-Marseille Provence y constitue un pôle d'attraction majeur. Dans ce contexte, le territoire se donne les moyens d'assumer son statut métropolitain et de maintenir son rayonnement.

Ce développement se fera toutefois en cohérence avec la nécessité de préserver le cadre et les conditions de vie des habitants, des actifs et de tous ceux qui pratiquent le territoire. En effet, la maîtrise des conditions du développement par la préservation des grands espaces naturels et agricoles constitue la condition *sine qua non* du respect de la qualité de vie des populations et du maintien voire du renforcement de son attractivité aux échelles métropolitaine, nationale et internationale.

Cette ambition se veut enfin mesurée, afin de prendre en compte les contraintes, les capacités et les caractéristiques structurelles du territoire. Il s'agit des cadres paysagers et environnementaux à préserver, des risques naturels et technologiques à maîtriser voire réduire, de la capacité actuelle et potentielle des territoires, aux plans fonciers mais aussi des aménités (réseaux, équipements...).

Ainsi, le **PLUi s'inscrit dans la continuité du SCOT**, avec une légère inflexion. Les objectifs équilibrés de ce dernier étaient définis pour la période 2008-2030, avec 80 000 à 100 000 habitants supplémentaires, 80 000 logements neufs et 80 000 emplois nouveaux.

Le PADD du PLUi décline ces objectifs quantitatifs à l'échelle communale, à **partir de 2014, pour tenir compte des objectifs déjà réalisés depuis le SCOT**, et jusqu'en 2030. Le PLUi s'appuie aussi sur les tendances passées, telles qu'analysées sur le long terme, afin de les prolonger. Il vise enfin à lisser les évolutions des dernières années, qui, si elles étaient prolongées, s'inscriraient en rupture avec la capacité de certains territoires.

De ce fait, le PADD fixe **l'objectif d'accueillir a minima 55 000 habitants à l'horizon 2030**.

Pour donner corps à cette ambition, il engage une dynamique de production de logements pour atteindre **58 000 logements nouveaux** d'ici 2030. Conséquence directe des objectifs démographiques, cet accroissement de l'offre résidentielle permet à la fois d'accueillir la population nouvelle, et de répondre aux besoins de la population actuelle, liés au desserrement des ménages, aux démolitions et reconstructions dans le parc actuel et à l'évolution du taux de vacance. Cet objectif permet enfin de garantir une évolution équilibrée des territoires, en cohérence avec leurs capacités réelles.

Ces objectifs démographiques et de production de logements constituent un minima. La ville de Marseille pourra en accueillir plus si la programmation de transports collectifs, mais aussi en équipements d'infrastructures et de superstructures le permet.

Pôle résidentiel attractif, le territoire constitue également un centre économique de rayonnement métropolitain. Pour conforter ce rôle dans un contexte de croissance de la population, le territoire affirme un objectif de développement économique ambitieux : **accueillir près de 65 000 nouveaux emplois** à horizon 2030.

Ces objectifs reposent sur deux hypothèses :

- une poursuite de la contraction de l'économie jusqu'en 2019, selon la tendance récente 2009-2012 ;
- un retour à la croissance pour les années 2019 à 2030, selon les proportions observées entre 2000 et 2010.

Le territoire fait ainsi le choix d'engager une politique de développement favorisant le retour à la croissance. Soumise à une conjoncture mondiale difficile, la métropole marseillaise se donne pour ambition de redresser la tendance actuelle. La création de 65 000 emplois à l'horizon 2030 conduit ainsi à une réduction du chômage, grâce, d'une part, à des nouveaux emplois occupés par les habitants, et d'autre part, à une augmentation des emplois occupés par des actifs extérieurs.

Ces objectifs ambitieux constituent des **ordres de grandeur** qui calibrent et définissent le « **cap à suivre** » pour les 15 prochaines années. Pour y répondre, le PADD met en œuvre les conditions d'évolution du territoire en promouvant un développement équilibré.

#### 1.4.2 Mettre en œuvre un aménagement durable du territoire respectueux des générations à venir

Dans un contexte de raréfaction de la ressource foncière, sur un territoire qui bénéficie d'un environnement d'une grande qualité, impulser une dynamique de développement durable préservant les richesses et la diversité du territoire et respectueuse des générations futures constitue un enjeu majeur.

Il s'agit donc de mettre en œuvre un modèle d'aménagement durable, respectueux des populations actuelles et futures, préservant les ressources, les milieux naturels et le patrimoine, respectant les richesses et la diversité des tissus urbains existants, prévenant les risques et limitant les impacts de la croissance, notamment en limitant les consommations énergétiques, tout en affirmant sa dynamique de développement.

Le PADD vise ainsi à :

- **limiter la consommation foncière et le mitage** en privilégiant le développement par le renouvellement urbain et la densification, et en confirmant les extensions sur des sites stratégiques au contexte urbain, paysager et environnemental favorable ;
- **protéger l'armature naturelle du territoire**, composée d'espaces naturels, forestiers et agricoles ;
- **protéger la biodiversité**, en maintenant et en renforçant les cœurs de nature et les corridors écologiques ;
- **limiter la consommation d'énergie** et les émissions de gaz à effet de serre, une ambition traduite par les principes complémentaires suivants :
  - inciter à un usage modéré des transports motorisés ;
  - donner la priorité au développement des transports en commun ;
  - structurer les développements urbains autour des centralités et des transports en commun et en favorisant les déplacements en modes actifs (piétons, vélos...)

- tendre à un équilibre géographique entre population et emploi, en recherchant la cohérence entre ambition démographique et objectifs économiques ;
- favoriser un développement urbain permettant d'optimiser les installations de production et de distribution de chaud et froid et en y intégrant, quand c'est possible, les énergies renouvelables ;
- favoriser le rapprochement entre les fonctions urbaines, en assurant notamment la mise à disposition d'une offre de services et d'équipements de proximité pour toute la population ;
  - **pérenniser un cadre de vie de qualité en :**
    - garantissant une insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans le tissu urbain existant en tenant compte des identités locales ;
    - protégeant les paysages ;
    - respectant les espaces littoraux ;
    - préservant le patrimoine bâti ;
    - aménageant la place de la nature en ville ;
- **mettre en œuvre un modèle de développement adapté aux enjeux climatiques**, dans la perspective des évolutions du climat à long terme à l'échelle mondiale, en :
  - protégeant la ressource en eau ;
  - en intégrant les enjeux de la gestion des eaux à l'échelle du bassin versant ;
  - promouvant un modèle d'aménagement du territoire cohérent avec les capacités d'approvisionnement en eau, et tenant compte des enjeux de maîtrise des risques hydrauliques, notamment le ruissellement et les crues ;
  - promouvant l'économie circulaire et la prévention de la production de déchets.

#### 1.4.3 Construire un territoire solidaire

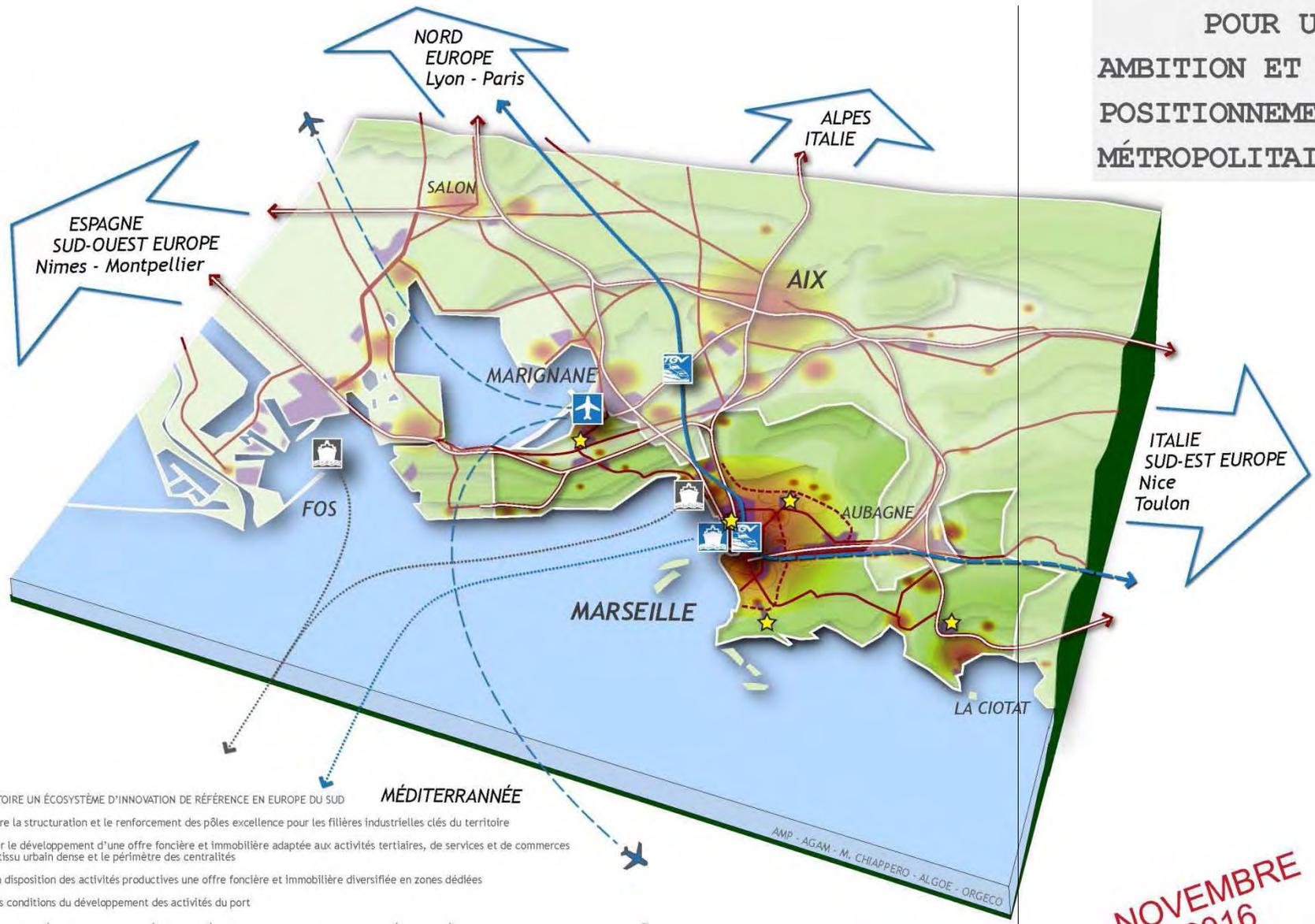
Si le territoire dispose, au global, d'une offre d'équipements et de services riche et d'une capacité d'accueil de populations diverses, y compris de publics défavorisés, il existe un enjeu de rééquilibrage à une échelle plus fine. Il s'agit en effet d'assumer les ambitions démographiques métropolitaines, en enrayant

la tendance à la spécialisation sociale des espaces résidentiels et en garantissant que les fonctions urbaines soient accessibles à tous.

Construire un territoire ouvert à tous, enjeu clé du présent document, implique ainsi de :

- **renforcer la solidarité territoriale**, en améliorant la connexion des territoires aux réseaux de transport, en structurant le développement de manière plus équitable, de sorte que les aménités urbaines soient accessibles à tous. Il s'agit notamment de rapprocher habitants et emplois, de garantir l'accès aux équipements, commerces et services de proximité, en renforçant la mixité fonctionnelle et de déployer une offre numérique de qualité sur la plus grande partie du territoire ;
- **favoriser la mixité sociale à toutes les échelles** et sur l'ensemble du territoire métropolitain : le PADD contribue notamment à cet objectif en accroissant l'offre de logement social et en favorisant une répartition plus équilibrée sur les différentes communes. Il s'agit également de renforcer la capacité d'accueil de publics spécifiques, nécessitant une offre résidentielle particulière, comme les étudiants, les personnes âgées, les gens du voyage et les personnes à mobilité réduite ;
- **Assurer l'accessibilité des d'équipements d'ampleur, de rayonnement métropolitain** : d'usage occasionnel, ces équipements doivent être accessibles à tous, notamment grâce à des connexions en transport adaptées.

**PLUI  
POUR UNE  
AMBITION ET UN  
POSITIONNEMENT  
MÉTROPOLITAINS**



- FAIRE DU TERRITOIRE UN ÉCOSYSTÈME D'INNOVATION DE RÉFÉRENCE EN EUROPE DU SUD
- Permettre la structuration et le renforcement des pôles excellence pour les filières industrielles clés du territoire
  - Favoriser le développement d'une offre foncière et immobilière adaptée aux activités tertiaires, de services et de commerces dans le tissu urbain dense et le périmètre des centralités
  - Mettre à disposition des activités productives une offre foncière et immobilière diversifiée en zones dédiées
  - Créer les conditions du développement des activités du port
- GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AUX ÉCHELLES MÉTROPOLITAINE, NATIONNALE ET EUROMÉDITERRANÉENNES
- Permettre le renforcement de l'accessibilité aérienne
  - Faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires
  - Permettre le renforcement de l'accessibilité routière

**NOVEMBRE  
2016**

**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE** | Territoire  
de Marseille  
Provence

Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## 2 Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie

La majesté du site géographique naturel, maritime et urbain dans lequel s'inscrivent les communes du territoire est l'un des fondements de son identité : les habitants s'y reconnaissent, son attractivité en dépend directement. Ce cadre privilégié constitue, par ailleurs, un marqueur à l'échelle métropolitaine : des Alpilles aux Calanques, des plaines maraichères aux restanques viticoles, des littoraux maritime et lacustre à la montagne Sainte-Victoire.

Les richesses naturelles et écologiques du territoire constituent l'autre raison pour préserver les composantes de cet écrin vert et bleu : les massifs avec leurs espaces naturels, le littoral, les îles, le réseau hydrographique et les étangs, les terres agricoles. Ces espaces, dans leur diversité, jouent ainsi un rôle de fonctionnalité écologique essentiel au déplacement et à la reproduction des espèces à l'échelle métropolitaine et au-delà. Ils composent, en outre, des paysages de qualité, fréquemment imbriqués avec le tissu urbain. Par les richesses paysagères et écologiques de ses espaces terrestres comme marins, le Parc National de Calanques constitue un joyau naturel du territoire à préserver et valoriser.

Cette préservation va de pair avec les objectifs de développement durable qui visent à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et à mieux structurer l'évolution du territoire (cf. chapitre 3). Elle constitue un enjeu encore plus fort pour les neuf communes littorales que compte le territoire, dont sept situées en rive de Méditerranée et deux au bord des étangs de Berre et de Bolmon.

Le PADD a donc pour ambition de préserver l'ensemble de ces espaces terrestres et maritimes au titre de la biodiversité, de qualifier les interfaces ville-nature, de pérenniser les terres agricoles, et de valoriser les paysages porteurs des identités locales. Ainsi, il s'inscrit dans une démarche de protection qui doit être articulée à l'échelle métropolitaine, les massifs, cours d'eau et autres éléments majeurs de l'écrin vert et bleu constituant des richesses partagées et liant les différents bassins de vie de l'espace métropolitain.

### 2.1 Préserver la biodiversité en assurant la protection de la trame écologique

L'artificialisation et la fragmentation des espaces naturels constituent une menace pour la richesse de la biodiversité à l'échelle du territoire métropolitain. Le PADD s'engage résolument dans une volonté de préservation de la trame verte et bleue, tant pour des raisons écologiques que paysagères.

Elle est ainsi constituée des « cœurs de nature », qui jouent un rôle de réservoirs de biodiversité, et des continuités écologiques (trame verte). Elle intègre également les cours d'eau, leurs ripisylves et les zones aquatiques et humides (trame bleue).

Le PADD fixe comme objectif de préserver les espaces composant cette trame verte et bleue et d'y encadrer strictement les évolutions, dans une cohérence globale à l'échelle des espaces naturels du territoire.

#### 2.1.1 Protéger les cœurs de nature

Les cœurs de nature sont des ensembles à caractère naturel, distribués sur une étendue plutôt importante, et dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Un cœur de nature est fonctionnel lorsqu'une espèce peut y satisfaire toutes ses fonctions biologiques : alimentation, reproduction, repos.

Ils se composent des espaces naturels protégés et des espaces naturels dont la biodiversité a été inventoriée et reconnue ; notamment les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique et les sites Natura 2000, les sites classés au titre des paysages et espaces naturels sensibles et les parcs nationaux et régionaux. Ainsi, le cœur du Parc National des Calanques bénéficie du statut de protection et d'outils de gestion spécifiques. En bordure du territoire, le Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume constitue également un cœur de nature d'intérêt métropolitain. Ces zones reconnues et inventoriées sont complétées par des espaces naturels qui leur sont contigus, et qui augmentent leur pertinence et leur fonctionnalité écologique en constituant des zones tampons.

Le territoire accueille ainsi des ensembles naturels qui jouent un rôle écologique clé à une vaste échelle, et dont certains s'étendent sur d'importants secteurs métropolitains ; ces cœurs de nature sont :

- les massifs : le massif de la Nerthe/chaîne de l'Estaque, véritable rotule liant l'Est et l'Ouest de l'étang de Berre, le massif de Saint-Cyr, le massif de Carpiagne, le massif de la Sainte-Baume, le Grand Rouvière et le massif du Grand Caunet avec sa continuité des Plaines Barannes et le Cap Canaille, la chaîne de l'Etoile-Garlaban, située au cœur du territoire métropolitain, à l'articulation entre les zones d'urbanisation de Marseille, Gardanne et Aubagne ;
- l'étang de Berre et sa rive sud ;
- l'étang de Bolmon et ses rives ;
- les îles : celle du Frioul sur sa partie non construite, île Maire, l'archipel du Riou, l'île Verte.

Il faut y ajouter la colline Notre-Dame entre Marignane et Saint-Victoret, qui constitue un espace naturel significatif.

Ces espaces ont été, pour l'essentiel, relativement préservés mais accueillent ponctuellement des carrières, des équipements tels que des réservoirs d'eau, des équipements industriels, portuaires, ainsi que certaines installations techniques pour la lutte contre les incendies, le stockage des déchets, l'approvisionnement énergétique ou les télécommunications.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Protéger ces cœurs de nature** tels qu'ils sont représentés sur la carte « Préserver un écrin vert et bleu » :
  - Interdire la destruction, la dégradation ou la fragmentation des cœurs de nature, en considérant que la vocation agropastorale ou viticole contribue à préserver leur intégrité ;
  - Identifier, au sein de ces espaces, les espaces naturels remarquables au titre de la loi littoral ;
  - Interdire toute urbanisation nouvelle dans les communes non soumises à la loi littoral, mis à part pour les aménagements et équipements nécessaires pour servir l'intérêt général (tels que les carrières), le maintien ou l'amélioration de la desserte en réseaux, notamment les

réseaux humides et les voiries existantes permettant la desserte des équipements existants et pour les aménagements légers utiles à une pratique touristique extensive ne portant pas préjudice à la qualité et à la tranquillité des milieux.

- ▶ **Protéger les zones naturelles d'ores et déjà mitées par un habitat diffus** déconnecté des zones urbaines en y limitant l'urbanisation existante.
- ▶ **Encadrer l'exploitation des ressources naturelles liées au positionnement littoral :**
  - Permettre l'implantation des infrastructures nécessaires à la production d'énergie en mer ;
  - Permettre le développement des activités de pêche et d'aquaculture.
- ▶ **Encadrer l'exploitation des ressources en matériaux :**
  - Préserver les principaux sites existants en permettant ponctuellement leur extension, lorsque cela est possible aux plans environnemental et paysager et au regard des nuisances éventuelles ;
  - Favoriser la valorisation des anciennes carrières avec un traitement de qualité de leur intégration paysagère et environnementale et envisager ponctuellement leur reconversion.
- ▶ **Préserver les espaces situés de part et d'autre des franchissements des infrastructures linéaires** afin d'améliorer leur transparence, en particulier dans les secteurs de Aubagne-La Ciotat, La-Penne-sur-Huveaune et Etoile-la-Nerthe.

### 2.1.2 Préserver ou restaurer les corridors écologiques et les cours d'eau

Les corridors écologiques permettent aux espèces de se déplacer d'un espace naturel à un autre. L'imbrication de grands espaces naturels de qualité dans un territoire urbanisé et fragmenté par des grandes infrastructures rend leur préservation ou leur restauration tout particulièrement importante.

En outre, les coupures d'urbanisation existantes aujourd'hui entre la mer et les massifs concourent à la grande qualité paysagère en tant qu'espaces ouverts, elles offrent des vues sur la mer et sur les massifs.

Sur le territoire, ces corridors écologiques sont considérés comme des grandes liaisons s'ils relient des cœurs de nature entre eux, et comme des liaisons locales s'ils relient un cœur de nature à une zone-tampon : il s'agit d'espaces périphériques, naturels ou agricoles, à l'interface entre les massifs cœurs de nature et les zones urbanisées.

Les corridors écologiques qui relient les deux parties du cœur du Parc National des Calanques sont particulièrement porteurs d'enjeux en termes de biodiversité.

Le réseau hydrographique contribue directement à ces fonctionnalités écologiques, avec les cours d'eau pérennes, notamment la Caravelle à Septèmes-les-Vallons, puis le ruisseau des Aygalades avec ses affluents, dont Plombières et les Cadenaux, l'Huveaune avec ses affluents dont le Jarret et le Fauge, la Cadière avec ses affluents dont le Raumartin à Marignane et Saint-Victoret. Le canal de Marseille, ouvrage d'adduction d'eau de dimension métropolitaine et ressource essentielle pour l'alimentation du territoire, participe ponctuellement à la biodiversité et contribue ainsi, dans une certaine mesure, à la trame verte et bleue. Toutes les ripisylves permettent des passages de faune et offrent des espaces intéressants pour la flore.

De même, l'entretien et la gestion du réseau et des ouvrages hydrauliques contribuent autant à la préservation de la qualité des cours d'eau et de leurs fonctionnalités écologiques qu'à la maîtrise des risques qui y sont associés, et directement à la lutte contre les inondations.

L'ensemble du réseau écologique terrestre est ainsi constitué de grandes liaisons entre les massifs identifiées dans la carte « Préserver un écriin vert et bleu » et de liaisons locales. Selon leur état, certaines sont à ce stade dégradées ou soumises à une forte pression urbaine.

## Orientations stratégiques

- ▶ **Garantir le fonctionnement écologique des liaisons** identifiées dans la carte « Préserver un écriin vert et bleu » :
  - Protéger strictement les espaces participant aux grandes liaisons aujourd'hui fonctionnelles ;
  - Mettre en place les conditions de restauration des liaisons dégradées, qu'il s'agisse de grandes liaisons ou de liaisons locales.
- ▶ **Préserver les cours d'eau et leurs abords** :
  - Maintenir les éléments linéaires du paysage le long des cours d'eau tels qu'identifiés dans la carte « Préserver un écriin vert et bleu » ;
  - Préserver des marges de recul par rapport aux cours d'eau en milieu urbain.

## 2.2 Qualifier les franges urbaines, interfaces entre la ville et la nature

Situées entre la ville et la nature, les franges urbaines sont des espaces d'interface plus ou moins urbanisés ou des secteurs agricoles situés en limite des massifs. Tout en contribuant à la trame verte et bleue, elles remplissent de multiples fonctions pour la qualité de vie : elles participent à la qualité des grands et des petits paysages, à la lutte contre les incendies ; elles sont le support de fonctions récréatives, de cheminements modes doux, constituent des portes d'entrées sur les massifs et permettent le développement d'une agriculture périurbaine.

Une grande partie de ces zones d'interface sont aujourd'hui de moins en moins lisibles, car elles ont souvent été gagnées par l'urbanisation : quelques hameaux s'y sont développés et, plus récemment, certaines zones ont été urbanisées, soit avec des immeubles collectifs en limite de massif, soit par un mitage de maisons individuelles ou encore par des zones d'activités.

La diversité des situations rencontrées appelle des réponses spécifiques pour garantir une perméabilité entre le tissu urbain plus dense et les espaces naturels, d'une part pour contribuer aux continuités écologiques, et d'autre part pour redonner une qualité paysagère et d'usage à ces interfaces. Ainsi, il s'agira, soit de préserver leurs qualités naturelles lorsque c'est encore possible,

soit de mettre en place un projet urbain qualitatif préservant des ouvertures et adapté à chaque situation :

- lorsque le front urbain actuel est net entre l'urbanisation et les milieux naturels, la perméabilité est ponctuellement recherchée pour permettre les échanges, sur les plans écologiques et des usages ;
- dans les cas où des chemins ruraux ou piétons ou encore des parcs ou jardins organisent déjà une transition, les aménagements possibles doivent respecter la porosité paysagère et écologique ;
- dans les cas où la nature et l'urbain sont entremêlés, avec un front urbain sinueux et peu lisible, le PLUi prévoit une stabilisation de l'existant dans les secteurs les plus sensibles au plan paysager, soumis à plus de risques feu de forêt et dont la mise à niveau en équipements n'est pas envisagée. Dans les secteurs les moins sensibles d'un point de vue paysager, les mieux équipés et les moins soumis aux risques, le PLUi peut permettre une urbanisation plus compacte ou une certaine densification.
- enfin, lorsque c'est l'agriculture qui vient border les zones naturelles, la préservation des terres agricoles constitue l'objectif prioritaire.

## Orientations stratégiques

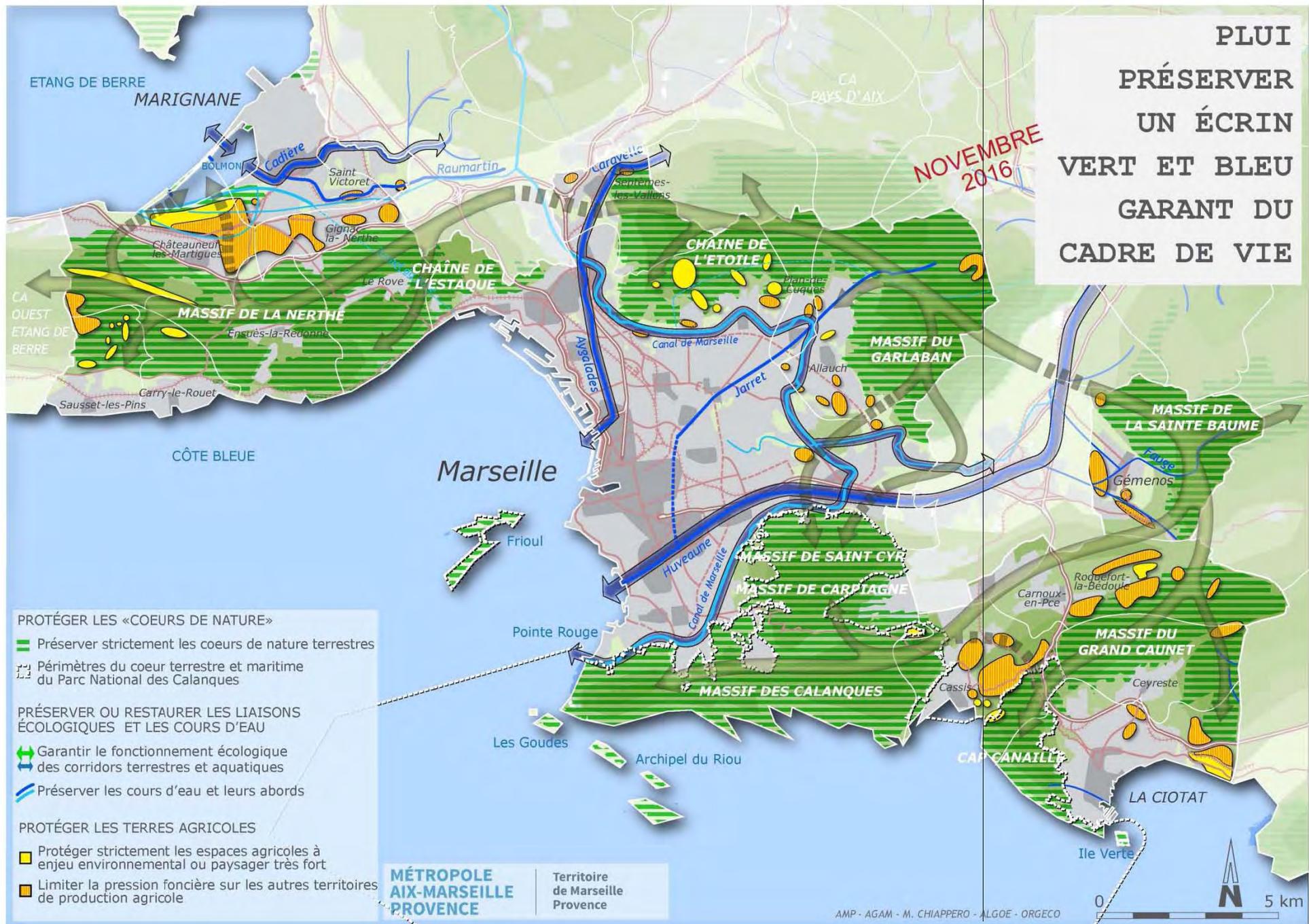
- ▶ **Lutter contre l'étalement urbain et le mitage.**
- ▶ **Prendre en compte dans toutes les zones d'interface, les liaisons écologiques**, la lutte contre les incendies et les enjeux paysagers dans leurs aménagements et mettre fin au processus d'urbanisation diffuse et de mitage.
- ▶ **Dans les territoires d'interface susceptibles d'être urbanisés, privilégier les fronts nets** dans le développement urbain, en favorisant la perméabilité écologique, y compris par les espaces privés, en privilégiant les formes d'urbanisation préservant des ouvertures, et en respectant l'horizon formé par les lignes de crête.
- ▶ **Améliorer dans ces zones de transition les conditions d'accessibilité aux massifs.**
- ▶ **Prendre en compte les perceptions visuelles** dans les aménagements.
- ▶ **Dans les zones de transition, où nature et urbain s'entremêlent, mettre fin au mitage** des zones naturelles et agricoles et **dimensionner les zones d'urbanisation future** en cohérence avec les besoins.

## ▶ Protéger les zones d'interface aux abords du parc National des Calanques en tenant compte de leurs enjeux spécifiques :

- Les zones d'interface présentes autour du Parc National des Calanques requièrent un traitement adapté aux enjeux spécifiques de ces espaces : La Barasse, Hauts de Mazargues, Saint-Marcel à Marseille, vallon des Brayes à Cassis, Fardeloup et Grand Jas à la Ciotat notamment.
- Les sites qui constituent les potentielles portes d'entrée du Parc National des Calanques nécessitent aussi une approche adaptée afin d'accueillir le public dans des conditions optimales, compatibles avec la fragilité des sites concernés (notamment le Frioul, les Goudes, Luminy, la Gardiole, Sormiou, Morgiou et le Mont-Rose à Marseille, et Port-Miou à Cassis).

**PLUI  
PRÉSERVER  
UN ÉCRIN  
VERT ET BLEU  
GARANT DU  
CADRE DE VIE**

**NOVEMBRE  
2016**



## 2.3 Pérenniser les terres agricoles

Confrontés à l'étalement urbain et à la consommation d'espaces, les terres agricoles cultivées ou en friche représentent aujourd'hui un peu plus de 4% du territoire. Bien qu'occupant un espace limité, cette agriculture bénéficie de nombreux atouts. La qualité des terres, du climat, et la proximité du marché de consommation (un million de consommateurs potentiels) garantissent une production aussi riche que diversifiée : viticulture d'exception présente dans plusieurs communes, dont la plus ancienne AOC de France à Cassis, oléiculture, légumes primeurs variés, céréales, horticulture et pépinières, ainsi qu'un élevage traditionnellement sylvopastoral. Ainsi, oliveraies et vignobles constituent des paysages typiques, et les produits issus de l'agriculture (huiles, olives, produits maraichers, vin, fromages) participent pleinement à l'identité des territoires et à leur dynamisme économique.

Forte de ces nombreux atouts, **l'agriculture du territoire doit être protégée, et la consommation des terres interrompue**. Dans une même perspective, le Territoire affirme sa dynamique agricole en développant des projets d'extension agricoles porteurs d'intention de développement dans les domaines de la viticulture, du sylvopastoralisme, ou du maraichage, notamment à Gignac-la-Nerthe, Ceyreste, Cassis, Roquefort-la-Bédoule et la Ciotat. En effet, parce qu'elles constituent un élément moteur du développement économique en produisant des richesses, et qu'elles contribuent à la gestion de l'espace, à l'entretien des paysages, au maintien des coupures d'urbanisation, les surfaces agricoles sont précieuses. Les terres cultivées assurent ainsi aux côtés d'une fonction économique, des fonctions environnementales, notamment en contribuant aux continuités écologiques, et paysagères, en offrant des paysages ouverts et diversifiés, ainsi que des fonctions sociales. Celles-ci sont particulièrement prégnantes dans un contexte urbain et périurbain ; les terres cultivées permettent de développer les circuits courts, de constituer des espaces pédagogiques ou encore des jardins familiaux. De plus, l'agriculture contribue largement à la protection contre les risques et notamment contre les feux de forêt, par l'entretien des paysages ouverts, et contre l'inondation en facilitant l'absorption d'eau et en offrant des espaces de rétention d'eau.

- **L'agriculture de plaine**, participe très directement à la qualité paysagère en maintenant de grands espaces ouverts. Or, nombre de ces espaces, pour lesquels un processus de mitage est déjà le plus souvent engagé, sont confrontés à un défi particulier lorsqu'ils se trouvent en proximité d'espaces urbains en mutation, ou qu'ils contiennent des poches de tissu urbain en évolution, et ce dans un contexte de pression urbaine. C'est le cas de la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la-Nerthe, de la Plaine de Gémenos ou encore des espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule. Sur le territoire de Gignac-la-Nerthe, le projet de développement de l'agriculture urbaine engagé permettra de préserver voire de développer les terres cultivées, de valoriser l'activité agricole et ses atouts pour la qualité de vie urbaine et de constituer un démonstrateur d'innovation à l'échelle métropolitaine.
- **Dans les communes littorales**, certains espaces agricoles, structurés le plus souvent en restanques, participent à la qualité paysagère spécifique du littoral, notamment en maintenant des espaces ouverts, et ce, au titre des coupures d'urbanisation ou des espaces remarquables. C'est le cas, par exemple, de la plaine du Liouquet à La Ciotat ou des espaces agricoles de Cassis.
- **Pour les espaces sylvo-pastoraux**, qui contribuent à l'entretien des espaces naturels dans les massifs de l'Etoile et du Garlaban, de la Nerthe, du Grand Caunet, il s'agit d'éviter un mitage désordonné et de limiter les possibilités aux stricts besoins de l'activité sylvo-pastorale.
- **L'agriculture urbaine** sur des petites surfaces de terre arable, à Marseille, Septèmes-les-Vallons, Allauch et Plan-de-Cuques notamment, doit être préservée, parce qu'elle présente un intérêt social majeur pour les petites unités maraîchères, les jardins familiaux ou partagés, ou encore les fermes pédagogiques.

L'ensemble de ces enjeux implique d'assurer **la préservation durable des espaces agricoles**. Les espaces cumulant des enjeux agricoles et paysagers, ou agricoles et écologiques, feront l'objet d'une attention toute particulière.

La préservation, et le confortement par des projets ponctuels d'extension, des différents types d'espaces agricoles correspond à une volonté du Territoire de mettre en place une autre gestion de l'aménagement, économe en foncier et

respectueuse de l'environnement. **Les principes de préservation mis en œuvre par le PADD sont de deux ordres.** D'une part, il définit un régime strict de protection des espaces à forts enjeux environnementaux ou paysagers : il s'agit des espaces de production agricole insérés dans les massifs. Ce régime n'autorise que les activités agricoles et les bâtiments associés. D'autre part, il définit un régime plus souple de limitation des nouvelles pressions foncières, dans les espaces déjà touchés par le mitage. Celui-ci se traduit par une maîtrise des constructions nouvelles nécessaires à l'exploitation, qui ne sont autorisées que dans des secteurs définis.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Protéger strictement les espaces agricoles à enjeu environnemental ou paysager très fort et les espaces remarquables agricoles de la loi littoral**, tels que représentés sur la carte « Préserver un écrin vert et bleu ».
- ▶ **Protéger strictement les terrains cultivés en zone urbaine.**
- ▶ **Lutter contre le mitage des espaces agricoles** et pour cela limiter les nouvelles pressions foncières sur les territoires de production agricole occupés par des poches existantes de tissus urbanisés en mutation, tout en permettant les évolutions des exploitations pérennes.
- ▶ Dans les communes soumises à la « loi littoral », **permettre les aménagements dans les espaces agricoles proches du rivage, selon les dispositions du code de l'urbanisme.**
- ▶ **Compenser les éventuelles transformations de zones agricoles** par l'inscription de nouveaux espaces agricoles de surface et de qualité équivalentes.
- ▶ **Permettre le développement de projets à vocation agricole** impliquant l'accroissement des surfaces cultivées.

## 2.4 Valoriser les paysages porteurs des identités locales

Dans cet écrin constitué aux deux tiers d'espaces naturels et agricoles et de 125 km de côtes, la présence toujours proche du rivage et des reliefs, dont les crêtes sont des repères quasi-permanents, est fondatrice de l'identité du territoire. Elle en est l'un des socles, dans lequel les habitants se reconnaissent

et que tous les usagers du territoire apprécient. La qualité des paysages est donc indissociable de l'attractivité du territoire.

Le territoire offre des paysages contrastés :

- du bord de mer, on passe immédiatement aux collines tantôt arides, tantôt boisées ;
- des constructions denses des quartiers urbains, on est transporté dans l'isolement total des garrigues en quelques minutes ;
- d'un paysage encore rural, on découvre en quelques kilomètres un paysage de grande agglomération urbaine ;
- d'un cœur de village ancien, on se rend dans une zone d'activités en cours d'installation.

Au cœur de ces paysages contrastés, des repères et une cohérence sont apportés par la présence toujours proche des collines et du rivage de la mer ou des étangs, du vide des garrigues et du plein des quartiers urbains et de certains points de vue majeurs, qui permettent toujours de se situer par rapport à Notre-Dame de la Garde ou aux crêtes de l'Étoile, de la Nerthe, de Marseilleveyre, du massif des Calanques ou encore du Pic de Bertagne.

Mais ces contrastes perdent parfois de leur lisibilité et de leur force lorsque des transformations tendent à les atténuer, notamment :

- quand les constructions atteignent les crêtes ;
- quand des maisons isolées s'implantent en zone naturelle ;
- quand des éléments urbains s'installent au cœur de la garrigue (lignes haute tension, carrières et leurs voies d'accès...) ;
- quand la zone agricole est mitée par des constructions commerciales ou de l'habitat.

Le PADD fixe 2 objectifs complémentaires : la préservation des structures majeures du paysage naturel, et la valorisation des paysages à une échelle resserrée en encadrant les aménagements futurs.

## 2.4.1 Préserver les structures majeures du paysage naturel

Les structures majeures du paysage urbain sont autant de marqueurs identitaires, qu'ils soient constitués d'éléments isolés, à l'exemple de Notre Dame de la Garde ou de la tour CMA-CGM, de fronts ou d'ensembles urbains caractéristiques et exposés à la vue depuis la terre ou depuis la mer.

La lisibilité du grand paysage repose en tout premier lieu sur les versants et les crêtes, dont la préservation rejoint les préoccupations écologiques traduites dans le chapitre 2.1, ainsi que les objectifs de préservation des terres agricoles, notamment en tant que grands espaces ouverts (chapitre 2.3).

Les grands boisements, les corridors écologiques et/ou les espaces présentant un caractère de coupure d'urbanisation dans les communes littorales, les étangs et leurs rives, et enfin les belvédères contribuent également à cette lisibilité. La prise en compte de ces structures majeures par les aménagements fut inégale par le passé, résultant de pratiques diverses. Leur préservation, voire leur requalification, est un objectif du PADD.

Cette lisibilité prend une dimension plus importante encore dans les communes soumises à la loi littoral, où il s'agit de conjuguer la qualité des grands ensembles paysagers, tout en permettant le développement d'activités touristiques et de loisirs liées à la présence de la mer ou des étangs.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Préserver ou requalifier les structures majeures du paysage** en valorisant leur diversité :
  - Inscrire le paysage comme élément structurant du territoire ;
  - Maintenir les espaces agricoles ouverts tels que représentés sur la carte « Valoriser les paysages » notamment sur les versants et les lignes de crêtes (cf. chapitre 2.3) ;
  - Préserver les grandes structures majeures correspondant aux cœurs de nature identifiés dans le chapitre 3.1, avec une attention particulière aux grands paysages du Parc National des Calanques ;

- Identifier les trois grands secteurs, présentant un caractère de coupure d'urbanisation, et situés autour des étangs de Berre et Bolmon, entre La Ciotat et Saint-Cyr-les-Lecques, et entre Sausset-les-Pins et Martigues ;
  - Préserver les espaces remarquables dans les communes soumises à la loi littoral, en préservant des possibilités d'aménagements telles qu'autorisées par les dispositions du code de l'urbanisme ;
  - Valoriser les étangs de Bolmon et de Berre et leurs zones humides ;
  - Préserver tout particulièrement les espaces boisés les plus significatifs au titre de la loi littoral ;
  - Prendre en compte les perceptions depuis le grand paysage et le littoral (belvédères et points de vue remarquables), tels que représentés sur la carte « Valoriser les paysages ».
- ▶ **Apporter une cohérence au traitement du paysage** sur les différentes parties du territoire, par séquence, par versant, ou par itinéraire :
- Accorder une vigilance toute particulière aux belvédères situés sur les principaux axes et qui offrent des points de vue sur ces structures majeures ;
  - Donner une meilleure lisibilité de l'espace par une hiérarchisation des profils de voie, par une cohérence des aménagements par itinéraire, par la prise en compte du paysage traversé dans tout aménagement routier.

## 2.4.2 Valoriser la qualité des paysages à une échelle resserrée en encadrant les aménagements futurs

A une échelle resserrée, l'imbrication de tissus urbains et de caractéristiques naturelles très diversifiées construisent des identités locales multiples, dont la qualité exige d'être finement travaillée. La diversité des paysages à plus petite échelle participe, en effet, de la qualité globale du territoire. Elle s'exprime tant dans les espaces naturels et agricoles que dans des espaces urbains très diversifiés à caractère résidentiel, touristique, portuaire.

Cette diversité se rencontre aussi bien dans l'arrière-pays avec des villages caractéristiques exposés aux vues comme Ceyreste, Allauch, le Rove... et des spécificités naturelles ou agricoles (vignes, vergers...), que sur le littoral, avec des relations visuelles à la mer très variées dans la profondeur et l'intensité, ainsi que des sites très typés (petits ports, anses...). Les paysages des abords des étangs de Berre et de Bolmon relèvent autant de l'industrie, que de la nature ou de l'urbanisation.

Il est essentiel que les aménagements futurs se fassent dans le respect de l'ensemble de ces qualités : le maintien d'espaces ouverts et de vues dégagées indispensables aux perceptions visuelles du paysage est tout aussi essentiel que la préservation et la valorisation des multiples éléments constitutifs des identités locales.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Donner de l'épaisseur à la présence des cours d'eau :**
  - Maintenir et renforcer les ripisylves pour assurer les continuités boisées (cf. chapitre 2.1.2).
  - Créer des continuités par l'aménagement des itinéraires de promenade, en aménageant leurs abords.
- ▶ **Améliorer la mise en scène urbaine et/ou paysagère des principales entrées de ville du territoire.**
- ▶ **Améliorer la qualité des paysages urbains ordinaires :**

- Veiller à (re)construire une harmonie dans les paysages urbains du quotidien à l'occasion des aménagements d'espaces publics et des projets urbains ;
- Prendre en compte les caractéristiques paysagères à l'occasion de tout aménagement d'espace public ou de projet urbain de manière à venir apporter de la qualité à toutes les échelles de perception du paysage naturel et bâti.

#### ▶ **Protéger le littoral dans son épaisseur :**

- Protéger en profondeur les espaces naturels et agricoles de bord de mer, dans la continuité des espaces proches du rivage définis au titre de la loi littoral ;
- Identifier les espaces présentant un caractère de coupure d'urbanisation locale qui permettent de relier entre eux ou avec la mer des cœurs de nature et/ou des espaces remarquables, ainsi que des espaces naturels significatifs, à l'échelle communale ou intercommunale ;
- Protéger les boisements les plus significatifs.

#### ▶ **Préserver les grandes structures du paysage urbain :**

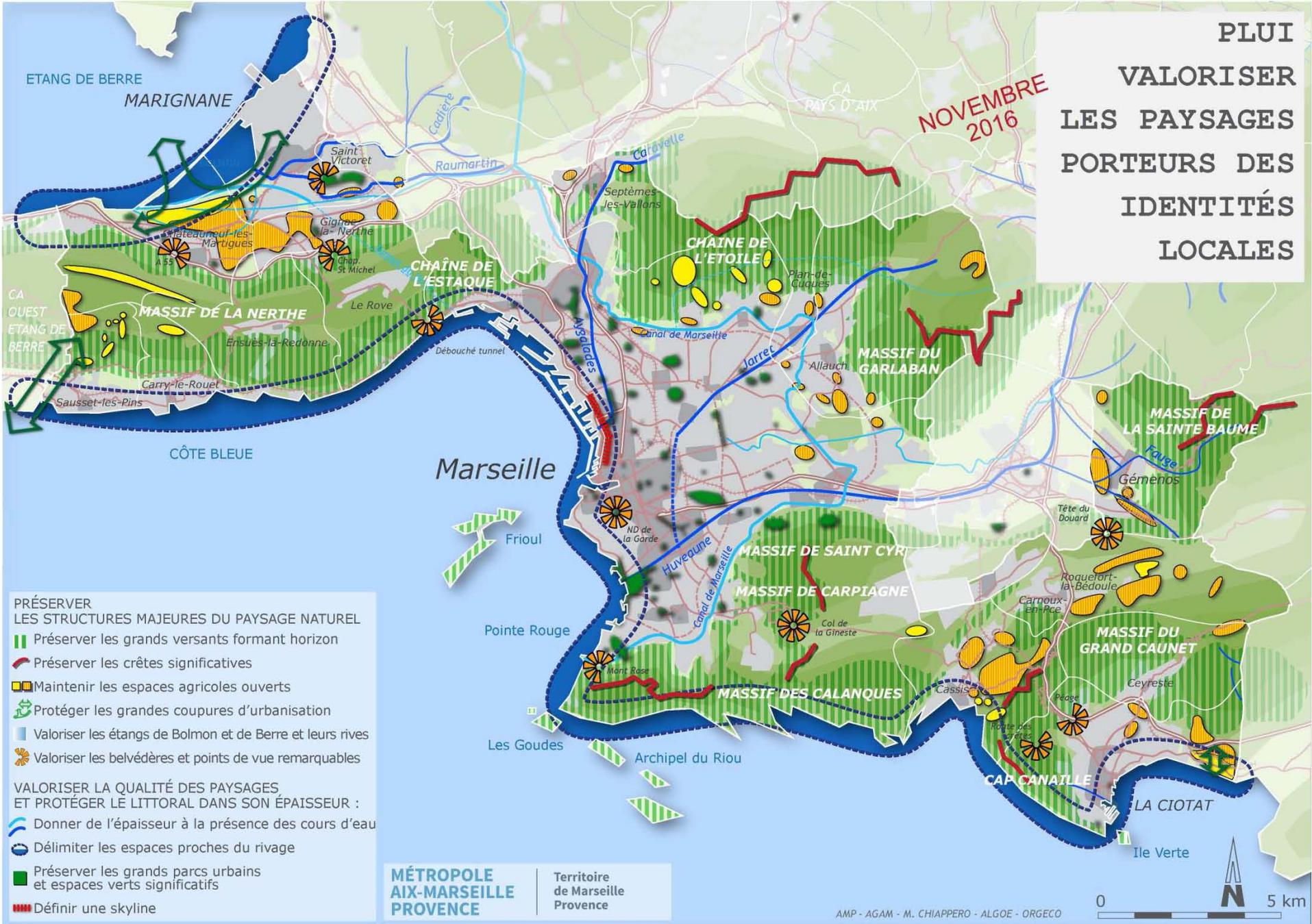
- Préserver les cônes de vue sur les structures majeures du patrimoine urbain (ensembles urbains caractéristiques, etc.) et sur les principaux éléments de patrimoine (cf. chapitre 4.5.3) dans des quartiers urbains ;
- Encadrer les évolutions urbaines des quartiers en balcon tels que l'Estaque, le Roucas, Vauban à Marseille et de l'habitat spécifique tel que les cabanons des calanques habitées à Marseille ou sur la Côte Bleue, les cités-jardins, etc., afin de conserver des ensembles urbains caractéristiques ;
- Délimiter en tant qu'espaces proches du rivage (EPR) les secteurs habités ou occupés des petits ports, pour préserver leur identité ;
- En bord de mer et de plan d'eau, délimiter des EPR de faible profondeur pour organiser la frontalité urbaine, d'une part des centres villes et d'autre part des aménagements autour de l'aéroport, des bassins Est du port de Marseille et du port de la Ciotat. Rechercher de nouvelles cohérences paysagères dans ces espaces. Pour traduire les ambitions

sur la séquence portuaire d'Euroméditerranée, définir une skyline intégrant notamment les bâtiments de grande hauteur ;

- Préserver les grands parcs urbains significatifs en permettant les évolutions nécessaires pour une fréquentation optimale par le public ;
- Dans les autres espaces urbanisés des communes littorales non cités ci-devant, délimiter les EPR pour conserver l'ambiance littorale et permettre une évolution mesurée des hauteurs et densités, en respectant la continuité vis-à-vis du bâti existant et en prenant en compte les besoins liés à la stratégie de développement urbain, telle que déclinée au chapitre 4.

# PLUI VALORISER LES PAYSAGES PORTEURS DES IDENTITÉS LOCALES

NOVEMBRE  
2016



- PRÉSERVER  
LES STRUCTURES MAJEURES DU PAYSAGE NATUREL**
- Préserver les grands versants formant horizon
  - Préserver les crêtes significatives
  - Maintenir les espaces agricoles ouverts
  - Protéger les grandes coupures d'urbanisation
  - Valoriser les étangs de Bolmon et de Berre et leurs rives
  - Valoriser les belvédères et points de vue remarquables
- VALORISER LA QUALITÉ DES PAYSAGES  
ET PROTÉGER LE LITTORAL DANS SON ÉPAISSEUR :**
- Donner de l'épaisseur à la présence des cours d'eau
  - Délimiter les espaces proches du rivage
  - Préserver les grands parcs urbains et espaces verts significatifs
  - Définir une skyline

**MÉTROPOLÉ  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

Territoire  
de Marseille  
Provence

AMP - AGAM - M. CHIAPPERO - ALGOE - ORGECO

Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

### 3 Pour une organisation structurée du développement

Le PADD réaffirme les objectifs de développement dans la continuité du SCOT. Cette ambition phare, conjuguée à la préservation du cadre naturel définie précédemment, ne peut être atteinte que par une structuration forte et équilibrée du territoire.

C'est la condition sine qua non pour atteindre les objectifs quantitatifs identifiés, en maîtrisant la consommation de l'espace. Il s'agit également de rééquilibrer le développement, de prendre en compte les atouts et contraintes du territoire et de favoriser la mixité fonctionnelle.

Sur un territoire métropolitain caractérisé par l'intensité des échanges entre les différents pôles urbains, la structuration du développement du Conseil de Territoire doit s'inscrire en cohérence avec l'organisation à l'échelle d'Aix-Marseille Provence. Le défi est majeur : construire une métropole structurée et reliée, dont le fonctionnement s'appuie sur des réseaux complets et intégrés, et dont les bassins de vie participent à un système cohérent et équilibré.

Cette structuration est fondée à la fois sur un maillage par des centralités hiérarchisées et sur le niveau de desserte en transports en commun. C'est sur la base des orientations stratégiques exposées dans ce chapitre que le chapitre 4 définira les intentions de développement sur l'ensemble du territoire.

#### 3.1 Mailler le territoire par des centralités attractives

Le PADD organise le territoire autour de centralités qui réunissent l'essentiel des fonctions urbaines et qui constituent ainsi son armature urbaine.

Chaque centralité se caractérise par :

- un centre porteur de l'identité ;
- un périmètre dans lequel sont regroupées les fonctions centrales, à ne pas confondre avec le périmètre communal ;
- une zone d'influence, attractive pour ces fonctions.

Pour affiner leur hiérarchie, les centralités, quels que soient leur périmètre et leur attractivité, ont toutes été analysées à partir des critères suivants :

- Densité de logements et d'emplois ;
- Mixité fonctionnelle, c'est-à-dire présence d'une offre résidentielle, de commerces, de services et d'équipements et ainsi que d'une concentration d'emplois ;
- Intensité des différentes fonctions urbaines ;
- Niveau de l'offre de mobilité multimodale actuelle et à venir ;
- Qualité urbaine : espaces publics fédérateurs, lieux marqueurs identitaires ;
- Type de trame urbaine (continue ou non) ;
- Potentiel de développement, notamment au travers des capacités résiduelles du tissu urbain.

Dans Marseille, il s'agit de noyaux villageois et cœurs de quartiers actuels ou en devenir, rayonnant sur un périmètre plus large de niveau dit inter-quartier, sauf ceux déjà inclus dans une centralité plus large comme le Grand centre-ville, par exemple.

Hors de Marseille, toutes les communes ont des fonctions de centralité à des degrés différents, qui sont en relation avec les centralités des territoires voisins : ainsi, Aubagne, Vitrolles et Martigues fonctionnent à des degrés différents avec les centralités de Marseille Provence. Tout particulièrement, certaines centralités du bassin Ouest sont liées à Martigues d'un côté et Vitrolles ou Les Pennes-Mirabeau de l'autre, pendant que les habitants du bassin Est se tournent vers Aubagne pour certaines fonctions urbaines.

De ce fait, dans chacun des bassins de vie du territoire, le PADD hiérarchise les différents niveaux de centralités selon le poids de chacun des critères évoqués ci-dessus. Puis il affirme une stratégie et des objectifs de développement adaptés à cette hiérarchie. Il vise ainsi à **renforcer les centralités et leurs connexions, en cohérence avec leur niveau hiérarchique, pour assurer un développement équilibré de l'ensemble du territoire.**

### 3.1.1 Structurer le territoire autour de centralités hiérarchisées

La vision du développement portée par le PADD s'appuie ainsi sur des centralités hiérarchisées, sur la base à la fois de leur **rayonnement actuel** et du **choix stratégique du Conseil de Territoire**, au regard notamment de leurs perspectives d'évolution et de la nécessité d'équilibrer le territoire.

Sont ainsi identifiés quatre niveaux de centralités hiérarchisés :

- **les centralités métropolitaines** rayonnent à l'échelle nationale voire internationale, par la nature des équipements et la densité des emplois qu'elles offrent, par la mixité des fonctions qu'elles accueillent, par la large offre de commerces et services dont elles sont dotées et le très bon niveau d'accessibilité dont elles bénéficient. Elles présentent, en outre, des capacités fortes de renouvellement des tissus urbains existants ;
- **les centralités communautaires** présentent une offre importante de services et d'équipements, constituent le support d'une mixité fonctionnelle conséquente, et bénéficient d'une bonne accessibilité. Ces cœurs de villes, et de quartiers à Marseille rayonnent au-delà de leur bassin de vie et contribuent donc à l'équilibre global du territoire. Ils bénéficient, pour la plupart, de bonnes capacités de développement ;
- **les centralités de bassin** rayonnent à l'échelle des bassins de vie, par leur offre d'équipements, de services et de commerces relativement importante. Les densités d'emploi y sont toutefois assez réduites. Hors de Marseille, ces secteurs disposent d'une connexion encore relativement limitée aux réseaux de transports collectifs. Celle-ci est assez bonne dans Marseille. Ces territoires présentent des capacités d'évolution urbaine modérées ;
- **les centralités locales** disposent d'une offre d'équipements, de commerces et de services leur permettant de rayonner localement, ainsi que des niveaux de densité de population et d'emplois modérés. Les connexions aux réseaux de transports en commun sont moyennes, voire faibles. Les perspectives d'évolution y sont, en outre, plutôt réduites.

Dans les chapitres suivants (3.1.2 à 3.1.4), l'ensemble des centralités hiérarchisées sont présentées pour chacun des 3 bassins de vie, afin de bien mettre en avant leur structuration hiérarchique, leur territoire de rayonnement et leurs inter-relations.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Renforcer les centralités métropolitaines** afin de porter le développement et l'image du territoire :
  - **Optimiser le foncier et le renouvellement urbain** afin d'assurer l'essentiel du développement du territoire ;
  - Renforcer la mixité fonctionnelle ;
  - Poursuivre le renforcement de l'offre en transports collectifs et en faveur des modes actifs ;
  - Accroître l'offre de logements sociaux ;
  - Valoriser et développer les espaces publics majeurs à forte identité métropolitaine ;
  - Stimuler le développement de commerces et d'activités en rez-de-chaussée ;
  - Planter les équipements de rayonnement métropolitain en priorité dans ces centralités ;
  - Assurer le déploiement d'un réseau numérique de très haute capacité ;
  - Dans les périmètres des centralités métropolitaines, imposer une densité minimale de 350 individus/hectare<sup>1</sup>.
  -
- ▶ **Développer les centralités communautaires** pour mailler l'ensemble du territoire avec les principales fonctions urbaines :
  - Assurer le développement des transports en commun structurants et la **mise en réseau** de ces centralités ;
  - **Renforcer l'accessibilité**, y compris pour les modes actifs, des centralités bénéficiant d'une moindre connexion aux réseaux de voirie structurante et de transports collectifs, de sorte qu'elles deviennent, si elles ne le sont pas encore, des zones de bonne desserte ou de très bonne desserte (cf. chapitre 3.1.5) ;
  - **Optimiser le foncier** et permettre le renouvellement urbain dans une optique de densification ;
  - **Développer l'urbanité** notamment en élargissant l'espace public et en le rendant plus convivial, en renforçant l'offre de grands équipements, en

<sup>1</sup> On entend par individus les habitants ainsi que les usagers et notamment les actifs ayant un emploi.

valorisant les marqueurs identitaires et en développant les réseaux numériques de qualité ;

- **Diversifier l'offre de logements** alliant mixité sociale et fonctionnelle ;
- Dans les périmètres des centralités communautaires, et au sein des zones de bonne desserte, **imposer une densité minimale de 150 individus par hectare.**

► **Affirmer le rayonnement des centralités de bassin :**

- Développer une offre de services et d'équipements, y compris les réseaux numériques, en complémentarité avec les centralités communautaires ;
- Assurer une densité suffisante permettant d'atteindre les objectifs d'accueil de population (cf. chapitre 3.3.2), tout en préservant l'identité et l'historicité des sites ;
- Développer et valoriser les espaces publics locaux, identitaires et fédérateurs de lien social ;
- Articuler l'amélioration des transports en commun (cf. chapitre 3.3) et le renforcement de ces centralités, en intégrant les modes actifs.

► **Conforter le rayonnement des centralités locales :**

- Préserver les aspects villageois et identitaires de ces sites ;
- Garantir la cohérence des développements avec le tissu existant ;
- Développer et valoriser les espaces publics de proximité constituant des lieux de vie sociale, espaces de rencontre pour les habitants et supports des modes actifs.

### 3.1.2 Structurer le bassin Ouest autour de Marignane, centralité communautaire

Le bassin Ouest est d'ores et déjà fortement polarisé par la centralité de Marignane, qui ouvre le territoire sur l'étang de Berre. L'objectif du PADD est de conforter le positionnement de cette centralité de niveau communautaire et de structurer ce territoire via des centralités de bassin.

- **La centralité communautaire de Marignane** accueille des densités de population et d'emplois importantes. Elle concentre d'importantes fonctions économiques en cours de développement, notamment autour de la

plateforme aéroportuaire et dans des espaces dédiés et bénéficie globalement de potentiels de développement non négligeables (projets Henri Fabre et ZAC des Florides notamment). S'y ajoute un projet ambitieux de requalification et de redynamisation de son centre-ville. Elle présente en outre une spécificité, puisque son rayonnement dépasse l'échelon communautaire, si on la considère avec la commune voisine de Vitrolles, avec laquelle elle partage des liens fonctionnels, qui seront renforcés avec le projet de transport collectif en cours. Enfin, la valorisation de l'identité lacustre et de son potentiel touristique et de loisirs constitue par ailleurs un levier majeur de l'attractivité de Marignane à l'avenir.

S'appuyant sur la centralité de Marignane, qui structure fortement le bassin, il s'agit de renforcer les logiques de mutualisation d'équipements, services et commerces, en permettant aux habitants des communes moins pourvues d'accéder facilement aux fonctions présentes à Marignane mais aussi dans les centralités de bassin, présentées ci-dessous.

De ce fait, la structuration du bassin Ouest s'appuie sur **deux centralités de bassin**, contribuant à l'équilibre de son fonctionnement :

- Marquée par la proximité du littoral lacustre d'une part et du pôle économique d'envergure métropolitaine de l'est étang de Berre, **la centralité de Châteauneuf-les-Martigues** conforte son positionnement à l'échelle du bassin. En fort développement résidentiel, avec une densité d'emplois légèrement en retrait, elle vise à stabiliser sa population, tout en renforçant son rôle économique, notamment en lien avec la reconversion du site de La Mède. Elle dispose encore de certains potentiels de développement. Elle présente par ailleurs une offre suffisante d'équipements, commerces et services pour sa population, tout en utilisant l'offre de Martigues. Cependant, elle ne bénéficie pas d'une connexion par transports en commun structurants. Enfin, la valorisation des espaces lacustres et agricoles importants de la commune structurent son évolution.
- A dominante résidentielle, **la centralité de Gignac-la-Nerthe**, présente certains potentiels de développement, et bénéficie de la proximité de la gare de Pas-des-Lanciers, dont l'amélioration de la desserte est possible. Forte de ces atouts, elle se positionne en **centralité de bassin** sur le territoire de Marseille Provence. L'offre d'équipements et de services devra toutefois être

renforcée, en accompagnement du développement résidentiel. Enfin, la commune porte un projet de développement de l'agriculture urbaine de rayonnement métropolitain.

Enfin, **cinq centralités locales** complètent le maillage du bassin Ouest :

- **la centralité de Saint-Victoret** présente une densité de population peu élevée mais propose une offre en équipements et commerces non négligeable et elle bénéficie de la proximité du pôle d'échanges de Pas-des-Lanciers. Son évolution en termes d'habitat est limitée par la présence du Plan d'exposition au bruit (PEB) lié à l'aéroport Marseille Provence. En revanche, elle dispose d'une dynamique économique forte et d'un potentiel de développement, notamment en lien avec le déploiement de la ZAC d'Empallières et des sites adjacents ;
- **les centralités d'Ensuès-la-Redonne et du Rove** présentent des caractéristiques et des potentiels proches. Bénéficiant d'une attractivité liée au cadre littoral et paysager dessiné par le massif, elles visent à poursuivre la valorisation de leurs potentiels touristiques et balnéaires. Bien dotées en commerces et services de proximité, leurs densités d'emploi et de population sont toutefois peu élevées et proportionnées au territoire. Elles bénéficient chacune d'une gare, enclavée et dont le rayonnement reste faible. Leurs potentiels de développement demeurent limités, et doivent être mobilisés en cohérence avec le tissu existant. Une bonne articulation entre les pôles économiques situés en plaine et les moteurs du développement de l'est étang de Berre sera par ailleurs recherchée.
- Forte des richesses naturelles de la Côte bleue, **la centralité de Sausset-les-Pins** dispose de quelques potentiels de développement qui permettront de faire évoluer l'offre résidentielle, tout en valorisant les atouts touristiques et balnéaires, notamment autour de son port de plaisance. Elle est également dotée d'une offre d'équipements, administrations, commerces et services de proximité satisfaisante, mais sa densité d'emplois demeure en retrait par rapport à la densité de population. La commune bénéficie par ailleurs de la présence d'une gare
- Bénéficiant du cadre privilégié de la Côte Bleue, **la centralité de Carry-le-Rouet**, constitue un pôle résidentiel et touristique s'appuyant sur des richesses naturelles à préserver. Centralité locale à dominante résidentielle,

elle bénéficie de potentiels de développements urbains ponctuels et relativement limités et dispose d'une offre d'équipements et services de proximité, ce même si elle bénéficie de la présence d'une gare.

### 3.1.3 Mailler le bassin Est en cohérence avec la Ciotat, centralité communautaire

Fonctionnant de manière relativement indépendante du bassin centre, le bassin de vie Est est structuré en trois ensembles distincts : l'ensemble la Ciotat / Ceyreste, l'ensemble Cassis / Roquefort / Carnoux et enfin Gémenos, qui de par son positionnement géographique a développé des liens importants avec le territoire voisin d'Aubagne.

Le PADD vise à renforcer la centralité de La Ciotat dans son rôle structurant, et à améliorer ses liens avec le reste du bassin Est en tenant compte de la présence polarisatrice d'Aubagne.

- **la centralité de La Ciotat**, pôle majeur du bassin de vie Est, présente toutes les caractéristiques d'une **centralité communautaire**, avec un rayonnement orienté également vers le Sud-Ouest varois. Située au cœur d'un cadre paysager de grande qualité (espaces naturels et reliefs pittoresques), la Ciotat bénéficie d'une dynamique de croissance de l'emploi, notamment dans des espaces dédiés et d'une attractivité résidentielle en hausse. Elle dispose, en outre, de potentiels de développement assez importants. La valorisation de son cadre de vie littoral et de son potentiel touristique, ainsi que la redynamisation de son centre historique autour de Port Vieux et des chantiers navals, constitueront par ailleurs des leviers de développement majeurs. Le renforcement de la centralité de la Ciotat et de son rôle à l'échelle du bassin de vie devra toutefois être engagé en harmonie avec son environnement, et ainsi dans le respect des cœurs de nature majeurs situés sur la commune.
- Le PADD vise par ailleurs à conforter les autres centralités de ce bassin de vie, en développant les logiques de complémentarité. Il s'appuie notamment sur **Roquefort-la-Bédoule**. Cette centralité, bien dotée en équipements, commerces et services de proximité, reste à dominante résidentielle, malgré un pôle d'emplois dynamique et en évolution. Potentiellement desservie par

la gare de Cassis voisine, la centralité dispose de certaines capacités de développement urbain, sur lesquels s'appuyer pour lui permettre de jouer le rôle d'une **centralité de bassin**.

Les **centralités locales** suivantes participent, à leur échelle, à l'équilibre de l'ensemble du bassin de vie Est :

- **la centralité de Cassis** répond globalement aux caractéristiques d'une centralité locale, où les marqueurs identitaires sont nombreux. Forte de deux moteurs de développement que constituent une viticulture de renom et une attractivité touristique affirmée, la commune conforte son rôle de centralité locale, dans le respect de son identité paysagère et patrimoniale. Elle bénéficie d'une offre d'équipements intéressante, d'un réseau de bus et d'une desserte ferroviaire, même si la gare est située en bordure de commune, proche de Roquefort-la-Bédoule. L'évolution de Cassis est néanmoins fortement limitée par de faibles potentiels de développement ;
- **la centralité de Carnoux-en-Provence**, à dominante résidentielle, conforte son positionnement par une évolution du développement dans la continuité des tendances récentes, en préservant le centre-ville et la cadre de vie. Si elle bénéficie d'une bonne présence des commerces et services de proximité, il n'y a ni équipements, ni transports en commun structurants sur le secteur, les habitants se tournant vers les centralités voisines ;
- forte d'une attractivité résidentielle nourrie par un cadre de vie privilégié et un fonctionnement fortement articulé avec la Ciotat, **la centralité de Ceyreste** présente des densités d'emplois et de population réduites. Elle bénéficie de la proximité de la gare de la Ciotat. Du fait de perspectives d'évolutions modérées et des enjeux de préservation de son environnement, elle vise une poursuite des tendances de développement récentes. Son offre en commerces et services de proximité est adaptée aux besoins des habitants, qui se tournent notamment vers La Ciotat pour y trouver les offres complémentaires ;
- **la centralité de Gémenos**, présente une de l'offre d'assez bon niveau de services et commerces de proximité, mais une densité de population réduite. Equipements et emplois y sont bien présents, même si localisés hors du périmètre exact de la centralité. L'ensemble du territoire de Gémenos n'est pas connecté aux réseaux transports en commun

structurants, mais bénéficie de certains potentiels de développement, articulées avec le pôle voisin d'Aubagne. Son cadre paysager, marqué par la localisation sur les premiers contreforts du massif de la Sainte-Baume, est porteur d'une attractivité certaine. Il s'agira de maîtriser cette attractivité pour conforter le rôle de centralité locale, tout en valorisant les espaces naturels et en préservant le centre ancien.

### 3.1.4 Mieux connecter les centralités du bassin centre dans et autour de Marseille

Polarisé par le dynamisme marseillais, le bassin centre est maillé par de très nombreuses centralités, dont plusieurs rayonnent au-delà du bassin de vie. Il génère ainsi des flux de déplacements importants à l'échelle du territoire et au-delà, notamment vers les Pays d'Aix-en-Provence et d'Aubagne.

L'objectif pour cette partie du territoire, fortement dotée en centralités attractives, est d'en renforcer les connexions à la fois localement, et à l'échelle du Conseil de Territoire de Marseille Provence, voire au-delà pour les plus importantes.

Le bassin Centre est notamment structuré autour de **quatre centralités métropolitaines**, qui constituent le cœur urbain du territoire, concentrant l'essentiel des grandes fonctions centrales et présentant des potentiels de développement, par renouvellement et densification, très importants :

- Espace urbain emblématique de Marseille, **l'hypercentre** est le support d'une très importante densité d'emplois et de population, de divers équipements de formation, et de très nombreux commerces, services de proximité, administrations et de nombreux équipements métropolitains. Il bénéficie d'une grande accessibilité en transports en commun, grâce au maillage en transports urbains et à la présence de la gare Saint-Charles, infrastructure clé de l'accessibilité à vaste échelle. Le réseau de mobilité demeure toutefois à compléter pour renforcer l'hypercentre dans son rôle d'irrigation de l'ensemble du territoire. Il fait l'objet d'une vaste démarche de requalification et de renouvellement, autour du tissu urbain historique, des faubourgs et de la façade littorale. Disposant d'un potentiel d'accueil de population conséquent, sous réserve d'une revalorisation de son attractivité

et d'une préservation de son tissu patrimonial, symbolique de l'identité marseillaise ;

- Immédiatement au nord de l'hypercentre, **Euroméditerranée** accueille une forte mixité de fonctions, notamment sur le secteur Joliette. Cette centralité métropolitaine est bien connectée aux autres territoires, et l'accessibilité devrait en outre se renforcer avec l'extension du métro et du tramway, et la création du pôle multimodal de Gèze. Le vaste projet de renouvellement urbain, en cours de déploiement, incluant le développement de l'offre résidentielle et économique mais aussi un vaste parc paysager des Aygalades, contribuera à renforcer le rayonnement d'Euroméditerranée à tous les niveaux ;
- **Prado-Michelet-Capelette**, continuité de l'hypercentre vers le sud de Marseille, présente un fort niveau de mixité fonctionnelle et une bonne qualité de desserte actuelle et à venir. Le secteur fait également l'objet de projets urbains d'ampleur, contribuant à renforcer ses fonctions métropolitaines.
- Centralité d'équilibre du Nord de Marseille, **Saint-Antoine**, jusqu'à l'hôpital Nord, bénéficie d'un positionnement stratégique dans le territoire métropolitain. Elle est le support d'une mixité fonctionnelle importante. Doté de nombreux commerces et services de proximité, notamment grâce au pôle commercial de Grand Littoral, le secteur accueille toutefois encore peu d'équipements et administrations, et souffre d'un manque d'urbanité. Les projets d'amélioration des conditions de mobilités, notamment en lien avec la gare, et de recomposition de plusieurs de ses composantes, notamment autour des quartiers inscrits au titre de la politique de la ville (La Savine, Vallon des Tuves, Solidarité, Kallisté, la Granière, Saint-Antoine, la Bricarde et Castellane) lui donnent un potentiel important. La desserte de l'hôpital est conçue en rapport avec le BHNS.

Ces 4 centralités métropolitaines s'étendent sur des périmètres importants, qui incluent plusieurs cœurs de quartier actuels et en devenir.

En complément des centralités métropolitaines, cinq secteurs marseillais contribuent à l'équilibre du territoire en concentrant une offre importante de

services, commerces et équipements, qui leur permet de rayonner au-delà du bassin. Il s'agit des **centralités communautaires** suivantes :

- au Nord de l'hypercentre, **Saint-Louis** constitue une centralité d'équilibre particulièrement bien dotée en commerces, services de proximité et équipements. Pour l'heure, le secteur dispose de peu d'espaces publics fédérateurs et marqueurs identitaires et peu d'administrations y sont présentes. L'offre de transport en commun, en cours de renforcement, associée à des projets structurants participera à améliorer son rayonnement ;
- **La Rose** constitue, au nord-est, une centralité avec une forte densité de population, bien dotée en commerces, services et dans une moindre mesure en administrations, mais où la densité d'emplois est légèrement en retrait. Desservi par le métro, le bus à haut niveau de service et un réseau dense de bus, la centralité de la Rose rayonne et exerce son attractivité au-delà du territoire communal marseillais, jusqu'aux communes voisines. Ces connexions aux centralités d'Allauch, Plan-de-Cuques et Château-Gombert existent et seront renforcées ;
- **Valentine-Barasse** s'articule autour de l'important pôle commercial de l'Est marseillais. Le secteur concentre une forte densité d'emplois, mais accueille peu d'habitants et aucun service administratif. Centralité en devenir, son potentiel est à développer en lien avec la halte ferroviaire de la Barasse, les friches existantes et une recomposition de son réseau de mobilités et d'espaces publics ;
- à l'Est de l'hypercentre marseillais, **Saint-Loup** constitue une centralité d'équilibre importante et en renforcement à l'entrée Est de Marseille. Fort d'une densité d'emplois significative et doté d'une offre de commerces et services de proximité importante, le secteur fait l'objet de projets d'ampleur à même d'insuffler une dynamique supplémentaire et d'accroître l'accessibilité (connexion du métro prévue) ;
- **Bonneveine** répond aux critères d'une centralité majeure en termes de mixité fonctionnelle, d'offre de services, d'équipements, et commerces. La réalisation de la nouvelle infrastructure (Boulevard Urbain Sud) renforcera sa structuration et son rayonnement.

Deux cœurs de communes et cinq noyaux villageois marseillais constituent des **centralités de bassin**, qui contribuent au dense maillage du bassin Centre :

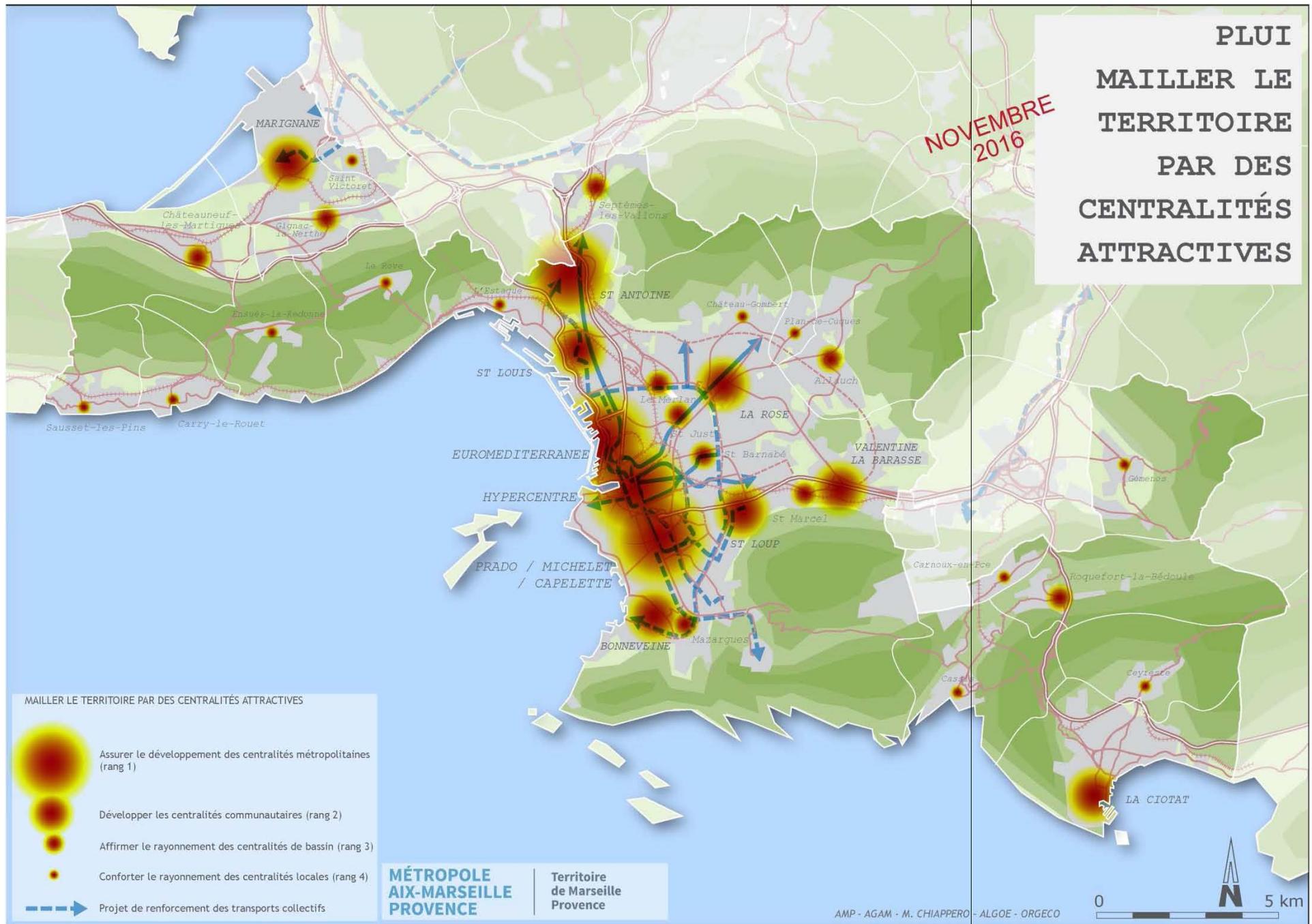
- Bénéficiant à la fois d'un cadre paysager majestueux et de la proximité du bassin d'emplois marseillais, **la centralité d'Allauch** conforte son attractivité en mobilisant les potentiels de développement existants en plaine ou dans des secteurs au relief clément, tout en préservant le cadre de vie. Fortement dotée en commerces et services de proximité, elle ne dispose en revanche que d'équipements peu diversifiés. La densité d'emplois ainsi que la mixité des fonctions sont faibles. Le projet de voirie structurante offre une perspective de meilleure connexion des différents espaces avec le reste du réseau de déplacements ;
- **La centralité de Septèmes les Vallons** est complexe, constituée de noyaux villageois et d'écarts urbains d'âge différent. Le noyau de Septèmes-centre, bien que doté de services administratifs conséquents, souffre d'une épaisseur urbaine encore insuffisante, d'un tissu commercial en situation fragile et plus globalement de densités d'emploi, de population et de commerces relativement faibles. Un projet d'éco-quartier réunissant l'habitat ancien, la gare SNCF et ses abords, des réalisations récentes ou en cours, et la friche industrielle historique, est en phase de lancement. C'est essentiellement sur ce périmètre que se fera le développement urbain de la commune, en travaillant à l'articulation entre l'existant et les espaces de développement ;
- **Le Merlan** accueille une mixité de fonctions et bénéficie d'une amélioration progressive de sa desserte, mais présente des indicateurs légèrement en retrait sur la densité d'emplois, lui permettant de rayonner sur son secteur ;
- **Saint-Barnabé** est caractérisé par une forte densité en emplois et en population, une large offre de commerces et services. Sa bonne desserte renforce des capacités d'évolution relatives ;
- **Mazargues**, présente une certaine mixité fonctionnelle et une large offre en commerces et services, mais les équipements sont situés en périphérie. L'amélioration de son accessibilité est prévue ;
- **Saint-Just**, répond globalement aux attentes d'une centralité de bassin, et dispose d'une bonne desserte en transports en commun et d'un relatif potentiel d'évolution ;

- **Saint-Marcel** est un secteur à dominante économique bien doté en équipements commerces et services de proximité, dont l'offre de transports en collectifs et le potentiel sont encore insuffisamment valorisés.
- **Château-Gombert** est une centralité à dominante résidentielle, dont le noyau villageois doit être conforté et renforcé, en complémentarité avec le technopôle et en cohérence les secteurs de Plan-de-Cuques et Allauch d'un côté, et La Rose-Frais Vallon de l'autre.

Enfin, une commune et un noyau villageois de Marseille constituent des **centralités locales** :

- **La centralité de Plan-de-Cuques** présente une densité de population plus importante que d'emplois, une offre importante d'équipements et d'administrations, mais la desserte en transports en commun reste faible. Afin de préserver le cadre naturel, marqué par la proximité du massif de l'Etoile, le confortement de la centralité locale se traduira principalement l'optimisation des capacités foncières et le renouvellement urbain. Le projet de voirie structurante offre une perspective de meilleure connexion avec sa voisine Allauch et les centralités marseillaises ;
- **L'Estaque**, secteur bénéficiant d'une halte ferroviaire, dotée d'une forte densité d'emploi et de population, où l'offre de commerces et services est importante, mais où les équipements et les potentiels de développement restent réduits, de par la topographie et l'exposition au bruit (Plan d'exposition au bruit de l'aéroport).

Dans Marseille, il convient aussi de prendre en compte finement chacun des cœurs de quartier, dont le rôle de proximité est essentiel.



## 3.2 Articuler le développement urbain et les conditions de mobilité

Le PADD porte une vision du développement de l'agglomération marseillaise en cohérence avec le futur réseau de mobilité, dont il contribue en outre à renforcer l'efficacité. La cohérence de l'urbanisation et des transports constitue donc un objectif majeur, le niveau de desserte étant une clé d'entrée importante pour localiser le développement.

Ainsi, la stratégie retenue s'appuie sur un réseau de transports en commun performant, constituant une alternative crédible à la voiture sur une grande partie du territoire, et irriguant une grande partie de l'armature urbaine. Elle est associée à une nécessaire hiérarchisation du réseau viaire.

Cet objectif s'inscrit, par ailleurs, dans une optique de limitation de la consommation d'espace liée au stationnement, de maîtrise des consommations énergétiques et de réduction des émissions des polluants atmosphériques et gaz à effet de serre.

### 3.2.1 Viser une articulation efficace entre niveau de desserte en transports en commun et développement urbain

L'articulation entre les conditions de desserte en transports en commun et le développement urbain constitue un objectif clé que le PLUi contribue à mettre en œuvre en :

- tenant compte du niveau de desserte en transports en commun dans la définition de l'intensité du développement urbain et la limitation des besoins en stationnement dans les constructions ;
- contribuant à la mise en œuvre des projets de renforcement du maillage en transports en commun sur le territoire.

Ainsi, **la qualification du niveau de desserte globale du territoire constitue une clé d'entrée pour déterminer les lieux du développement urbain futur.**

Ainsi, un bon niveau de desserte, particulièrement par les transports collectifs, constitue un argument fort en faveur de l'urbanisation, alors que le

développement sera limité dans le cas contraire. Le PADD s'appuie ainsi sur une analyse de la qualité de desserte pour orienter le développement. La méthodologie de qualification du niveau de desserte s'appuie, d'une part, sur l'observation de l'accessibilité des stations et haltes de transports collectifs et, d'autre part, sur la performance du mode de transport.

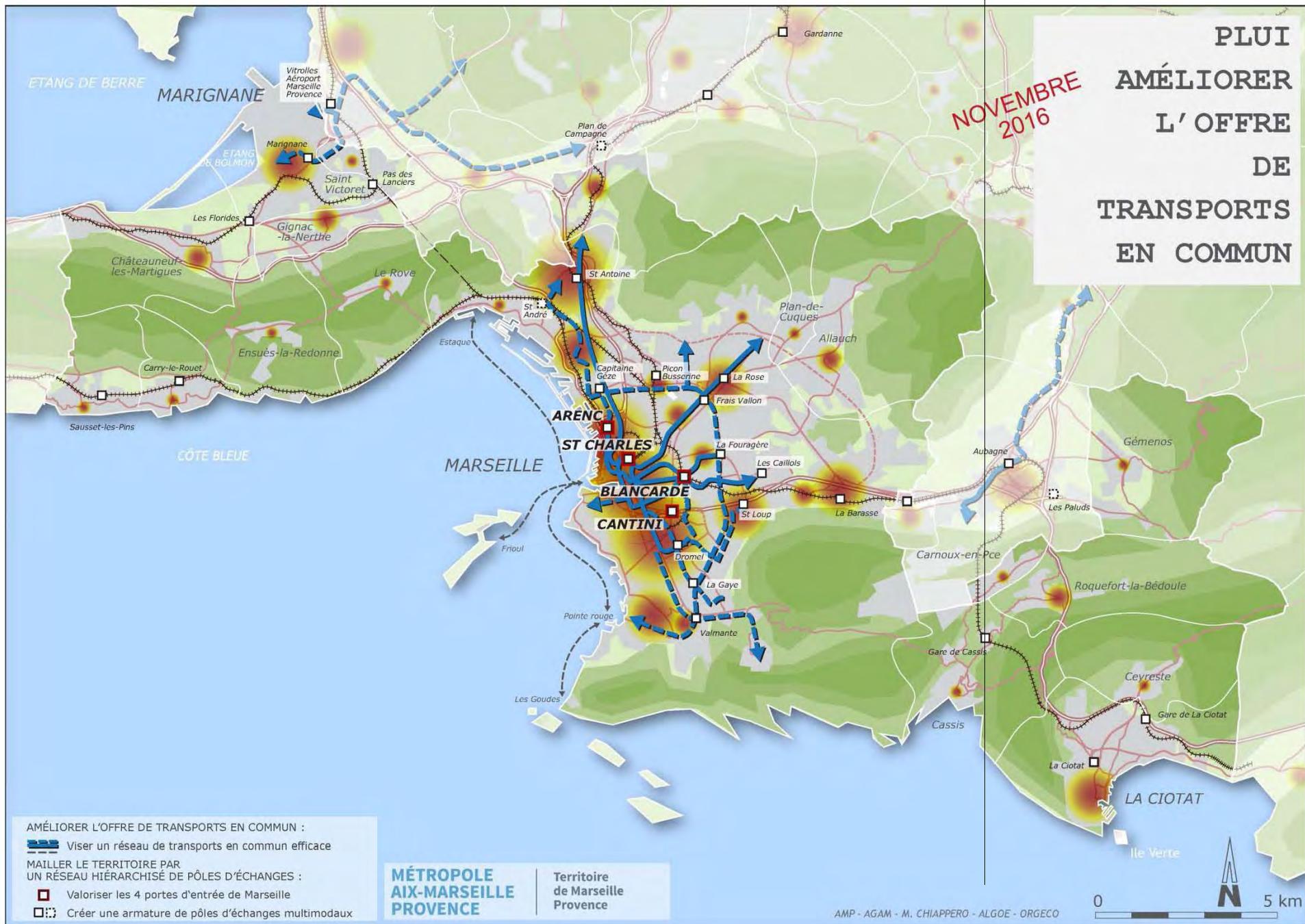
Tel que représenté sur la carte « Améliorer l'offre de transports en commun », **le PADD vise par ailleurs à faciliter la mise en œuvre des projets d'amélioration des réseaux de transport en commun**, maillage structurant du territoire, autour des objectifs clés suivants :

- **Viser un réseau de transports en commun efficace**, notamment par la création de nouvelles lignes, le renforcement et l'extension de lignes existantes ;
- **Mailler le territoire par un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges.**

### Orientations stratégiques

- ▶ **Permettre la création et le renforcement des lignes de transport en commun**, notamment :
  - **TER** (train express régional) : modernisation des lignes Marseille-Aix, et voies littorales entre Arenc et l'Estaque ; ouverture de points d'arrêt à Plan-de-Campagne, Arenc, Cap Pinède et Saint-André ;
  - Métros et tramway à Marseille :
    - extension de la ligne M2 vers le Nord de Bougainville à Capitaine-Gèze et vers le Sud de Dromel à Saint-Loup,
    - extension de la ligne T2 vers le Nord d'Arenc à la cité de Castellane, puis Dromel et la Gaye voire la Rouvière,
    - création d'une ligne de tramway Blancarde-Dromel,
    - perspective de création d'une ligne de TCSP vers le secteur Corderie-Catalans.
  - **BHNS** (bus à haut niveau de service) :
    - B1 Castellane-Luminy,
    - Ligne Cap-Pinède-Frais Vallon,
    - Ligne Pointe-Rouge-Frais-Vallon,

- Ligne Marignane-Vitrolles-Pennes-Mirabeau-Plan de Campagne, desservant notamment les haltes routières de Marignane et Vitrolles.
- ▶ **Permettre la création ou le renforcement des pôles d'échanges multimodaux hiérarchisés suivants :**
  - Les quatre portes d'entrée de Marseille : Arenc, Blancarde et Cantini en complément de la gare Saint-Charles.
  - L'armature de pôles d'échanges multimodaux, dont certains ont vocation à accueillir les lignes interurbaines :
    - toutes les gares du territoire, et plus particulièrement hors Marseille : La Ciotat, Cassis, Septèmes, Pas-des-Lanciers, Sausset et Carry ;
    - les pôles urbains marseillais de Castellane, Capitaine-Gèze, La Rose, Frais-Vallon, La Fourragère, Les Caillols, Saint-Loup, Dromel, La Gaye et Valmante ;
    - les pôles urbains, hors Marseille, de Marignane, des Florides et de la Ciotat.
- ▶ **Viser une articulation efficace entre niveau de desserte et urbanisation,** notamment :
  - en articulant projets de transport et urbanisme ;
  - en faisant évoluer la densité en fonction de l'évolution du niveau de desserte ;
  - en favorisant la mixité fonctionnelle autour des pôles de transport majeurs :
    - en améliorant l'accessibilité des stations ;
    - En réduisant les normes de stationnement dans les bâtiments dans les zones de bonne et très bonne desserte.
- ▶ **Appliquer le principe des coordinations d'axe aux lignes de transport en commun en site propre et aux gares** du territoire : engager la Métropole, la Région et les acteurs de l'urbanisme dans un contrat d'engagements réciproques.



### 3.2.2 Hiérarchiser le réseau viaire au service de la multimodalité

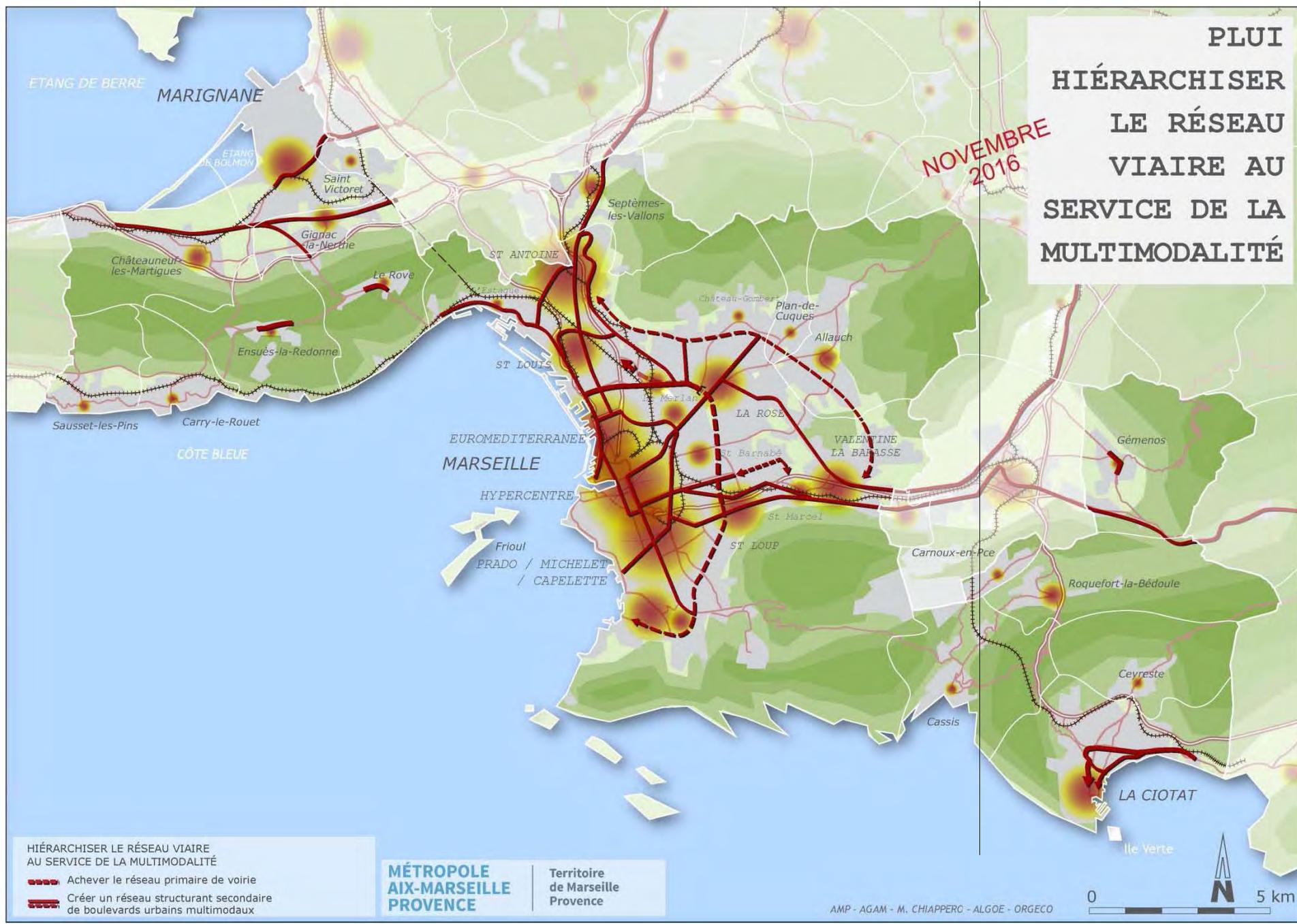
Le PADD vise à mettre en œuvre un réseau de voirie support de tous les modes de transport, tel que représenté sur la carte « Hiérarchiser le réseau viaire ». Ce qui se traduit par trois impératifs complémentaires :

- L'amélioration du réseau routier ;
- La hiérarchisation du réseau viaire, en particulier par une distinction renforcée du réseau primaire, constitué des principaux axes structurants supportant les flux de transit, et du réseau secondaire. Ce dernier permet le transit local, connectant en particulier les autoroutes et les pôles d'échanges multimodaux ;
- Le rééquilibrage des usages de la voirie, notamment par la création de boulevards urbains multimodaux, supports de tous les modes de déplacement (transports en commun, modes actifs, transports individuels motorisés), constituant l'essentiel du réseau de voirie secondaire projeté. Les boulevards urbains multimodaux sont des supports majeurs de la multimodalité. Ils constituent, en outre, des outils d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie, pour les territoires traversés, grâce à un traitement qualitatif des espaces publics.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Définir des principes d'aménagement cohérents avec la fonction de chaque type d'infrastructure routière**, définie dans le schéma multimodal des infrastructures routières (autoroutes, réseaux interurbains, boulevards urbains multimodaux, voiries inter-quartiers), en articulation avec leur rôle dans l'organisation générale des modes de transports. Il s'agit notamment de rendre lisibles les voies structurantes, en introduisant des formes urbaines adaptées le long des axes.
- ▶ **Achever le réseau primaire de voirie**, notamment par le complément ou la reconfiguration de certains échangeurs autoroutiers sur lesquels viendront se connecter les voies structurantes.

- ▶ **Construire progressivement un réseau structurant secondaire de boulevards urbains multimodaux**, constituant un nouvel échelon hiérarchique intermédiaire entre les autoroutes et les voies de portée locale. Ce réseau a pour vocation de connecter les autoroutes et les pôles d'échanges multimodaux, de permettre une continuité d'itinéraire pour tous les modes de déplacement et de connecter le réseau autoroutier et les zones d'activités.
- ▶ **Coordonner finement les évolutions urbaines avec la hiérarchie des voies de desserte locale** existantes, dans une logique d'axe.



### 3.3 Garantir une cohérence dans les développements urbains à venir

Tel qu'explicité au chapitre 1.4, le PADD affirme les objectifs de développement du territoire et les décline localement pour accueillir 55 000 habitants supplémentaires, près de 58 000 logements et 65 000 emplois sur la période 2014-2030, soit un pas de temps d'une quinzaine d'années.

Pour répondre à cette ambition dans un cadre de développement raisonné, il s'agit à la fois d'assurer la cohérence à une échelle plus fine, et de favoriser un meilleur équilibre sur chaque secteur du territoire. En premier lieu, il s'agit donc de définir **un objectif démographique cohérent avec les principes de développement durable, en tenant compte des potentiels de développement des territoires**. Le PADD définit également un objectif de construction de logements, qui constitue une conséquence directe des objectifs de croissance démographique. Il s'agit, enfin, de rechercher une cohérence entre population accueillie et emplois créés, dans l'optique de développer une ville des proximités, où l'accès aux fonctions économiques est facilité, permettant de limiter les déplacements quotidiens des habitants.

#### 3.3.1 Répartir la croissance démographique en fonction des potentiels de développement des territoires

Le présent document décline l'objectif démographique global, **par commune**. Pour cela, il détermine pour chacun une **trajectoire de croissance démographique**.

Celle-ci est évaluée à partir des atouts et contraintes urbaines qui caractérisent chaque territoire :

- en premier lieu, la **présence de centralités** de niveau plus ou moins élevé (cf. chapitre 3.1) ;
- l'accessibilité actuelle et future en **transports en commun notamment en site propre (cf . chapitre 3.2)** ;
- la desserte par les infrastructures routières métropolitaines ;
- le **potentiel constructible** estimé dans l'enveloppe urbaine et en extension. Le volume estimé dans l'enveloppe urbaine inclut à la fois le potentiel estimé en densification sur les parcelles bâties peu denses, le potentiel lié à

l'urbanisation des parcelles non bâties (ou dents creuses) et enfin le potentiel lié au renouvellement urbain, y compris la mobilisation des capacités via l'acquisition-amélioration ;

- la **situation environnementale et paysagère**, avec la préservation des grands espaces naturels et agricoles et le respect de la qualité de vie, et celle liée aux **risques et aux nuisances** qu'il convient de maîtriser voire réduire ;
- l'inscription dans un territoire de projet identifié par le SCOT ;
- l'influence d'une centralité de rayonnement plus importante.

Sur cette base, trois catégories de territoires émergent quant à leur croissance démographique :

- **Croissance moyenne** : Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons, Ensues-la-Redonne, Gignac-la-Nerthe, La Ciotat et Roquefort-la-Bédoule ;
- **Croissance modérée à faible** : Marignane, Ceyreste, Gémenos, Plan-de-Cuques, Châteauneuf-les-Martigues, Le Rove, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet.
- **Stabilisation démographique** : Cassis, Carnoux-en-Provence, Saint-Victoret.

A Marseille, une croissance démographique plus soutenue pourrait être permise, à condition que la programmation des transports collectifs en site propre, notamment, le permette.

#### Orientations stratégiques

- **Permettre l'accueil de la croissance démographique telle que représentée sur le tableau suivant.**

Communes	Trajectoire de croissance démographique 1999-2012	Trajectoire de croissance démographique 2014-2030	Gain total de population 2014-2030
Allauch	moyenne	moyenne	1 600
Carry-le-Rouet	modérée à faible	modérée à faible	240
Cassis	en baisse	stable	0
Ceyreste	significative	modérée à faible	120
Châteauneuf-les-Martigues	significative	modérée à faible	500
La Ciotat	moyenne	moyenne	4 000
Ensuès-la-Redonne	significative	moyenne	300
Gémenos	significative	modérée à faible	200
Gignac-la-Nerthe	en baisse	moyenne	700
Marignane	modérée à faible	modérée à faible	800
Marseille	moyenne	moyenne	45 000
Plan-de-Cuques	modérée à faible	modérée à faible	550
Roquefort-la-Bédoule	moyenne	moyenne	300
Le Rove	moyenne	modérée à faible	220
Saint-Victoret	en baisse	stable	0
Sausset-les-Pins	moyenne	modérée à faible	300
Septèmes-les-Vallons	moyenne	moyenne	620
Carnoux-en-Provence	en baisse	stable	0
<b>Total</b>	<b>moyenne</b>	<b>moyenne</b>	<b>55 000</b>

NB : Pour Marseille, il s'agit d'un minimum qui pourrait être porté à 77 000 habitants, à condition que la programmation fine des transports en commun en site propre, notamment, le permette.

### 3.3.2 Offrir des logements pour accueillir la croissance démographique et permettre le desserrement des ménages

#### 3.3.2.1 Répartir l'offre de logements en fonction du potentiel des territoires

En cohérence avec les objectifs démographiques identifiés précédemment, le PADD vise à répondre aux **besoins résidentiels de la population**. Il s'agit des besoins de la population déjà présente sur le territoire et dont les caractéristiques vont évoluer d'ici 2030 (vieillesse, décohabitation...), auxquels il faut ajouter les besoins de la population nouvelle à accueillir.

Le PADD définit un objectif de construction de logements pour chaque commune, en cohérence à la fois :

- Avec les **besoins résidentiels de la population déjà présente**, pour permettre :
  - le desserrement (décohabitation notamment) des ménages ;
  - le renouvellement du parc résidentiel, qui passe à la fois par des démolitions-reconstructions, par la réhabilitation de logements existants, dont les acquisitions-améliorations, permettant d'accroître l'offre d'habitat social ;
  - la remise sur le marché de logements vacants.
- Avec les **besoins résidentiels de la population nouvelle**, selon la trajectoire de croissance définie précédemment (cf. chapitre 3.3.1).

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Permettre la construction des volumes de logements neufs nécessaires pour répondre aux besoins des habitants actuels et pour accueillir la croissance démographique**, tel que présenté dans le tableau suivant :

Communes	Période 2006-2013		Objectifs PLUi 2014-2030	
	Nb moyen annuel de logts produits 2006-2013	Nb de logts produits en 2013	Nb moyen ANNUEL de logts à produire	Nb TOTAL de logts à produire 2014-2030
Allauch	131	147	125	2 000
Carry-le-Rouet	25	38	14	220
Cassis	20	8	10	160
Ceyreste	44	64	15	240
Châteauneuf-les-Martigues	127	131	44	700
La Ciotat	235	170	150	2 500
Ensuès-la-Redonne	15	15	25	400
Gémenos	16	8	25	410
Gignac-la-Nerthe	22	16	50	800
Marignane	55	12	94	1 500
Marseille	4 396	4 578	2 875	46 000
Plan-de-Cuques	27	14	63	1 000
Roquefort-la-Bédoule	20	14	25	400
Le Rove	14	12	25	400
Saint-Victoret	4	1	1	20
Sausset-les-Pins	35	56	16	270
Septèmes-les-Vallons	28	11	47	750
Carnoux-en-Provence	25	33	10	150
Total	4 748	5 328	3 614	57 920

NB : Pour Marseille, il s'agit d'un minimum qui pourrait être porté à 62 000 logements, à condition que la programmation fine des transports en commun en site propre, notamment, le permette.

### 3.3.2.2 Accroître l'offre globale de logements locatifs sociaux

Les objectifs de production de logements définis précédemment couvrent l'ensemble des besoins résidentiels. Tous les types de logements sont visés. Dans l'ensemble de cette production, celle de logements locatifs sociaux doit être identifiée spécifiquement pour répondre aux objectifs législatifs mais aussi pour couvrir les besoins résidentiels d'une partie des habitants actuels et futurs.

L'ensemble des communes du territoire se mobilise ainsi pour accroître l'offre globale de logements sociaux, en cohérence avec les enjeux de rééquilibrage du parc sur le territoire. Pour mettre en œuvre cet objectif, le territoire fixe, d'une part, la proportion d'habitat social à construire parmi la production de logements neufs, et mobilise, d'autre part, les outils à sa disposition pour faire évoluer le parc existant : acquisition-amélioration de logements et conventionnement du parc privé. La Métropole et les communes mobilisent, en outre, les dispositifs développés dans le cadre de la mise en place d'une politique foncière volontariste, en utilisant les outils de veille et les moyens d'acquisition identifiés pour favoriser l'accroissement de l'offre de logements sociaux.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Accroître la proportion de logements locatifs sociaux dans les nouvelles constructions** afin de tendre vers une proportion de 25 %.

### 3.3.2.3 Rééquilibrer le parc résidentiel dans les quartiers prioritaires

Le territoire métropolitain fait face à des enjeux résidentiels spécifiques dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, qui se caractérisent notamment par une prépondérance du parc d'habitat social et la fragilité des populations qui y habitent. Sur le Territoire Marseille Provence, on observe une concentration de l'offre locative sociale et d'une offre privée fortement dégradée particulièrement au nord et au centre de Marseille, et dans les centres anciens et dans certains secteurs de Marignane, Septèmes-les-Vallons et La Ciotat.

Pour répondre à cette problématique de spécialisation socio-spatiale et de dégradation de la qualité urbaine, le Territoire Marseille Provence vise ainsi en priorité le renouvellement urbain et la diversification à la fois des fonctions et de l'offre résidentielle dans les grands secteurs marseillais suivants, qui ne sont pas inclus dans le périmètre d'une centralité :

- **Cadran Nord-Est – A507** : à vocation essentiellement résidentielle, marqué par le poids du parc de logement sociaux, dans un tissu urbain particulièrement décousu, ce secteur bénéficie d'une dynamique de transformation urbaine et d'un potentiel de développement et d'accès à la mobilité grâce à de grandes infrastructures de desserte et à la proximité de pôles de rayonnement métropolitain. Ce secteur comprend notamment les quartiers de :
  - Frais Vallon, la Rose et Petit Séminaire ;
  - Saint-Paul/Corot, Villecroze, Rougny, Malpassé, les Oliviers et les Lilas ;
  - Le Grand Saint-Barthélémy ;
  - Les Aygalades ;
  - La Maurelette ;
  - Bassens et Visitation.
- En lien avec les centralités de **Saint-Antoine et Saint-Louis**, les secteurs suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière :
  - La Savine/Vallon des Tuves ;
  - Solidarité/Kallisté/La Granière ;
  - Saint-Antoine/La Bricarde et La Castellane ;
  - Consolat et Mirabeau ;
  - Campagne Lévêque.

- En lien avec les centralités métropolitaines du Grand Centre-ville et d'**Euroméditerranée**, les secteurs de **la Cabucelle et du Canet** doivent faire l'objet d'une attention particulière.
- **Sud - Vallée de l'Huveaune** : à dominante économique, le secteur sud et la vallée de l'Huveaune ont vocation à évoluer vers des fonctions plus mixtes, dans le respect des contraintes environnementales existantes et en articulation avec les évolutions de la desserte. Marseille Provence cible notamment l'évolution du quartier d'Air Bel et sa réintégration à son environnement.

Le PLUi contribue ainsi à :

- Rééquilibrer l'offre locative sociale à l'échelle du territoire ;
- Requalifier les parcs publics et privés dégradés ;
- Dans les quartiers prioritaires :
  - Diversifier l'offre résidentielle ;
  - Mettre à niveau l'offre d'équipements et de services ;
  - Favoriser la mixité fonctionnelle, notamment par l'évolution de certains rez-de-chaussée ;
  - Favoriser la rénovation et la mise à niveau des espaces publics.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Favoriser le renouvellement urbain de l'offre résidentielle dans les quartiers prioritaires**, et notamment dans ou à proximité des secteurs :
  - Cadran Nord-Est-A507 ;
  - Saint-Antoine/Saint-Louis ;
  - Grand Centre-ville et Euroméditerranée ;
  - Sud – vallée de l'Huveaune.
- ▶ Faciliter le **rééquilibrage** de la répartition **du parc locatif social sur l'ensemble du territoire**.
- ▶ Faciliter la **diversification de l'offre résidentielle dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville**.

### 3.3.3 Accueillir les publics spécifiques

Répondre aux **besoins résidentiels de l'ensemble des populations** constitue pour le territoire un objectif clé que le PADD doit contribuer à atteindre.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Réaliser des structures d'accueil** et des places d'hébergement d'urgence **sur l'ensemble du territoire** ;
- ▶ **Permettre la construction des aires d'accueil des gens du voyage** sur le territoire, en cohérence avec les besoins identifiés et les obligations réglementaires ;
- ▶ **Répondre aux besoins en logements des étudiants, personnes âgées ou à mobilité réduite**, en priorité dans les secteurs bien desservis.

### 3.3.4 Accueillir le développement économique sur l'ensemble du territoire en favorisant l'équilibre entre population et emplois

Le PADD réaffirme l'objectif de création de 65 000 emplois supplémentaires entre 2014 et 2030, et prévoit l'accueil du développement économique en favorisant l'équilibre sur l'ensemble du territoire entre habitant et emplois.

Les dynamiques économiques actuelles tendent à une diminution du poids relatif du bassin Centre, et parallèlement à une part croissante du bassin Ouest. Dans ce contexte, **le développement d'emplois de toutes natures dans le bassin Centre** constitue une ambition clé du territoire que le PLUi contribue à mettre en œuvre. Cette ambition traduit une vision équilibrée du développement économique, à la fois à l'échelle du territoire, et à l'échelle de chacun des bassins. Il s'agit, en effet, de garantir un rapprochement de la population et du travail, tout en confortant les dynamiques fortes en cours sur les bassins Est et Ouest particulièrement.

En termes de répartition sectorielle, on observe les spécialisations suivantes sur chacun des bassins :

- sur le bassin Ouest :
  - Une forte prédominance de l'industrie au nord du bassin, en proximité de l'étang de Berre, et de toutes les activités supports et induites ;
  - Une dynamique touristique importante sur la Côte bleue ;
  - Une présence importante des secteurs de l'agriculture, la construction et des transports au cœur du bassin ;
- sur le bassin centre, une certaine diversité de l'offre économique, appuyée sur :
  - l'économie productive et celle de la connaissance et de l'innovation à Marseille ;
  - Le tourisme, les transports et les services sur le littoral ;
  - La construction et, dans une moindre mesure l'agriculture au nord est du bassin ;
  - La logistique, en particulier autour du port ;
    - sur le bassin Est :
      - Une dynamique touristique importante sur le littoral ;
      - Une prédominance de l'industrie sur la partie nord du bassin et à La Ciotat ;
      - Une présence importante des secteurs de l'agriculture et la construction au cœur du bassin.

Le PADD décline ainsi sur le territoire les **objectifs de développement économique en s'appuyant sur les dynamiques locales**, c'est-à-dire sur les secteurs porteurs dans chaque bassin, tel qu'observés ci-avant. En outre, pour donner corps à l'ambition de faire du territoire un écosystème d'innovation de référence en Europe du sud, le PADD permet la structuration et le renforcement des pôles d'excellence pour les filières clés du territoire, tel qu'identifié au chapitre 1.2.

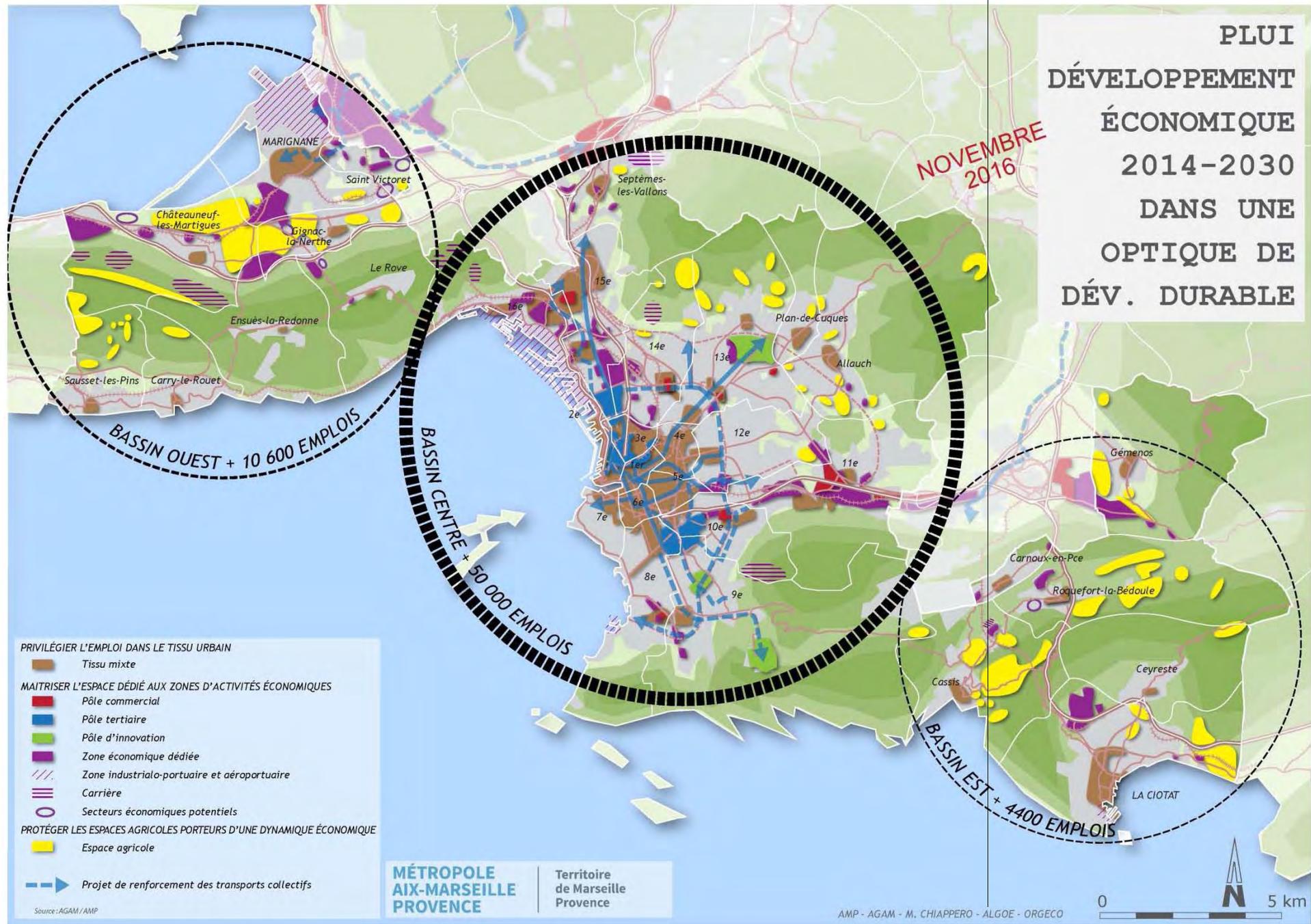
## Orientations stratégiques

- ▶ **Conforter les dynamiques économiques et favoriser un maintien de l'équilibre entre les bassins d'emplois, conformément aux objectifs suivants :**

	Nombre d'emplois à créer entre 2014 et 2030
Bassin Est	4 400
Bassin Centre	50 000
Bassin Ouest	10 600
<b>Total</b>	<b>65 000</b>

**PLUI  
DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE  
2014-2030  
DANS UNE  
OPTIQUE DE  
DÉV. DURABLE**

**NOVEMBRE  
2016**



- PRIVILÉGIER L'EMPLOI DANS LE TISSU URBAIN**
- Tissu mixte
- MAÎTRISER L'ESPACE DÉDIÉ AUX ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES**
- Pôle commercial
  - Pôle tertiaire
  - Pôle d'innovation
  - Zone économique dédiée
  - Zone industrialo-portuaire et aéroportuaire
  - Carrière
  - Secteurs économiques potentiels
- PROTÉGER LES ESPACES AGRICOLES PORTEURS D'UNE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE**
- Espace agricole
- > Projet de renforcement des transports collectifs

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

Le PADD fixe l'objectif de mieux structurer le développement du territoire en fonction des atouts et facteurs urbains favorables au développement. Le chapitre précédent a exposé les principes de localisation des développements et les modalités de leurs connexions. Le présent chapitre vise à expliciter les modalités et conditions d'un urbanisme durable et raisonné, c'est-à-dire reposant sur une maîtrise des impacts du développement sur l'environnement et le cadre de vie.

Ainsi, sont pris en compte les nuisances et les risques qui limitent, voire rendent impossible, le développement dans certaines zones. Sur la base de l'ensemble de ces facteurs, sont définies finement les intentions de développement, fondées sur le degré d'intensité urbaine.

Une fois définies ces intentions, il s'agit de favoriser un développement urbain qualitatif, garantissant aux habitants une qualité de vie, à la fois par une organisation des fonctions adaptée et une attention particulière au cadre de vie.

### 4.1 Prendre en compte les nuisances et les risques et s'en prémunir

Fortement exposée à des risques naturels et technologiques, le territoire se doit d'orienter le développement urbain de manière à protéger les biens et les personnes. Les aléas « feux de forêt » et « inondation » sont particulièrement prégnants sur tout le territoire, ils seront donc pris en compte avec attention. De même, les nuisances, notamment le bruit lié à la présence d'infrastructures, constituent un élément à prendre en compte dans la stratégie d'urbanisation.

Le PADD assure une prise en compte en amont, plus globale et mieux harmonisée des risques naturels et technologiques, en privilégiant une approche multirisques.

#### 4.1.1 Maîtriser les risques naturels

L'ensemble du territoire est sujet à des risques naturels, qu'il convient d'identifier et mesurer clairement pour garantir leur prise en compte. Le territoire est soumis aux risques naturels suivants :

- Mouvement de terrain, soit effondrement, éboulement, érosion marine sur le littoral, glissement de sol, retrait-gonflement des argiles, concernant les communes de Marignane, Gignac-la-Nerthe, Gémenos, Marseille, Ensues-la-Redonne, Le Rove, Saint-Victoret, Carnoux-en-Provence ;
- Inondation par submersion marine, concernant toutes les communes littorales ;
- Inondation par crue et ruissellement, concernant l'ensemble des communes ;
- Feux de forêt, concernant l'ensemble des communes.

Pour garantir la prise en compte des risques, au sens d'une maîtrise de leurs effets dans les zones déjà urbanisées, et d'une prévention dans les zones qui ne le sont pas encore, le présent document prend en compte les aléas identifiés et les prescriptions déjà en vigueur au travers des Plans de Prévention des Risques approuvés ou en cours d'élaboration et au travers des documents d'urbanisme existants qui ont déjà identifié les risques.

Une prise en compte homogène et des prescriptions adéquates devront être travaillées en lien avec l'État et les communes.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Prendre en compte l'ensemble des risques naturels** auxquels est soumis le territoire dans les choix d'urbanisation :
  - Mouvements de terrain ;
  - Inondation par submersion marine ;
  - Inondation par crue ou ruissellement péri-urbain ;
  - Feux de forêt.

- ▶ **Dans les secteurs soumis à un aléa fort :**
  - **Permettre une urbanisation favorisant la diminution de la vulnérabilité** en zone urbaine dense et dans des espaces stratégiques clairement identifiés ;
  - **Interdire l'urbanisation nouvelle** dans les autres zones urbaines, et en zones peu ou pas urbanisées ;
- ▶ **Dans les secteurs soumis à un aléa moyen :**
  - **Interdire l'urbanisation** en zone peu ou pas urbanisée ;
  - **Maîtriser l'urbanisation** et prévoir des prescriptions afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes dans les autres zones urbaines ;
- ▶ **Maîtriser préventivement le risque :**
  - Interdire l'urbanisation dans les zones humides, les zones naturelles d'expansion des crues, les zones d'infiltration existantes ;
  - Contrôler les aménagements qui pourraient aggraver les risques dans les zones sensibles : défrichements, terrassements ...
- ▶ **Maîtriser les risques inondation dans les projets d'aménagement :**
  - Favoriser l'infiltration à la parcelle ;
  - Préserver les vallons drainants ;
  - Préserver et élargir les champs d'expansion des crues et la capacité d'écoulement autour des rivières.

#### 4.1.2 Maîtriser les risques technologiques

Outre les aléas naturels, le territoire est soumis à des risques technologiques liés à la présence d'installations industrielles, notamment trois installations classées SEVESO et plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), à la présence de sols pollués et au transport de matières dangereuses (TMD), via notamment les canalisations transportant du gaz et des produits chimiques :

- Les communes de Châteauneuf-les-Martigues, Marignane et Marseille sont soumises à des risques dus à la présence d'établissements industriels ;
- Une pollution des sols a été identifiée sur certains secteurs des communes de Septèmes-les-Vallons, Ensues-la-Redonne, Gignac-la-Nerthe et Marseille ;
- Le transport de matières dangereuses concerne l'ensemble des communes du territoire.

Le PADD garantit une **prise en compte homogène des risques industriels et technologiques** sur l'ensemble du territoire. Il prend en compte les prescriptions des Plans de Prévention des Risques Technologiques en cours et intègre ceux approuvés (Stogaz à Marignane, Total à Châteauneuf-les-Martigues, Arkema à Marseille Saint-Menet). Il tient compte des conduites de gaz existantes.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Prendre en compte l'ensemble des risques industriels** en restreignant, voire interdisant, l'urbanisation dans les zones impactées.
- ▶ **Prévenir et maîtriser les risques industriels** dans les projets d'aménagement, notamment via le traitement et la dépollution des sites pollués.

#### 4.1.3 Limiter les nuisances

La stratégie de développement affirmée par le PADD, prend également en compte les nuisances auxquelles est soumis le territoire, en termes de qualité de l'air et de bruit. Il traduit ainsi les contraintes en termes de restriction de la constructibilité et vise à limiter l'impact des nuisances urbaines.

Le territoire est sujet à une pollution atmosphérique liée aux transports, à l'industrie et au chauffage résidentiel. Des dépassements des valeurs limites sont notamment relevés dans la Zone Administrative de Surveillance de l'Agglomération d'Aix-Marseille pour les polluants suivants : dioxyde d'azote, particules en suspension, ozone et benzène.

Le territoire est soumis à des nuisances sonores, qui concernent environ 40% de la population, au sens de la population soumise à une nuisance supérieure aux valeurs limites. Cette problématique est notamment liée :

- aux infrastructures routières et ferroviaires ;
- à la présence de la plateforme aéroportuaire Marseille Provence, infrastructure majeure en tant que deuxième aéroport de province français.

L'ensemble des orientations stratégiques du présent document contribue à réduire les nuisances et leur impact sur la population, en favorisant le rapprochement des fonctions urbaines, la réduction de l'usage de la voiture et l'optimisation du trafic routier (cf. notamment chapitres 3.2 et 3.3), en infléchissant ainsi les niveaux de pollution atmosphérique et de bruit notamment associés aux véhicules individuels.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Limiter, voire interdire, l'urbanisation dans les zones d'exposition au bruit des infrastructures aéroportuaires ;**
- ▶ **Réduire l'impact des nuisances** via des modes d'urbanisation adaptées : constitution de façades urbaines d'activités autour des grandes infrastructures de transport par exemple ;
- ▶ **Urbaniser le territoire de manière à réduire les nuisances** auxquelles est soumise la population :
  - Permettre le développement du réseau de transports en commun et le développement des modes actifs, par la création d'itinéraires cyclables structurants et de maillage local et le confortement de zones apaisées ;
  - Privilégier le développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs.

## 4.2 Privilégier le renouvellement urbain et limiter la consommation d'espaces

Dans un contexte de raréfaction des ressources et de tendance à l'étalement urbain et au mitage, le PADD vise à répondre aux objectifs de croissance en maîtrisant la consommation foncière et en prenant en compte les enjeux environnementaux. Dans cette optique, le Conseil de Territoire développe une stratégie ambitieuse de gestion économe de l'espace, aussi bien pour le développement économique que le développement résidentiel.

### 4.2.1 Prioriser le développement résidentiel dans les enveloppes urbaines existantes

#### 4.2.1.1 Mobiliser en priorité les capacités résidentielles dans le tissu existant

La production de logements sera privilégiée dans les enveloppes urbaines existantes, afin de limiter la consommation d'espace.

Au sein de cette enveloppe, les opérations d'ensemble représenteront une part importante de la production nouvelle de logements, pouvant atteindre 50% dans le bassin centre, particulièrement du fait de Marseille.

Hors de ces opérations d'ensemble, les tissus urbains existants présentent une certaine capacité de densification Celle-ci pourra ainsi représenter jusqu'à 40% environ de la production de logements à venir, cette proportion variant d'un bassin à un autre. Ce gisement est d'ores et déjà mobilisé, puisqu'un certain nombre de « coups partis » sont enregistrés, dans une logique de développement spontané des marchés immobiliers et fonciers.

#### 4.2.1.2 Calibrer les extensions urbaines en cohérence avec les besoins

Compte tenu des potentiels identifiés précédemment, la mobilisation de réserves foncières en extension urbaine répondra à une faible part des besoins globaux en logements. A l'échelle du Territoire Marseille Provence, ces extensions représenteront jusqu'en 2030 moins de 10% de la production de logements neufs. A l'échelle des bassins de vie au sein du territoire, cette proportion varie cependant selon l'objectif global de production, les « coups

partis », les capacités constructives en tissu urbain constitué et la nécessaire fluidification des marchés fonciers et immobiliers.

Il est à noter que la plus grande part des zones d'extension urbaine inscrites dans les POS/PLU du territoire ont été progressivement consommées. Dans le cadre du PLUi, quelques-unes ont été supprimées, au profit d'espaces agricoles, afin de mieux correspondre au projet de territoire. C'est le cas particulièrement à Gignac-la-Nerthe.

Ainsi, les zones d'extension urbaine conservées au PLUi étaient, dans leur quasi-totalité, existantes aux POS/PLU. Elles ont été retenues, afin de faire face aux besoins en logements. Elles l'ont été aussi compte-tenu de leur pertinence au regard de critères environnementaux et paysagers, nécessitant dans certains cas un recalibrage. Enfin, elles ont été retenues du fait de leur accessibilité et de leur cohérence urbaine, notamment d'une localisation dans la continuité des tissus constitués.

Dans ces zones d'urbanisation future, le PADD vise à encadrer le développement, afin de limiter la consommation d'espace. Une grande partie d'entre elles feront l'objet d'opérations d'ensemble, dont certaines sont en cours de réalisation, alors que d'autres alimenteront les marchés progressivement jusqu'en 2030. Ainsi, une faible part de la production de logements aura donc lieu dans des secteurs d'extension urbaine pure, hors opérations d'ensemble.

## Orientations stratégiques

- ▶ **Privilégier le renouvellement urbain et la densification** des tissus pour accueillir les nouveaux logements et les nouveaux services et équipements ;
- ▶ **Privilégier les opérations d'ensemble pour la production de logements**, dans les tissus existants comme dans les zones d'extension urbaine. Ce type d'opérations pourra représenter **jusqu'à 45 % de l'ensemble de la production nouvelle** de logements avec la répartition suivante : environ 50 % dans les bassins Est et Centre et 35 % dans le bassin Ouest.
- ▶ **Dimensionner les zones d'urbanisation future destinées au résidentiel en rapport avec les capacités résiduelles et les besoins**, selon les objectifs suivants :
  - Définir les zones d'extension **urbaine en fonction de leur pertinence urbaine** au regard des critères environnementaux, d'accessibilité et de cohérence urbaine et dans la limite d'une enveloppe globale **de l'ordre de 290 ha pour le résidentiel**. Elle se répartit de la façon suivante : environ 95 ha pour le bassin Est, environ 110 ha pour le bassin Centre et de l'ordre de 85 ha pour le bassin Ouest ;
  - **Maîtriser la consommation d'espace** dans le cadre des zones d'extension urbaine :
    - Limiter fortement les extensions sous forme individuelle ;
    - Privilégier les opérations d'ensemble ;
    - La densité minimale est fixée à 30 logements par hectare, exceptionnellement et selon les situations locales, la densité pourra être inférieure : insertion paysagère, prise en compte d'enjeux spécifiques liés à la préservation de la biodiversité notamment ;
    - Pour les zones d'extension urbaine situées dans des centralités de niveau important, si la desserte en transports collectifs et la localisation par rapport aux services et équipements le permettent, la densité pourra être supérieure, dépassant les 50 logements par hectare.

## 4.2.2 Localiser le développement économique en cohérence avec les principes du développement durable

Les activités économiques constituent une source importante de consommation d'espace, qu'elles soient localisées à proximité du cœur métropolitain ou en périphérie. Le développement économique peut de ce fait contribuer à l'étalement urbain. Le PLUi vise à garantir une offre capable d'accueillir les ambitions du territoire - création d'environ 65 000 emplois à l'horizon 2030 -, en limitant la consommation d'espace, et en tenant compte des contraintes et atouts du territoire.

### 4.2.2.1 Favoriser le développement de l'emploi dans le tissu urbain

Dans le souci de créer une ville des proximités, de limiter les déplacements, de valoriser le renouvellement urbain et de limiter la consommation foncière, le PADD vise un **renforcement de la mixité fonctionnelle sur le territoire**. Le PLUi favorise ainsi le développement d'activités économiques dans le tissu urbain dense soit par la création de surfaces nouvelles soit par le renouvellement de l'offre existante, pour des activités compatibles avec les fonctions résidentielles et demeurant peu consommatrices d'espace, notamment : artisanat, commerces, services, tertiaire.

#### Orientations stratégiques

- **Privilégier le développement économique dans le tissu urbain mixte**, en visant la répartition suivante :

	Nombre d'emplois supplémentaires à horizon 2030	dont en zone mixte (y compris Euroméditerranée)	dont en zones économiques dédiées
Bassin Est	4 300	63 %	37 %
Bassin Centre	50 000	91 %	9 %
Bassin Ouest	10 500	25 %	75 %

Dans le tableau ci-dessus, les zones économiques dédiées sont constitués par les zones existantes, dans lesquelles une optimisation voire un certain

renouvellement sont possibles, les opérations publiques en cours, et les nouvelles zones dédiées éventuellement nécessaires.

- **Renforcer les capacités d'accueil dans le cadre de projets mixtes** dans l'optique de créer les surfaces suivantes<sup>2</sup> en tertiaire dans le diffus :
  - 35 000 m<sup>2</sup> dans le bassin Est ;
  - 660 000 m<sup>2</sup> dans le bassin Centre, où le projet Euroméditerranée contribuera fortement à développer cette offre tertiaire ;
  - 45 000 m<sup>2</sup> dans le bassin Ouest.
- **Favoriser le renouvellement de l'offre d'accueil d'activités économiques** dans le tissu urbain dense, tout en limitant les conflits d'usages entre les fonctions résidentielles et économiques.

### 4.2.2.2 Favoriser le développement des activités productives et logistiques en zones dédiées, en maîtrisant la consommation d'espace

Les activités économiques ne pouvant être accueillies dans le tissu diffus, soit par manque de capacités, soit par incompatibilité avec les fonctions résidentielles, ont vocation à s'installer dans des zones dédiées. Il s'agit, par exemple, des industries de production, comme celles présentes à Marignane, Châteauneuf-les-Martigues, Gémenos, La Ciotat ou Marseille, notamment, et des activités de transports-logistique, comme celles présentes à Marignane, Ensuès-la-Redonne ou Marseille. Le PLUi contribue au renforcement de ces filières sur l'ensemble du territoire, en prévoyant les surfaces nécessaires pour asseoir leur développement.

Le PADD répond à un double enjeu :

- Un **enjeu d'attractivité des zones d'activités économiques dédiées**, en favorisant la mise en place de caractéristiques urbaines favorables ;
- Un **enjeu de dimensionnement de l'offre**, de sorte qu'elle réponde aux besoins tout en assurant une maîtrise de la consommation foncière.

<sup>2</sup> Exprimées en surface de plancher

**Maîtriser l'espace dédié à l'activité économique**, c'est-à-dire garantir une offre suffisante tout en limitant l'étalement urbain, constitue un objectif clé pour le territoire. Pour ce, il s'agira de privilégier la **densification** dans les zones dédiées existantes, **d'optimiser leur fonctionnement** et de mobiliser les disponibilités foncières en cohérence avec les besoins à court, moyen et long termes.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Favoriser la mobilisation des capacités résiduelles et l'optimisation** des zones d'activités dédiées ;
- ▶ **Dimensionner** les zones d'urbanisation future destinées au développement économique **en rapport avec les capacités résiduelles et les besoins** ;
- ▶ **Définir les zones d'urbanisation future à vocation économique en fonction de leur pertinence urbaine** au regard des critères environnementaux, d'accessibilité et de cohérence urbaine et dans la limite d'une enveloppe globale de l'ordre de 330 ha, avec la répartition suivante : une trentaine d'hectares pour le bassin Est, une centaine d'hectares pour le bassin centre et un peu plus de 200 hectares pour le bassin Ouest ;
- ▶ **Privilégier l'accueil d'activités de production et de logistique dans les zones dédiées**, et ponctuellement des espaces économiques de type village d'entreprises, en veillant à la complémentarité des offres immobilières pour les différents types d'entreprises. En zone arrière portuaire de Marseille, regrouper et organiser des sites d'activités de logistique portuaire bien connectés au port ;
- ▶ **Renforcer le rayonnement métropolitain des zones d'activités dédiées**, en améliorant notamment l'intégration urbaine de ces sites, leur connexion à l'échelle métropolitaine, leur lien avec le tissu environnant et leur accès aux infrastructures numériques (THD) ;
- ▶ **Optimiser le fonctionnement des sites**, en restructurant les voiries lorsque c'est nécessaire ;
- ▶ **Empêcher l'implantation de commerces de détail dans les zones économiques dédiées.**

### 4.3 Différencier le développement urbain en fonction des atouts et des contraintes des territoires

En déclinaison du chapitre 3, le PADD affirme une stratégie de localisation du développement urbain cohérente avec les atouts et les contraintes des territoires, qu'il s'agisse de l'accueil des habitants ou des emplois.

Ainsi, il qualifie l'intensité urbaine à atteindre en fonction des potentiels des territoires et en respect des principes de développement durable.

Pour se faire, il appuie sa stratégie de développement urbain sur l'identification de **secteurs dits « d'intention »**. Pour chacun de ces secteurs, des principes généraux définissent **dans quelle mesure et comment le territoire doit être urbanisé**, ou au contraire limité dans ses développements. Ces principes généraux recouvrent des cas de figure assez différents d'un territoire à un autre, ils seront bien entendu affinés dans la phase réglementaire du PLUi.

Ces secteurs d'intention traduisent ainsi une vision durable respectant, d'une part, les contraintes des territoires, et valorisant, d'autre part, ses atouts, tels que l'accessibilité en transports en commun ou la situation dans le périmètre d'une centralité de rayonnement important.

**Pour les zones non urbanisées** aujourd'hui, le PADD distingue deux types de **secteurs**, ceux devant être protégés et ceux ayant vocation à être urbanisés, tel que décrits ci-après :

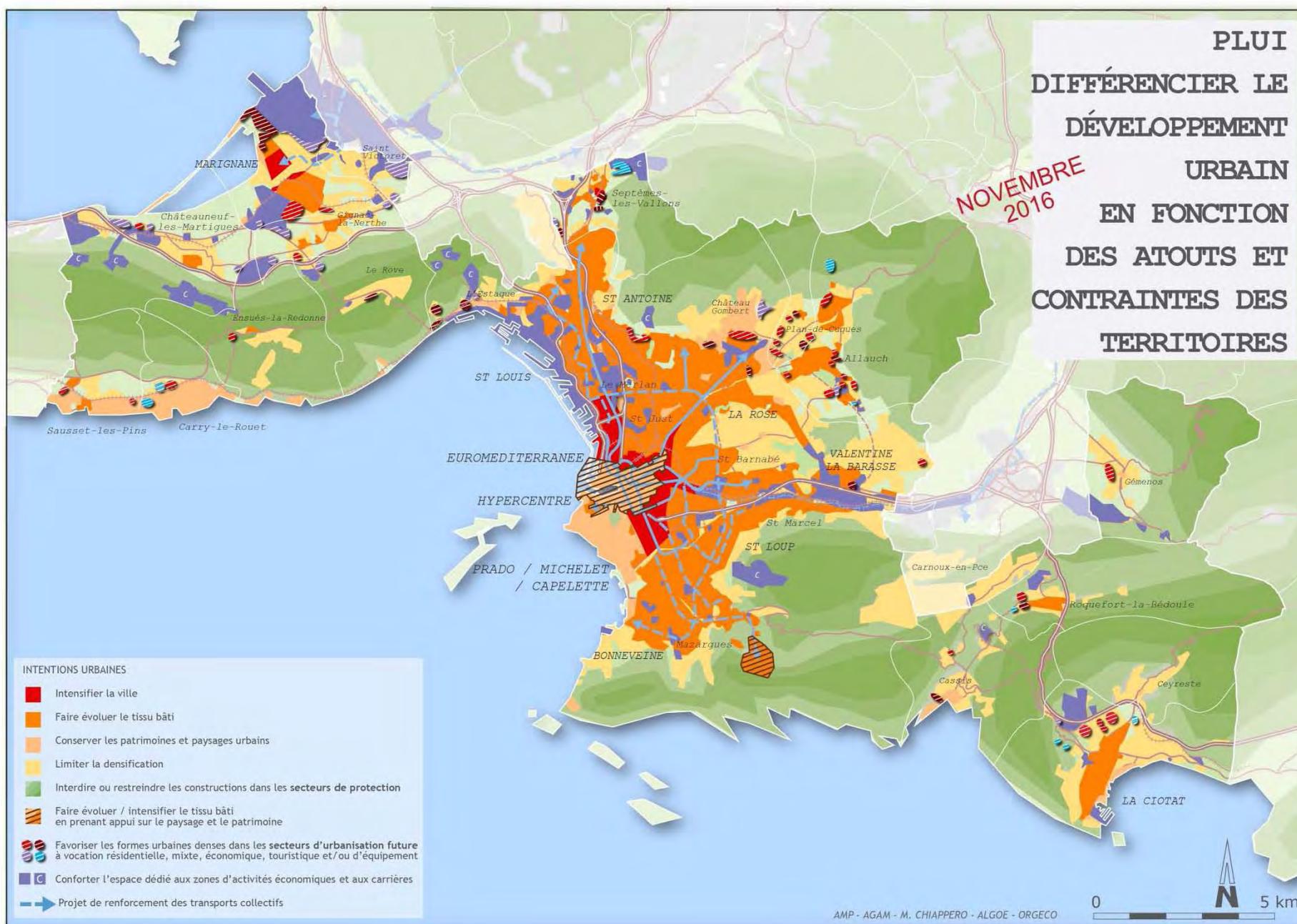
- Les **secteurs de protection** sont composés des zones naturelles et agricoles et de zones urbanisées soumises à des risques entraînant une inconstructibilité. L'objectif est de les préserver durablement ;
- Les **secteurs d'urbanisation future**, qui font l'objet d'une volonté de développement. Ils ne souffrent pas de contraintes d'inconstructibilité et font l'objet d'une volonté stratégique d'extension de l'urbanisation (cf – 3.3.4). L'objectif est d'y permettre l'urbanisation en établissant des règles de construction favorisant la densité.

**Concernant les secteurs déjà urbanisés**, quatre types de secteurs sont identifiés, correspondant à **quatre intentions de développement** distinctes :

- Les **secteurs de limitation** sont soumis à des contraintes techniques, une exposition à des nuisances ou des risques, entraînant une inconstructibilité, des contraintes d'accès aux réseaux (eau, électricité, assainissement), ou une accessibilité insuffisante en transports en commun voire en véhicules privés. L'objectif est de limiter la constructibilité dans ces secteurs, le renouvellement urbain y étant possible, avec des degrés qui seront affinés progressivement ;
- Les **secteurs de conservation** : leur développement doit être encadré pour des motifs patrimoniaux, architecturaux ou paysagers du fait de leur richesse particulière. L'objectif est d'encadrer leur évolution et la morphologie des nouvelles constructions ;
- Les **secteurs d'évolution** se caractérisent par une absence de contraintes et d'enjeux majeurs alors qu'une partie des tissus qui les composent peuvent présenter de réels potentiels de mutation. L'objectif de ces secteurs est de pouvoir permettre l'adaptation morphologique, voire une densification partielle, en adéquation avec le développement des transports en commun et des équipements ;
- Les **secteurs d'intensification** sont des zones de développement prioritaires parce qu'elles ne souffrent pas de contraintes majeures. Ils sont situés en zone de très bonne desserte et bénéficient d'autres facteurs urbains favorables, tels que la qualité des équipements, la présence d'une centralité métropolitaine et un potentiel de mutabilité et de densification important. L'objectif est d'y encourager l'urbanisation dense, par des règles l'imposant ou des dispositifs opérationnels la favorisant, tout en prenant en compte les enjeux de qualité de vie, de mixité, d'innovation et de durabilité. Dans l'hypercentre historique de Marseille, cette intensification doit prendre en compte l'objectif de protection et de mise en valeur du patrimoine.

## Orientations stratégiques

- ▶ **Interdire ou restreindre les constructions dans les secteurs de protection ;**
- ▶ **Limiter plus ou moins fortement la constructibilité dans les secteurs de limitation**, en s'adaptant aux niveaux de contraintes techniques rencontrés ;
- ▶ **Encadrer la construction dans les secteurs de conservation**, en cohérence avec les enjeux de protection du patrimoine, de l'environnement ou du paysage identifiés ;
- ▶ **Permettre l'adaptation morphologique, voire la densification dans les secteurs d'évolution**, sous réserve d'un réel potentiel de mutation des tissus ;
- ▶ **Inciter à la densification dans les secteurs d'intensification ;**
- ▶ **Favoriser les formes urbaines denses** dans les secteurs d'urbanisation future.



**PLUI  
DIFFÉRENCIER LE  
DÉVELOPPEMENT  
URBAIN  
EN FONCTION  
DES ATOUTS ET  
CONTRAINES DES  
TERRITOIRES**

**NOVEMBRE  
2016**

- INTENTIONS URBAINES**
- Intensifier la ville
  - Faire évoluer le tissu bâti
  - Conserver les patrimoines et paysages urbains
  - Limiter la densification
  - Interdire ou restreindre les constructions dans les secteurs de protection
  - Faire évoluer / intensifier le tissu bâti en prenant appui sur le paysage et le patrimoine
  - Favoriser les formes urbaines denses dans les secteurs d'urbanisation future à vocation résidentielle, mixte, économique, touristique et/ou d'équipement
  - Conforter l'espace dédié aux zones d'activités économiques et aux carrières
  - ➔ Projet de renforcement des transports collectifs

AMP - AGAM - M. CHIAPPERO - ALGOE - ORGECO



## 4.4 Offrir la proximité aux habitants

### 4.4.1 Renforcer l'offre commerciale, en particulier dans le tissu urbain

Le PLUi vise d'une part, à offrir une diversité et une équité de services à l'ensemble de la population et, d'autre part, à développer une offre commerciale facteur d'attractivité du territoire.

De par les déplacements qu'il induit, et parce qu'il est très consommateur d'espace, le commerce constitue une fonction urbaine très structurante. Renforcer l'offre commerciale globale, en veillant à limiter les déplacements et à ne pas déstabiliser l'offre présente dans le tissu urbain et particulièrement dans le grand centre de Marseille constitue un enjeu majeur pour le territoire, notamment au regard du contexte, marqué par :

- d'une part, l'évolution des comportements individuels, de plus en plus favorables à la proximité de l'offre commerciale et aux nouvelles pratiques de consommation, notamment le e-commerce ;
- d'autre part, l'exigence de réduire l'étalement urbain ainsi que la prépondérance du transport individuel motorisé.

L'offre commerciale du territoire se structure autour de 414 sites, répartis selon la typologie présentée ci-après :

- **3 pôles régionaux**, rayonnant sur un vaste territoire : le Grand Centre de Marseille, incluant les Terrasses du port auquel il faut associer le centre commercial du stade Vélodrome, Grand Littoral et la Valentine ;
- **9 pôles majeurs**, rayonnant à l'échelle d'un bassin de vie, et correspondant à des achats mensuels voire pluri-mensuels : à Marseille : Saint-Loup, le Merlan, Bonneveine, Castellane, Roy d'Espagne ; Valampe (Châteauneuf-les-Martigues), Ancre Marine (La Ciotat), Leclerc Saint-Pierre (Marignane), La Lauve (Saint-Victoret) ;
- **25 pôles spécifiques**, correspondant à des besoins non courants (fréquence trimestrielle ou pluri-annuelle) offerts par des moyennes et grandes surfaces spécialisées ;
- **14 pôles importants**, générant des flux locaux, correspondant à une fréquence d'achat hebdomadaire à mensuelle ;

- **13 pôles relais organisés autour de supermarchés**, répondant en proximité aux besoins courants de la population, y compris pour des besoins occasionnels en matière d'investissement ou d'offre ludique. Cette offre correspond à des besoins hebdomadaires à pluri-trimestriels ;
- **51 pôles relais de quartier** organisés autour de centralités urbaines (6), rayonnant à l'échelle du quartier (45 à Marseille) ou de l'environnement proche dans un contexte de centralité urbaine secondaire ;
- **43 pôles de proximité structurés**, répondant exclusivement aux besoins courants, à une échelle de rayonnement limitée au quartier (17 hors Marseille, 26 à Marseille). Cette offre répond à des besoins pluri-hebdomadaires.

Le territoire métropolitain est marqué par une richesse de l'offre commerciale globale, conjuguée toutefois à un déséquilibre de la répartition spatiale. Si sur l'ensemble du territoire métropolitain les pôles régionaux sont nombreux et rapprochés, le maillage du territoire en pôles importants reste peu optimal.

Le PLUi vise ainsi à **garantir la réponse aux besoins courants de la population en proximité des lieux de vie et diminuer la fréquence du recours à l'offre commerciale de périphérie**, associée à des déplacements plus longs. Il définit la localisation préférentielle des commerces sur le territoire en fonction de trois objectifs :

- Limiter la consommation de foncier aux seuls projets susceptibles de contribuer fortement au rayonnement métropolitain ;
- Renforcer les centralités secondaires et de proximité ;
- Préserver les pôles de proximité potentiellement viables.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Conforter le développement qualitatif du Grand centre-ville de Marseille**, en rénovant, modernisant et adaptant les enseignes de l'hyper-centre et en confortant les pôles récents ou en cours (Terrasses du Port, Prado-Vélodrome notamment) ;
- ▶ **Diversifier l'offre commerciale sans création de nouveaux pôles** et favoriser la diversification et l'intégration urbaine des pôles de la

**Valentine et Grand Littoral**, qui confortent le rayonnement commercial du territoire, dans une logique multifonctionnelle.

- ▶ **Améliorer l'inscription des pôles commerciaux** de Châteauneuf-les-Martigues, le Merlan, Saint-Loup, Bonneveine à Marseille et Ancres Marines à la Ciotat dans le fonctionnement de la centralité, renforcer leur connexion en transports en commun et envisager leur ouverture vers une mixité de fonctions.
- ▶ **Préserver et redynamiser les pôles de centralité et de proximité** existants, dans les communes et noyaux villageois de Marseille.
- ▶ **Renforcer l'offre commerciale des pôles importants.**

#### 4.4.2 Prévoir les équipements pour répondre aux besoins des habitants par territoire

La stratégie d'équipements portée par le PADD vise une double ambition : offrir une proximité de services pour les habitants et contribuer à l'attractivité du territoire métropolitain. Il s'agit ainsi d'accompagner le développement urbain en assurant l'accessibilité à la population des équipements, et de localiser les équipements en cohérence avec leur niveau de rayonnement, en assurant une répartition équitable à l'échelle du territoire.

L'objectif est celui d'une répartition équitable des équipements de proximité de toute nature :

- scolaires : petite enfance, primaire, secondaire ;
- culturels : équipements de proximité tels que les bibliothèques et écoles de musique ;
- sportifs : salles et terrains de sport de proximité ;
- infrastructures numériques : accès au très haut débit.

#### Orientations stratégiques

- ▶ **Localiser en priorité les équipements de rayonnement métropolitain dans les zones de bonne et très bonne desserte ;**
- ▶ **Prévoir les équipements de proximité** en cohérence avec le développement urbain ;

- ▶ **Garantir une répartition équitable et cohérente** avec les niveaux de centralités des équipements de toutes natures sur le territoire, en veillant particulièrement à la mise à niveau de l'offre en équipements dans les quartiers prioritaires ;
- ▶ **Mailler le territoire par un réseau de télécommunications performant :**
  - Inciter le raccordement au très haut débit de zones ne faisant pas l'objet de projets privés : zones peu denses en déficit ;
  - Garantir une cohérence entre le développement urbain et le déploiement des infrastructures numériques sur le territoire.

#### 4.5 Mettre en adéquation l'offre de stationnement et l'offre de mobilité

Dans un contexte de raréfaction des ressources foncières, le stationnement, parce qu'il est fortement consommateur en espace, surtout lorsqu'il est situé sur la voirie, constitue un véritable gisement à mobiliser de la manière la plus optimale possible. Le PADD vise ainsi à constituer une offre de stationnement adaptée aux besoins des habitants, mais s'inscrivant en cohérence avec le réseau de transports collectifs, afin de dissuader, lorsque c'est possible, l'utilisation du véhicule individuel et d'optimiser l'usage de l'espace. Les besoins d'approvisionnement en marchandises des commerces, services et activités impliquent également de prévoir les besoins de stationnement pour les livraisons.

Le PADD contribue à réduire l'usage de la voiture et à maîtriser la croissance rapide de l'usage de deux-roues motorisés, via une politique de stationnement adaptée, tout en incitant à l'usage des modes de déplacements actifs.

Pour mettre en adéquation l'offre de stationnement et l'offre de transports en commun, trois leviers sont sollicités, en visant l'optimisation des avantages de chacun :

- Le stationnement sur l'emprise des terrains, qui permet de libérer l'espace public et d'épargner à la collectivité les coûts de construction et de gestion,

mais tend à encourager l'usage de la voiture et à renchérir les coûts de construction ;

- Le stationnement dans les rues, dont le coût de construction et de gestion est faible, et qui permet à la collectivité d'organiser les usages, mais qui consomme beaucoup d'espace et occupe ainsi l'espace public, au détriment d'autres usages ;
- Le stationnement dans des parkings privés ou publics, qui tend à faire peser des coûts élevés sur l'usager et sur la collectivité, mais permet de libérer l'espace public. Cette offre n'est cependant pas neutre en consommation de foncier, la construction de parking pouvant entrer en conflit avec d'autres usages. Toutefois, des logiques de mutualisation du stationnement notamment entre bureaux et logements peuvent dans certains cas être développées.

desserte, en visant à la fois la mutualisation pour le triptyque résidents, activité et logistique, pour le covoiturage et pour les parking-relais.

► **Pour le logement :**

- Imposer un minimum d'une place par logement ;
- Adapter l'offre de stationnement à la demande réelle dans tous les types de tissu, particulièrement pavillonnaires ;
- Adapter l'offre de stationnement pour faciliter la densification et le développement de logements sociaux et de logements étudiants.
  - Pour le commerce et les activités :
- **Restreindre l'offre** en zone de bonne desserte ;
- Adapter l'offre de stationnement à la demande réelle ;
- **Minimiser l'impact environnemental** du stationnement de surface ;
- Intégrer les besoins spécifiques des commerces et activités en **prévoyant le stationnement livraison**.

## Orientations stratégiques

- **Réduire l'offre de stationnement globale en centre-ville** à Marseille, La Ciotat et ponctuellement à Marignane ;
- **Réduire l'offre de stationnement sur voirie** dans les secteurs bénéficiant d'une bonne ou très bonne desserte, notamment lorsqu'elle entrave les cheminements modes actifs et la circulation des transports collectifs ;
- **Accroître l'offre de stationnement en parcs-relais**, par la création de nouvelles structures et l'extension de structures existantes ;
- Permettre l'aménagement de places de **stationnement pour les deux-roues motorisés** ;
- **Accroître l'offre de stationnement réservée aux vélos** en intégrant des espaces permettant de développer des capacités de stationnement sécurisé pour les vélos dans les constructions, à proximité de pôles générateurs publics et privés, sur l'espace public ou dans les infrastructures d'échange multimodal ;
- **Accroître l'offre destinée aux services de mobilités alternatifs**, notamment l'autopartage ou encore les bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- **Expérimenter la mutualisation des places de stationnement** dans les opérations d'aménagement, en particulier dans les zones de bonne

## 4.6 Améliorer le cadre de vie des habitants sur l'ensemble du territoire

Si le PADD s'attache à structurer et faire évoluer l'urbanisation en fonction des contraintes et opportunités des territoires, il fixe également le cap et définit un cadre d'action pour garantir une qualité des développements et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants grâce :

- à un aménagement de l'espace public qualitatif et favorable aux modes actifs ;
- à un renforcement de la place de la nature en ville ;
- à une valorisation du patrimoine urbain ;
- à un aménagement urbain de qualité.

### 4.6.1 Aménager des espaces publics de qualité favorables à l'accessibilité de proximité et renforçant la place des modes actifs

Au-delà des aménités qu'il apporte, l'aménagement d'espaces publics de qualité et laissant plus de place aux modes doux constitue une démarche complémentaire du renforcement du réseau de transports collectifs et de son articulation avec l'urbanisation. Il s'agit de faciliter l'accès aux transports en

commun, notamment aux pôles d'échanges multimodaux, de limiter les déplacements en voiture pour des trajets courts en suscitant un report vers les modes doux et ainsi de réconcilier circulation et qualité du cadre de vie. Le PLUi contribue ainsi à mettre à disposition une offre de service complémentaire autour des mobilités alternatives, articulée sur les axes de lourds de transports en commun.

Si le PADD n'a pas vocation à gérer l'espace public, il contribue à améliorer sa qualité en affirmant un cadre d'aménagement imposant un rééquilibrage de l'usage de la voirie favorisant les modes actifs.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Développer les espaces publics dans les lieux de centralités** : aménager, au cœur des centralités, des places publiques interdites aux voitures ;
- ▶ **Améliorer les cheminements piétonniers** : supprimer le stationnement sur trottoir ;
- ▶ **Améliorer la desserte en modes actifs des pôles d'échanges multimodaux** : bandes ou pistes cyclables, trottoirs libérés pour les cheminements piétons, ouverture des espaces résidentiels entravant les continuités piétonnes ;
- ▶ **Assurer les perméabilités piétonnes et cyclables dans les projets d'aménagement** ;
- ▶ **Créer des itinéraires cyclables structurants** :
  - Dédier des espaces réservés aux vélos sur les axes de voirie ;
  - Limiter les ronds-points ;
  - Développer l'offre de stationnement sécurisée pour les vélos.

#### 4.6.2 Développer la nature en ville

Le développement de la nature en ville constitue le pendant de l'intensification urbaine, objectif clé du PADD. Facteur de qualité de vie pour les habitants, la nature en ville doit être maintenue et développée, dans une démarche de préservation de l'environnement et de la biodiversité, et notamment par l'atténuation de certains facteurs climatiques, mais aussi du paysage et du

patrimoine. Elle favorise en outre l'acceptabilité de la densification du tissu urbain.

La nature en ville se compose de différents éléments : les cheminements verts inter-quartiers, les parcs, les jardins, les cœurs d'îlots, le réseau hydrographique urbain, les séquences littorales, jusqu'aux liaisons vers les massifs, qui, ensemble, forment une armature verte et bleue au sein du tissu urbanisé.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Faciliter les relations entre la ville et les grands espaces naturels**, en créant ou en améliorant les liaisons douces végétalisées entre le tissu existant, les projets en lisière de ville et les massifs ;
- ▶ **Protéger voire développer les sites naturels et espaces agricoles en milieu urbain** ;
- ▶ **Protéger les boisements aux fonctions variées (cf. chapitre 2)** ;
- ▶ **Conjuguer et adapter intensification végétale et logiques d'évolution urbaine en prenant en compte le contexte**, notamment dans les cœurs d'îlots et les espaces libres des parcelles ;
- ▶ **Aménager des liaisons intra-urbaines facilitant les modes doux** ;
- ▶ **Traiter les coupures et obstacles aux liaisons écologiques.**

#### 4.6.3 Valoriser un patrimoine bâti reconnu

Facteur d'attractivité pour l'ensemble du territoire métropolitain, le patrimoine est également porteur de sens pour les habitants, qui identifient certains éléments patrimoniaux repères. **Valoriser et préserver ce patrimoine**, porteur de qualité urbaine, **tout en permettant le renouvellement urbain** constitue un enjeu clé.

La notion de patrimoine bâti, en tant qu'éléments de valeur particulière par leur ancienneté, leur esthétique, leur caractère identitaires ou par les usages associés, fait référence à des objets de nature et de dimension relativement variées ; il peut ainsi s'agir :

- de patrimoine ponctuel, c'est-à-dire d'éléments de petite dimension, pouvant parfois être déplacés : bas-relief, petit oratoire, portail, arbre remarquable... ;
- d'édifices isolés, pouvant être intégrés dans un projet : il s'agit d'ensembles architecturaux ou végétaux tels que des églises, des tombeaux, des mausolées, des abris, des hangars, des bastides, des fours, des cheminées, des grues, des entrepôts, rondes... ;
- d'ensembles urbains ou ruraux remarquables par leur valeur architecturale, morphologique, culturelle ou identitaire : il s'agit de noyaux anciens et centres-villes reconnus pour leur intérêt patrimonial et identitaire, de tissus homogènes formant des ensembles bâtis cohérents (hauteurs, vélum, gabarits, matériaux...), de formes d'habitats spécifiques comme les cités-jardins et l'habitat ouvrier, de séquences architecturales ou boisées remarquables.

Le PADD protège et valorise le patrimoine, dont il distingue trois catégories :

- le patrimoine d'intérêt exceptionnel : patrimoine à valeur historique d'importance nationale ou régionale, généralement protégé mais ne bénéficiant pas encore d'une inscription à l'inventaire national des monuments historiques ;
- le patrimoine d'intérêt majeur, regroupant des édifices, structures urbaines et éléments singuliers d'intérêt historique, généralement situés dans des centres anciens communaux ou des ensembles ruraux (mas provençaux et norias par exemple) ;
- le patrimoine d'intérêt local : patrimoine relevant de l'héritage urbain ou rural du territoire où ils sont implantés. Ces édifices, lieux ou ensembles urbains n'ont pas de valeur historique particulière, mais ils constituent un patrimoine de proximité qui participe de la mémoire des lieux et des hommes.

### Orientations stratégiques

- ▶ **Identifier le patrimoine local**, en établissant des niveaux de protection différenciés selon la typologie proposée (patrimoine ponctuel, édifice isolés, ensembles urbaines) et selon leur qualité ;
- ▶ **Garantir la visibilité du patrimoine** ;

- ▶ **Protéger le patrimoine d'intérêt exceptionnel** qui pourrait être éligible à l'inventaire des monuments historiques ;
- ▶ **Protéger et permettre des évolutions maîtrisées du patrimoine d'intérêt majeur et d'intérêt historique** qu'il convient d'ouvrir à la population ;
- ▶ **Définir au cas par cas un régime de protection ou d'évolution** pour le reste du patrimoine d'intérêt.

#### 4.6.4 Assurer un aménagement urbain de qualité

Après avoir traité des éléments ponctuels constitutifs de la qualité de la ville (espaces publics, nature en ville, patrimoine), ce dernier sous-chapitre traite de la qualité de l'aménagement urbain, c'est-à-dire la qualité des opérations du point de vue de leur insertion urbaine et paysagère et de l'interface constituée entre espaces publics et espaces privés.

Un aménagement urbain de qualité répond aux objectifs suivants :

- Adaptation au climat et à l'environnement méditerranéens, notamment en vue de meilleures performances énergétiques ;
- Adéquation aux usages, et à leurs évolutions ;
- Mise en valeur du patrimoine, du paysage et de la nature en ville ;
- Prise en compte du contexte urbain, architectural et paysager ;
- Trois échelles urbaines sont concernées : celle du quartier (espace perçu et parcouru), celle de la rue (espace vécu) et de la parcelle (espace approprié).

Les secteurs d'habitat collectif discontinu feront l'objet d'une attention particulière sur ces thématiques.

#### Orientations stratégiques

##### ► A l'échelle du quartier :

- Favoriser la **perméabilité visuelle** et **fonctionnelle** des opérations ;
- **Intégrer les opérations** dans le réseau viaire, le maillage des espaces publics et des modes actifs existants à l'échelle du quartier ;
- Valoriser le **paysage** et le **végétal** présents dans le quartier à travers les opérations ;
- Prendre en compte le **confort urbain** : ensoleillement, aéraulique, acoustique.

##### ► A l'échelle de la rue :

- Prendre en compte les **constructions mitoyennes** dans l'implantation et le gabarit des opérations ;

- Porter une attention particulière aux attiques, couvertures, balcons, loggias, clôtures et autres éléments extérieurs ;
- Valoriser les **rez-de-chaussée**, en particulier commerciaux, lorsqu'ils sont au contact de l'espace public.

##### ► A l'échelle de la parcelle :

- **Gérer les accès** en cohérence avec le maillage viaire existant et nouveau ;
- Prendre en compte la **topographie** dans l'implantation du bâti et des voiries ;
- Avoir une attention particulière dans le traitement des espaces libres et végétalisés, en cohérence avec les espaces publics de proximité et avec les objectifs cités plus haut.
- favoriser l'intégration des dispositifs de production d'énergie renouvelable.

# CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN OUEST

CARRY-LE-ROUET  
CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES  
ENSUES-LA-REDONNE  
GIGNAC-LA-NERTHE  
LE ROVE  
MARIGNANE  
SAINT-VICTORET  
SAUSSET-LES-PINS

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Intimement liée à l'identité géographique emblématique de la Côte Bleue, la déclinaison du projet intercommunal à Carry le Rouet vise à :

- ▶ **Maintenir l'attractivité résidentielle de la commune** en modérant notamment la consommation foncière afin de mieux préserver les paysages communaux.
- ▶ Promouvoir le développement de **l'activité économique liée au tourisme et au port de plaisance**.
- ▶ **Conforter le rayonnement de la centralité à l'échelle locale**, compte tenu du faible potentiel de développement résidentiel du territoire, par ailleurs très contraint par la topographie, et l'attractivité réduite de la gare.

### 1.2 Objectifs de développement

Ainsi, la commune contribue au développement du Territoire de Marseille Provence par :

- ▶ La création des conditions facilitant l'accueil, **à l'horizon 2014-2030, d'environ 240 habitants et la production de près de 220 logements**.
- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements **privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain**. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 25% des objectifs résidentiels, contre 75% en extension.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Inscrite dans le cadre naturel majestueux de la Côte bleue, entre littoral et massif, Carry-le-Rouet veille à préserver les richesses paysagères et environnementales, clés de son attractivité. Elle vise ainsi à :

- ▶ **Protéger les cœurs de nature** du Massif de la Nerthe et les espaces naturels littoraux.
- ▶ **Préserver la coupure d'urbanisation** entre Carry-le-Rouet et Ensues-la-Redonne.
- ▶ Garantir le fonctionnement de **la trame écologique intercommunale** en préservant des passages entre le Nord et le Sud de la Chaîne de l'Estaque.
- ▶ **Renforcer la relation ville/nature** en améliorant la lisibilité des accès existants au massif afin d'encadrer la fréquentation des cœurs de nature.
- ▶ Prendre en compte dans **les territoires d'interface susceptible** d'être urbanisés, les enjeux paysagers et favoriser la perméabilité écologique, en privilégiant des formes d'urbanisation préservant les ouvertures.
- ▶ **Maintenir les espaces naturels de transition** entre le Jas Vieux et les quartiers d'extension de la Pastissière et du Réganas.
- ▶ **Protéger les boisements situés au cœur du tissu urbain** : alignement d'arbres situés le long de la voie d'entrée à Carry, couvert boisé qui marque l'ambiance maritime de la commune.
- ▶ **Conforter la protection du secteur de la Chapelle** constitué d'un petit patrimoine bâti remarquable et d'un couvert boisé de grande qualité
- ▶ **Valoriser les potentialités agricoles du secteur du Romaron** en favorisant le sylvopastoralisme, afin d'assurer une meilleure gestion des espaces naturels alentours.

### 2.2 Risques et nuisances

De par son identité géographique, la commune est soumise à des risques naturels, notamment liés aux mouvements de terrain, aux phénomènes hydrauliques et aux feux de forêt. Dans l'optique de maîtriser ces différents risques, Carry-le-Rouet a pour objectif de :

- ▶ **Contrôler et limiter l'évolution des secteurs soumis à des risques d'éboulement** non négligeables sur la falaise littorale.
- ▶ **Définir des accès pompiers dans le secteur du Reganas**, qui sera ouvert à l'urbanisation.
- ▶ Prendre en compte le **risque pluvial**.

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Afin de jouer son rôle de centralité locale, la commune conforte son positionnement, à dominante résidentielle et touristique. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Conforter la centralité** du cœur de village.
- ▶ **Valoriser le port de plaisance**, véritable marqueur identitaire et atout pour la centralité qui se développe à ses abords.
- ▶ **Conforter le commerce de proximité du centre-ville** et poursuivre le développement de l'offre commerciale et de services qui s'étire le long de l'avenue Draïo de la Mar.
- ▶ **Renforcer le niveau d'équipements dans le centre ancien et sur les sites en développement** et en cohérence avec le projet global.

#### 3.2 Conditions de déplacements

Bénéficiant de la présence d'une gare et d'une liaison routière structurante, il s'agit pour la commune d'améliorer le maillage au sein de son territoire, notamment grâce à des liaisons douces venant tisser des liens entre ses points d'attraction et ses portes d'entrées.

Carry-le-Rouet vise ainsi à :

- ▶ **Maintenir les cheminements doux** entre la RD5 et la façade littorale.
- ▶ **Créer des liaisons piétonnes vers les nouveaux quartiers d'équipements et d'habitation** de la Pastissière et du Réganas mais aussi en direction du centre ancien.
- ▶ **Aménager le chemin piétonnier du bord de mer**, le sentier des Douaniers, qui constitue un parcours touristique remarquable.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

### 4.1 En zones Urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Dans le respect du tissu urbain existant et des richesses naturelles qui fondent l'identité et l'attractivité de la commune :

- ▶ **Conserver la morphologie des quartiers pavillonnaires** qui s'étendent entre le littoral et la voie ferrée.
- ▶ **Limiter la densification dans les secteurs situés entre la voie ferrée et le RD 9, hormis les zones d'extension urbaine sur lesquelles des projets sont avérés.**
- ▶ **Diversifier l'offre de logements**, afin qu'elle soit en adéquation avec les besoins des seniors et la solvabilité des ménages.
- ▶ **Développer une offre d'équipements** adaptée aux besoins (fréquentation touristique et seniors particulièrement).
- ▶ **Développer dans les quartiers d'extensions futures, une offre complémentaire en équipements** et en espaces publics, indépendants du centre ancien.

#### 4.1.2 A vocation économique

- ▶ **Développer le tourisme littoral** par un renforcement de l'offre touristique existante.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

- ▶ **Prévoir l'ouverture à l'urbanisation de la réserve foncière du Réganas**, en encadrant le développement de ce secteur et en s'appuyant sur un projet d'aménagement (implantation des constructions avec un gradient d'urbanisation, intégration paysagère).
- ▶ **Maintenir la zone d'extension à vocation d'équipements publics ou d'intérêt général de la Pastissière** permettant d'accompagner le développement de la commune.

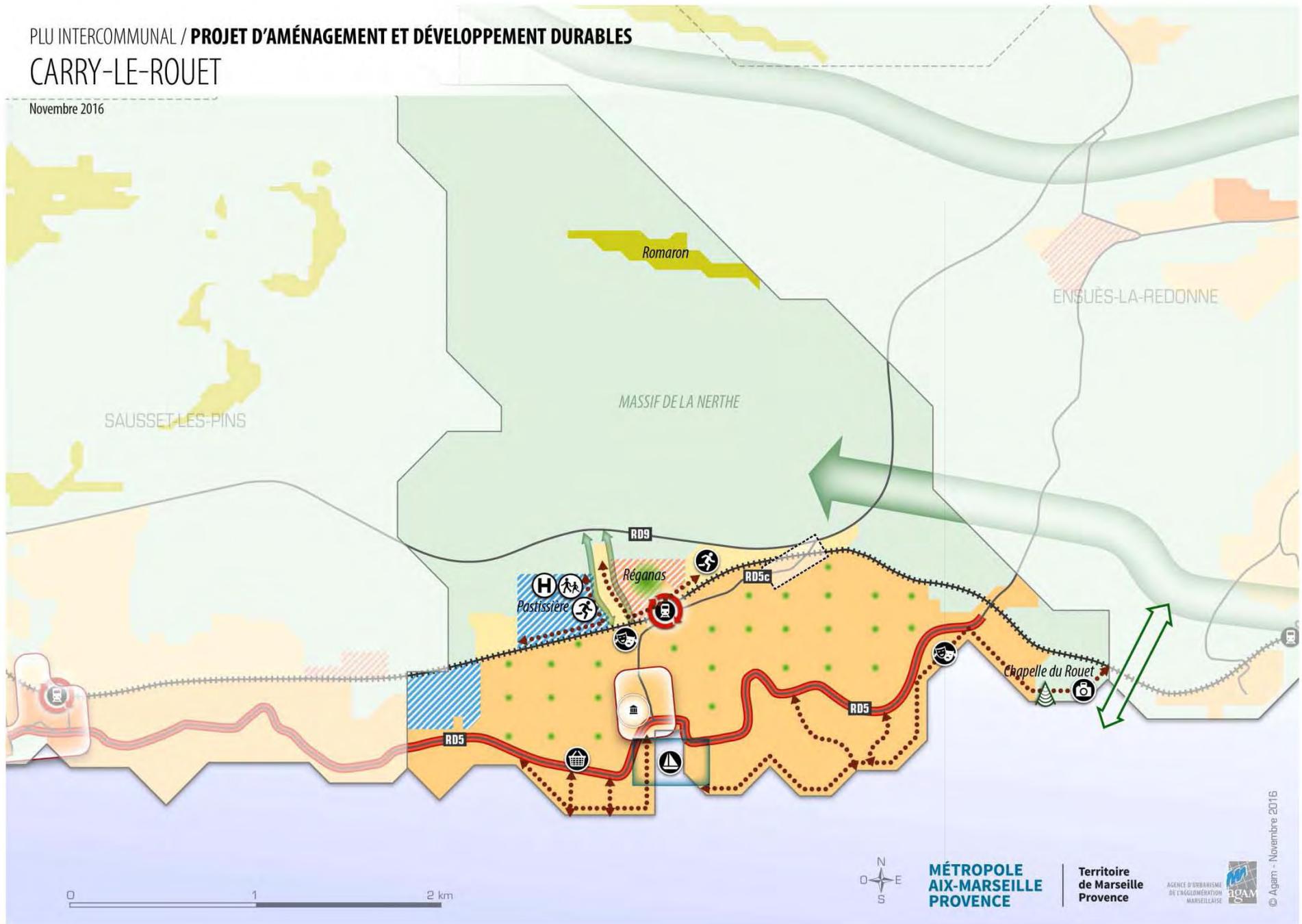
## 4.2.2 A vocation économique

- **Maintenir la zone de développement touristique correspondant au camping**, qui constitue un gisement économique d'emploi et de services.

LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE		LES INTENTIONS																							
<p>----- Limite communale</p> <p>- - - - - Limite MPM</p> <p>==== Autoroute</p> <p>⊕ Échangeur</p> <p>— Voie départementale</p> <p>+++++ Voie ferrée</p> <p>🚂 Gare</p> <p>— Cours d'eau</p> <p><b>ÉQUIPEMENTS</b></p> <p>● De secteur    ● Métropolitains</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Existants</th> <th>En projet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>🎒 Scolaires (collèges, lycées)</td> <td>🎒 Scolaires (collèges, lycées)</td> </tr> <tr> <td>🏃 Sportifs, loisirs</td> <td>🏃 Sportifs, loisirs</td> </tr> <tr> <td>🎭 Culturels</td> <td>🎭 Culturels</td> </tr> <tr> <td>🏥 Santé</td> <td>🏥 Santé</td> </tr> <tr> <td>🛒 Commercial</td> <td>🛒 Commercial</td> </tr> <tr> <td>🏖️ Baignade / Sports nautiques</td> <td>🏖️ Baignade / Sports nautiques</td> </tr> <tr> <td>⚓ Port de plaisance</td> <td>⚓ Port de plaisance</td> </tr> <tr> <td>📷 Tourisme</td> <td>📷 Tourisme</td> </tr> <tr> <td>★ Événementiel</td> <td>★ Événementiel</td> </tr> <tr> <td>⚡ Énergies renouvelables</td> <td>⚡ Énergies renouvelables</td> </tr> </tbody> </table>		Existants	En projet	🎒 Scolaires (collèges, lycées)	🎒 Scolaires (collèges, lycées)	🏃 Sportifs, loisirs	🏃 Sportifs, loisirs	🎭 Culturels	🎭 Culturels	🏥 Santé	🏥 Santé	🛒 Commercial	🛒 Commercial	🏖️ Baignade / Sports nautiques	🏖️ Baignade / Sports nautiques	⚓ Port de plaisance	⚓ Port de plaisance	📷 Tourisme	📷 Tourisme	★ Événementiel	★ Événementiel	⚡ Énergies renouvelables	⚡ Énergies renouvelables	<p><b>INTENTIONS URBAINES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🟠 Intensifier la ville</li> <li>🟡 Faire évoluer le tissu bâti</li> <li>🟠 Conserver les patrimoines et paysages urbains</li> <li>🟡 Limiter la densification</li> <li>🟣 Conforter la vocation économique des zones dédiées</li> <li>🟡 Zones d'extension à vocation économique</li> <li>🟠 Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte</li> <li>🟡 Zones d'extension à vocation mixte</li> <li>🟢 Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements</li> <li>🟢 Valorisation / développement des activités touristiques</li> <li>🟠 R Optimisation / renouvellement urbains</li> </ul> <p><b>STRUCTURATION DU TERRITOIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🏛️ Préserver et redynamiser le centre historique</li> <li>📐 Périmètre de la centralité</li> <li>🚦 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)</li> <li>🚶 Transport en commun en site propre</li> <li>🎯 Créer un pôle d'échanges</li> <li>📐 Requalifier / préserver les entrées de ville</li> <li>🔄 Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité</li> <li>🚶 Favoriser les modes doux</li> </ul> <p><b>PROTECTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🌿 Protéger les grands espaces naturels et paysagers</li> <li>🟡 Protéger les secteurs agricoles</li> <li>➡️ Protéger / restaurer les liaisons écologiques</li> <li>🏡 Préserver les vues</li> <li>➡️ Coupure d'urbanisation</li> <li>🌿 Développer la nature en ville</li> </ul>	
Existants	En projet																								
🎒 Scolaires (collèges, lycées)	🎒 Scolaires (collèges, lycées)																								
🏃 Sportifs, loisirs	🏃 Sportifs, loisirs																								
🎭 Culturels	🎭 Culturels																								
🏥 Santé	🏥 Santé																								
🛒 Commercial	🛒 Commercial																								
🏖️ Baignade / Sports nautiques	🏖️ Baignade / Sports nautiques																								
⚓ Port de plaisance	⚓ Port de plaisance																								
📷 Tourisme	📷 Tourisme																								
★ Événementiel	★ Événementiel																								
⚡ Énergies renouvelables	⚡ Énergies renouvelables																								

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**CARRY-LE-ROUET**

Novembre 2016



**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

**Territoire  
de Marseille  
Provence**



© Agam - Novembre 2016

Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017



# CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Éléments spécifiques et identitaires, centralité

Le positionnement de Châteauneuf-les-Martigues, entre le littoral de l'étang de Berre et le pôle économique métropolitain majeur de Marignane/Saint Victoret/Vitrolles, constitue un puissant levier de développement communal. Dans ce contexte, la mise en œuvre locale du projet intercommunal est sous-tendue par quatre grandes orientations :

- ▶ **conforter son rôle de centralité de bassin** au regard de la taille de la commune, sa participation au développement économique intercommunal, son offre d'équipements, de services administratifs et commerces.
- ▶ **valoriser son positionnement à proximité des zones d'activités** des Florides, d'Empallières et des Aiguilles.
- ▶ **améliorer et valoriser sa façade littorale et lacustre** (attractivité événementielle, tourisme, loisirs, développement d'un projet autour du pôle de plaisance à la Mède, et des activités nautiques sur le lido du Jaï...).
- ▶ **pérenniser sa plaine agricole**, afin de développer son potentiel et créer les conditions permettant de redynamiser cet espace fragilisé mais identifié comme stratégique pour le territoire communautaire.

### 1.2 Objectifs de développements

Centralité de bassin, constituant un véritable relai en complément à Marignane, Châteauneuf-sur-Martigues conforte son positionnement et rôle à l'échelle du bassin Ouest tant sur le plan résidentiel que sur le plan économique :

- ▶ Pour répondre à la demande actuelle locale et permettre d'accueillir environ 500 nouveaux habitants, **créer les conditions facilitant la production, à l'horizon 2030, d'environ 700 logements** :

- 400 logements sur la période 2014-2020 (65 par an environ) prévus dans le cadre de l'opération Bastide Neuve -Frascati ;
- 300 logements sur la période 2020-2030 (30 par an en moyenne) pour permettre à la commune d'absorber la croissance démographique.
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, dans la continuité des années précédentes, **poursuivre la diversification de l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux.
- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements **privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain**. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 80% des objectifs résidentiels, contre 20% en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest** (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Commune à la géographie contrastée, Châteauneuf-les-Martigues préserve les richesses de son territoire, du massif de la Nerthe au littoral lacustre, et dans le secteur de la plaine agricole partagée avec Gignac-la-Nerthe et Marignane.

La commune contribue ainsi à préserver la biodiversité en protégeant les cœurs de nature et corridors écologiques :

- ▶ **Protéger les cœurs de nature du massif de la Nerthe, l'étang de Bolmon** et les espaces naturels qui subsistent autour (roselières, zones humides, et partie naturelle du cordon du Jaï).
- ▶ **Développer les conditions favorisant la restauration de la liaison écologique** entre le massif et l'étang de Bolmon au niveau de la Mède.
- ▶ **Atteindre le bon équilibre entre développement des activités de loisirs et protection des milieux naturels** (maîtrise de l'ouverture au public des espaces naturels, utilisation du plan d'eau en respectant les directives du Conservatoire du littoral).

- ▶ **Préserver de l'urbanisation la plaine de Châteauneuf**, dans le respect des objectifs de protection des zones agricoles et des contraintes réglementaires liées à la DTA et à la Loi Littoral, tout en favorisant son exploitation.

Confrontée à des problématiques de maîtrise de l'urbanisation de ses franges, Châteauneuf-les-Martigues veille à qualifier les interfaces avec les espaces naturels du massif, de l'étang de Bolmon et de la plaine agricole, en visant à :

- ▶ **Gérer les interfaces ville/littoral** au niveau de l'étang de Bolmon par l'aménagement d'une continuité douce autour de celui-ci.
- ▶ **Faciliter les accès aux sentiers de découverte**, situés sur les reliefs de la Nerthe, qui proposent des panoramas sur l'ensemble de l'étang de Bolmon, la Sainte Victoire, Marseille et la Chaîne de l'Étoile.
- ▶ **Prendre en compte dans le traitement des zones d'interface, la mitoyenneté de la plaine agricole avec des espaces urbains** en mutation, notamment au niveau de Bastide Neuve - Frascati.

Parce qu'elle accueille l'un des espaces d'agriculture de plaine principaux du territoire de Marseille Provence, la commune porte une attention particulière à la pérennisation des terres agricoles. Il s'agit notamment de :

- ▶ **Assurer la préservation durable des espaces agricoles de la plaine de Châteauneuf-les-Martigues** qui jouent un rôle économique important, contribuent à l'entretien des paysages et au maintien d'une coupure d'urbanisation.
- ▶ Mettre en place un **projet agricole et paysager**, afin de valoriser les secteurs exploités et redynamiser les secteurs en friche
- ▶ Préserver les paysages agricoles singuliers en **interface** avec la zone naturelle : vallon agricole de Valtrède et plaine de Beaumanière.

## 2.2 Risques et nuisances

Du fait de la présence d'établissements industriels sur son territoire et en proximité, la commune est soumise à des risques technologiques et certaines nuisances, notamment en termes de qualité de l'air et de bruit. Dans une logique globale de prendre en compte les risques plus en amont et avec une approche multirisques, Châteauneuf-les-Martigues vise à :

- ▶ **Prévenir les risques et traiter les pollutions du Bolmon.**
- ▶ **Adapter l'évolution de la Mède** suivant l'évolution de la production d'énergie de la raffinerie la Mède
- ▶ **Prendre en compte les nuisances** : pollution de l'air par les installations industrielles de la raffinerie de la Mède et celle du pourtour de l'étang de Berre et de la zone de Fos ; voies bruyantes (A55/RD568/RD9), transport des matières dangereuses

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Marquée par une croissance démographique soutenue au cours des dernières années, la commune affirme son rôle de centralité et rééquilibre son développement selon les principes clés suivants :

- ▶ **Conforter la densité de la centralité** tout en préservant son identité et son historicité
- ▶ **Valoriser les espaces publics** : centre urbain de Châteauneuf et place centrale sur la Mède (avenue Saint Médard).
- ▶ Créer les conditions favorisant le **renforcement de l'offre de services et commerces de proximité.**
- ▶ **Connecter par des modes doux le secteur de la Moute Nord au centre ancien.**
- ▶ **Valoriser le pôle d'équipements** scolaires, sportifs et de loisir en entrée Est (entre les champs de foire et le parc François Mitterand).
- ▶ **Adapter les équipements de quartiers** pour répondre à la forte croissance de ces dernières années et anticiper les besoins futurs.

### 3.2 Conditions de déplacements

Ne bénéficiant pas d'une connexion en transports en commun structurants, la commune vise néanmoins une articulation efficace entre les conditions

d'accessibilité (routières et par des dessertes modes doux) et le développement, Châteauneuf-les-Martigues entend :

- ▶ **Favoriser l'évolution de l'axe de la traversée de la plaine (de Châteauneuf jusqu'à Gignac via les RD568) en boulevard urbain** afin de conforter son rôle de desserte des zones d'activités et son rôle de transit.
- ▶ **Améliorer l'offre de stationnement** notamment à proximité des équipements, activités commerciales et services générateurs de besoins.
- ▶ **Développer des itinéraires de loisirs**, promenade et découverte autour de l'étang de Bolmon en cohérence avec Marignane.
- ▶ **Reconfigurer l'échangeur autoroutier** au niveau des Aiguilles.
- ▶ **Faciliter les itinéraires en modes doux**, notamment au travers de la zone d'activité de la Valampe et afin d'établir une jonction entre le centre-ville de Châteauneuf et la Moute Nord.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Châteauneuf-les-Martigues met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Ainsi, dans le tissu urbain, la commune développe, valorise et rééquilibre son offre résidentielle en respect des principes suivants :

- ▶ **Faciliter une évolution du centre-ville et ses secteurs limitrophes** qui bénéficient d'un réseau de voirie suffisant par des opérations ponctuelles (comblement d'espaces libres ou renouvellement urbain).
- ▶ **Conserver la morphologie du cordon urbanisé du Jaï** (sensibilités paysagères).
- ▶ **Rééquilibrer le parc de logements actuel**, notamment en logements sociaux.

- ▶ **Protéger et valoriser les éléments patrimoniaux singuliers** tels que la chapelle sainte Cécile, l'église de Châteauneuf, des maisons de maître ou encore la Cité Pradine, exemple caractéristique des premiers lotissements des années 1930.

#### 4.1.2 A vocation économique

Afin de renforcer ses dynamiques économiques et de faire évoluer les activités existantes dans le tissu urbain, la commune vise à :

- ▶ **Accompagner la reconversion de la raffinerie de la Mède** en favorisant le développement d'activités artisanales.
- ▶ **Etoffer l'offre commerciale sur la Mède** afin de mieux répondre aux besoins de proximité des habitants de ce quartier.
- ▶ **Poursuivre la requalification de l'entrée de ville nord-ouest** de la commune par la RD568 au niveau de la zone d'activités de La Valampe, afin d'améliorer l'effet vitrine.
- ▶ **Pérenniser l'exploitation des sites de carrières.**

### 4.2 En zones d'extension

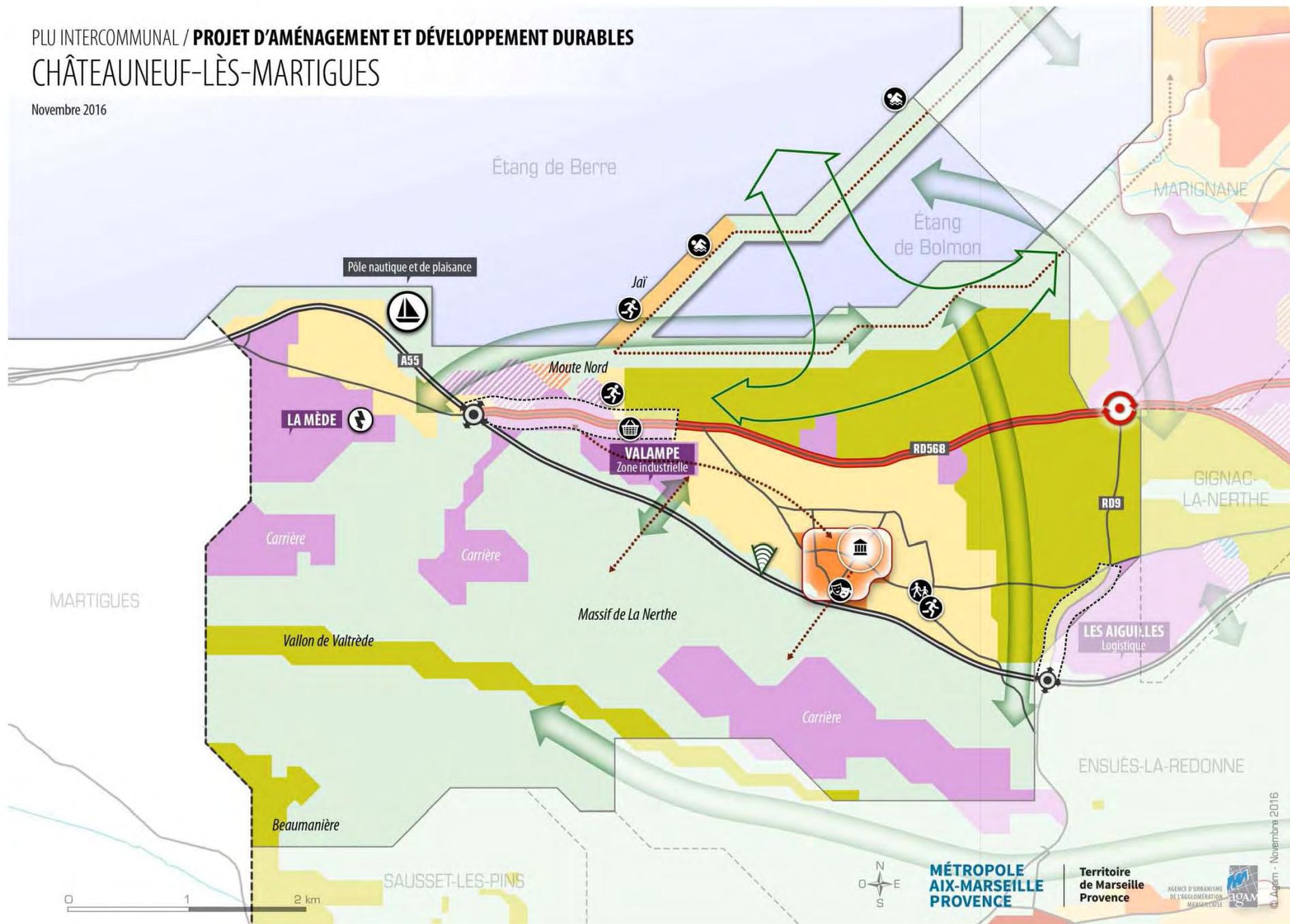
#### 4.2.1 A vocation économique

Outre les capacités existantes en tissu urbain existant, Châteauneuf-les-Martigues conforte son projet économique en mobilisant une opportunité foncière stratégique :

- ▶ **Développer sur la réserve foncière de la Moute Nord une vocation mixte à dominante économique**, en lien avec le développement d'un pôle nautique et de plaisance sur l'anse de la Mède afin de valoriser la filière industrielle nautique locale. Son positionnement stratégique le long du littoral des étangs de Berre et de Bolmon permet également d'envisager sa mise en valeur pour des activités sportives et de loisirs en lien avec la mer. Ce projet devra intégrer une dimension environnementale et paysagère forte, respectueuse du site, étant donné sa localisation en espace proche du rivage.

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**CHÂTEAUNEUF-LÈS-MARTIGUES**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊕ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

#### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎓 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🏊 Baignade / Sports nautiques
- 🚤 Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

#### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎓
- 🏥
- 🛒
- 🏊
- 🚤
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- Intensifier la ville
- Faire évoluer le tissu bâti
- Conserver les patrimoines et paysages urbains
- Limiter la densification
- Conforter la vocation économique des zones dédiées
- Zones d'extension à vocation économique
- Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- Zones d'extension à vocation mixte
- Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- Valorisation / développement des activités touristiques
- R Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- Protéger les secteurs agricoles
- Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préserver et redynamiser le centre historique
- Périmètre de la centralité
- Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- Transport en commun en site propre
- ↻ Créer un pôle d'échanges
- Requalifier / préserver les entrées de ville
- ↔ Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- Favoriser les modes doux

- Préserver les vues
- Coupure d'urbanisation
- Développer la nature en ville



## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

La toile de fond paysagère dessinée par le massif naturel dans lequel elle s'inscrit, conjuguée à sa façade littorale, constitue un puissant facteur d'attractivité pour la commune d'Ensuès-la-Redonne. Dans ce contexte, la mise en œuvre locale du projet intercommunal se décline par quatre grandes orientations :

- ▶ **combiner préservation de l'environnement et développement maîtrisé de l'urbanisation.**
- ▶ **valoriser le potentiel touristique.**
- ▶ **conforter les activités logistiques sur le secteur des Aiguilles**, qui dispose d'un positionnement privilégié à la confluence de plusieurs bassins d'emplois.
- ▶ **conforter le rayonnement de la centralité à un niveau local** compte tenu de l'offre modérée de commerces, services de proximités et administratifs présents sur la commune, de l'absence d'établissements d'enseignement secondaires et de l'enclavement de la gare.

### 1.2 Objectifs de développements

La commune d'Ensuès-la-Redonne contribue au développement du territoire de Marseille Provence à son échelle :

- ▶ Pour répondre à la demande actuelle locale et permettre d'accueillir de 300 nouveaux habitants, **créer les conditions facilitant, à l'horizon 2014-2030, la production de près de 400 logements** (soit 25 par an en moyenne, incluant les Coulins, Val de Ricard, la propriété Ricaud et la valorisation du terrain des Rompides).
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, **diversifier l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de **logements locatifs sociaux** tels que définis dans le contrat de mixité sociale.

- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements **privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain**. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 75% des objectifs résidentiels, contre 25% en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest** (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Bordée par le littoral d'une part, et le massif de la Nerthe d'autre part, Ensuès-la-Redonne est particulièrement concernée par les enjeux de protections des cœurs de nature et corridors écologiques, de protection des paysages et de maîtrise de l'urbanisation en franges. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Maintenir la protection des cœurs de nature du Massif de la Nerthe.**
- ▶ **Permettre la valorisation du massif** par des activités sylvopastorales.
- ▶ **Poursuivre les réflexions sur la réhabilitation du site Bondil.**
- ▶ **Protéger les calanques**, qui constituent un patrimoine de qualité, de toute nouvelle urbanisation.
- ▶ **Préserver le couvert végétal arboré** qui les caractérise et qui assure l'intégration du bâti existant.
- ▶ **Conserver une coupure d'urbanisation** présentant un enjeu de liaison écologique entre le vallon de Graffiane et les calanques.
- ▶ **Prendre en compte la liaison écologique principale sur le Massif de la Nerthe**, proche de la zone d'extension du Val de Ricard. Les conditions d'urbanisation future de cette zone devront s'inscrire dans un cadre environnemental de qualité et prendre en compte les risques liés au ruissellement pluvial.
- ▶ **Eviter de porter atteinte au caractère naturel des crêtes sur le vallon de la Graffiane**, en préservant la limite à l'urbanisation actuelle.
- ▶ **Affirmer une transition paysagère sur ce vallon**, qui marque la limite entre les secteurs denses et urbains de la commune et les secteurs où la dimension naturelle est plus marquée, en préservant le couvert boisé existant.

- ▶ **Requalifier par un traitement végétalisé les fronts nets sur les plateaux** dans lesquels l'urbanisation est venue déstabilisée la cohérence et l'homogénéité de la structure naturelle (Chantegrive).
- ▶ **Conforter le rôle paysager et agricole du vallon de Valtrède.**

## 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des phénomènes naturels extrêmes, notamment des mouvements de terrain, des inondations et feux de forêt, la commune veille à maîtriser les risques en se fixant les objectifs suivants :

- ▶ **Contrôler et limiter l'évolution des secteurs soumis à des risques d'éboulements** non négligeables.
- ▶ **Prendre en compte le phénomène de ruissellement** des eaux pluviales qui participe au risque d'inondation.
- ▶ **Limiter l'urbanisation sur les secteurs d'habitat diffus, sous couverts boisés** (crête de Maufatan, les Bourgailles, les Besquens) pour se prémunir du risque incendie.
- ▶ **Améliorer la défendabilité des sites sur les secteurs difficiles d'accès** en maintenant et en entretenant les pistes DFCI.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Jouant un rôle de rayonnement local, Ensues-la-Redonne conforte ses fonctions de centralités à son échelle en améliorant son offre de proximité. Elle vise ainsi à :

- ▶ **Assurer une continuité de traitement de l'espace public jusqu'à l'entrée de ville**, afin de renforcer son attractivité et dynamiser le commerce de proximité.
- ▶ **Favoriser et organiser l'installation de services et commerces** en rez-de-chaussée.

### 3.2 Conditions de déplacements

Si la commune bénéficie de la présence d'une gare, celle-ci demeure relativement enclavée et son rayonnement est limité. Pour articuler au mieux développement et conditions d'accessibilité, il s'agit ainsi pour Ensues-la-Redonne de travailler à l'amélioration du maillage viaire et sa complémentarité avec l'offre de transports collectifs.

- ▶ **Renforcer et sécuriser la desserte des quartiers** dont un unique accès se fait aujourd'hui sur la RD48d (Chantegrive, les Bourgailles).
- ▶ **Prendre en compte des mesures spécifiques de stationnement et de circulation en période de forte fréquentation** au niveau des calanques.
- ▶ **Reconfigurer l'échangeur autoroutier** au niveau de la zone d'activités des Aiguilles.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Ensues-la-Redonne met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

La forte sensibilité environnementale et paysagère et l'exposition important au risque incendie qui caractérisent Ensues-la-Redonne tempèrent le développement, tant en tissu urbain qu'en extension. La commune vise ainsi à :

- ▶ **limiter la densification sur l'ensemble de la commune** en maintenant des possibilités de développement ponctuels lorsque des potentiels existent ;
- ▶ **limiter la consommation foncière dans le vallon de Graffiane**, afin de ne pas porter atteinte au caractère paysager de ce lien semi-naturel entre le noyau ancien et les calanques et de le protéger de l'impact visuel d'une nouvelle urbanisation en ligne de crête. Des possibilités de développement de l'urbanisation dans les zones déjà bâties du vallon seront possibles mais sous certaines conditions.

- ▶ **Conserver la morphologie des secteurs habités des calanques** en raison de leur qualité paysagère et patrimoniale et encadrer strictement leur évolution.
- ▶ **Répondre à la demande résidentielle en développant une offre nouvelle et diversifiée en matière de logements** (logements locatifs/développement d'un parc social).
- ▶ **Développer une offre d'équipements adaptée aux besoins.**
- ▶ **Préserver et mettre en valeur le patrimoine communal** : église et Tour d'Ensuès, le moulin, vestige de l'activité agricole et pastorale et le viaduc ferroviaire.

#### 4.1.2 A vocation économique

Commune à dominante résidentielle, dont le développement économique repose notamment sur le potentiel touristique et de loisir, Ensuès-la-Redonne vise à :

- ▶ Améliorer l'attractivité et le développement de la **zone de loisirs Magicland**.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

La commune mobilise son potentiel foncier à la mesure de ses objectifs de développement, et en harmonie avec le tissu urbain existant. Elle vise à :

- ▶ **Favoriser le développement résidentiel du secteur Val de Ricard en veillant :**
  - à l'insertion de cette opération dans un site fortement perçu (problématique d'entrée de ville et sensibilité paysagère du quartier) ;
  - à la mixité de l'habitat avec une morphologie bâtie facilitant son insertion dans une zone à caractère naturel ;
  - à une densification du site partiellement bâti, situé dans la continuité ouest de la zone d'extension.

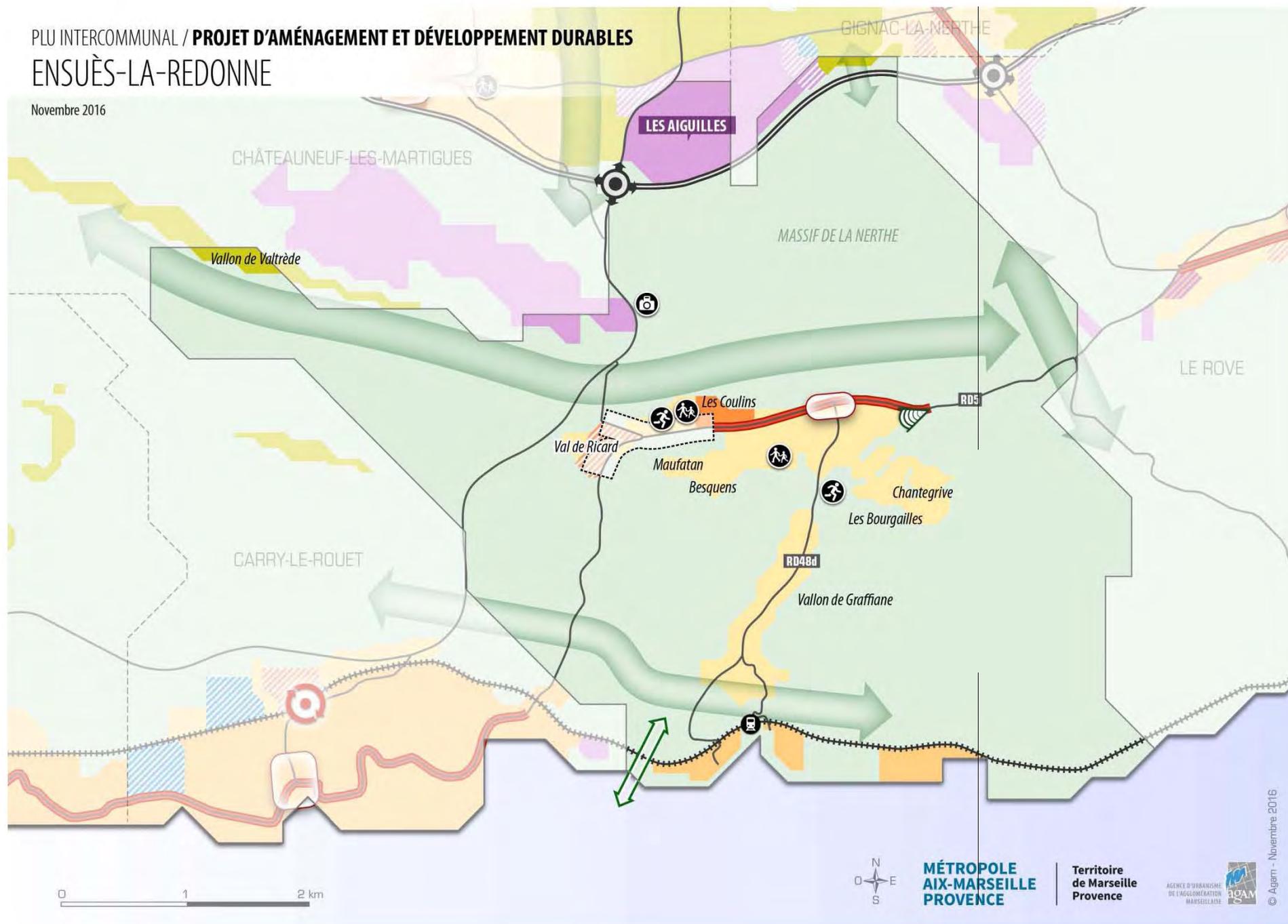
#### 4.2.2 A vocation économique

Articulé avec les dynamiques de l'est étang de Berre, le développement économique d'Ensuès-la-Redonne se conforte sur sa façade de plaine. La commune vise à :

- ▶ **Conforter et développer la zone d'activités des Aiguilles**, sous la forme d'un parc logistique.
- ▶ **Traiter qualitativement le contact avec les secteurs limitrophes**, plus particulièrement avec Gignac-la-Nerthe.
- ▶ **Adapter l'implantation commerciale** du secteur à la satisfaction du besoin des actifs.

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**ENSUÈS-LA-REDONNE**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017



**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

**Territoire  
de Marseille  
Provence**



© Agam - Novembre 2016

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- - - - - Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊗ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

#### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎭 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🏊 Baignade / Sports nautiques
- ⚓ Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

#### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎭
- 🏥
- 🛒
- 🏊
- ⚓
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- Intensifier la ville
- Faire évoluer le tissu bâti
- Conserver les patrimoines et paysages urbains
- Limiter la densification
- Conforter la vocation économique des zones dédiées
- Zones d'extension à vocation économique
- Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- Zones d'extension à vocation mixte
- Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- Valorisation / développement des activités touristiques
- R Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- Protéger les grands espaces naturels et paysages
- Préserver les secteurs agricoles
- Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préserver et redynamiser le centre historique
- Périmètre de la centralité
- Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- Transport en commun en site propre
- ↻ Créer un pôle d'échanges
- Requalifier / préserver les entrées de ville
- Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- Favoriser les modes doux

- Préserver les vues
- Coupure d'urbanisation
- 🌿 Développer la nature en ville

# GIGNAC-LA-NERTHE

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Gignac-la-Nerthe est un rouage essentiel de la conurbation de l'Est Etang de Berre. Ce faisant, la mise en œuvre locale du projet intercommunal vise à :

- ▶ **Poursuivre le développement de ses espaces économiques d'enjeux communautaires** : la zone d'activités du Billard et la requalification du site des Aiguilles. A l'échelle intercommunale, une meilleure articulation économique avec les pôles de compétitivité aéronautiques et logistiques de proximité (Marignane /Saint Victoret/Vitrolles) doit être encouragée.
- ▶ **Protéger les terres agricoles**, constitutives de l'identité communale, et valoriser leur potentiel pour développer une économie agricole de proximité en s'appuyant sur le projet innovant « Garden Lab ».
- ▶ **Définir un choix de développement économique cohérent avec la préservation et la valorisation de ces terres agricoles.**
- ▶ **Conforter le rôle de centralité de bassin de Gignac**, grâce à son potentiel de développement et son positionnement entre deux pôles d'échanges, celui de la gare de Pas des Lanciers et celui de la ZAC des Florides, via le boulevard urbain multimodal à créer sur la RD368, conformément aux préconisations du Plan de Déplacement Urbain.

### 1.2 Objectifs de développement

Centralité de rayonnement de bassin, Gignac-la-Nerthe contribue à l'équilibre du bassin Ouest en constituant un point d'appui complémentaire à Marignane pour les habitants et actifs. Pour affirmer son positionnement et son rôle, la commune vise les objectifs suivants :

- ▶ **Pour répondre à la demande actuelle locale et permettre d'accueillir 700 nouveaux habitants**, notamment dans la perspective du développement du pôle économique Florides-Aiguilles, et dans le cadre du

Contrat de mixité sociale, Gignac doit pouvoir produire des logements jusqu'en 2030 :

- pour la période 2014-2020, une production d'environ 90 logements par an, pour répondre aux objectifs du Contrat de mixité sociale ;
  - Et pour la période 2020-2030, une production d'environ 25 logements par an, pour permettre à la commune d'absorber la croissance démographique et revenir ainsi au rythme de production antérieur à 2014.
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, **diversifier l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux tels que définis dans le contrat de mixité sociale.
  - ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 90% des objectifs résidentiels, contre 10 % en extension.**
  - ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).**

## 2 Pour un écran vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Entre plaine agricole et massif de la Nerthe, Gignac-la-Nerthe dispose d'espaces naturels jouant un rôle majeur à l'échelle du territoire, tant au plan environnemental qu'au plan économique. La commune protège et valorise ses richesses en visant de :

- ▶ **Protéger les cœurs de nature du Massif de la Nerthe.**
- ▶ **Préserver les liaisons écologiques locales entre la Chaîne de la Nerthe et la commune**, au niveau des espaces agricoles existants de la plaine agricole de Bricard/Bayon, de la Loubatière et de Rébuty.
- ▶ **Maintenir les ensembles agricoles homogènes** : Rebuty, Bricard Nord, le Tholonet, Germaine/Bas de Laure/les Maurs, qui présentent une grande cohérence paysagère et un véritable atout d'un point de vue économique.

- ▶ **Conserver les éléments végétaux caractéristiques de ces zones** : cannes de Provence sur le terroir de Rébuty, plaine de Bricard, Oliveraie sur le piémont nord de la colline de Bayon, alignement de cyprès...
- ▶ **Travailler la perméabilité paysagère avec les zones agricoles**, notamment en ce qui concerne les futures zones de projet : favoriser l'accessibilité de l'un à l'autre, structurer l'urbain sur les limites, développer des usages communs.
- ▶ **Protéger la qualité paysagère des buttes** qui sont autant de repères paysagers dans un paysage de plaine et un réel atout de la commune : butte du Toès, de la Germaine, du moulin de Capeau, ainsi que la qualité paysagère de la bande agricole des Maurs à Roquebarbe.
- ▶ **Valoriser les points de vue qu'offrent ces buttes sur le territoire et sur l'étang de Berre** (notamment à Bayon et au Bosquet).
- ▶ **Favoriser sur le site de Pousaraque-Roquebarbe**, initialement prévu pour de l'urbanisation, **un projet d'agriculture urbaine innovant et exemplaire à l'échelle métropolitaine**. Ce projet a pour objectif de développer les synergies entre les activités agricoles de la plaine, l'agropastoralisme, dont l'une des cibles correspond aux marchés et à la cuisine centrale de la ville.

## 2.2 Risques et nuisances

Maîtriser les impacts des risques et nuisances sur les zones urbanisées, et les intégrer dès l'amont, dans la définition des zones d'extensions, implique, à Gignac-la-Nerthe, de prendre en compte :

- ▶ **la servitude liée au risque d'effondrement du tunnel du Rove**, suscitant d'importantes contraintes sur le centre historique ; A ce titre l'école Célestin Arigon, localisée dans l'axe d'effondrement du tunnel du Rove, devra être relocalisée sur le pôle éducatif Loubatière.
- ▶ **le risque d'inondabilité de la commune le long des quatre bassins versants** (Gignac, Vigièrre, Laure, Centuron) et son impact sur le bassin versant aval à Marignane ainsi que sur le bas des Granettes et au collet de Lèbre
- ▶ **le réseau hydrographique de Marignane (Raumartin) et de l'étang de Bolmon** (prévention des écoulements pluviaux et de pollution) ;

- ▶ **les transports de matières dangereuses** aux abords de l'autoroute mais également le long de la RD368/ RD568 ;
- ▶ **le PEB de l'aéroport de Marseille Provence** (partie Est de la commune) : prise en compte de l'arrêté préfectoral et du PEB, en date du 4 août 2006 en réglementant fortement l'urbanisation des zones concernées ;
- ▶ **les nuisances sonores importantes sur les voies structurantes** : autoroute (A55), RD368, RD568.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Gignac-la-Nerthe conforte son positionnement de centralité de bassin, en accompagnant son développement résidentiel par une offre d'équipements et de services adaptée et en améliorant les connexions entre ses différentes polarités. La commune vise ainsi de :

- ▶ **Redonner une lisibilité à l'espace central qui s'étire aujourd'hui le long de la RD48a et au sein de plusieurs pôles** : centre ancien, Laure, La Vigièrre, et Ménage Neuf ;
- ▶ **Redynamiser le centre-ville au niveau de la place des Templiers**, au rond-point des Granettes, par une densification raisonnée des abords du centre historique et pour lui redonner davantage de vitalité et d'épaisseur ;
- ▶ **Améliorer et diversifier l'offre commerciale dans le centre-ville**, autour de la place des Templiers et près de Laure. Développer des polarités commerciales cohérentes avec les zones de développement urbain ;
- ▶ **Améliorer le carrefour de la Maison Carrée** à Laure pour renforcer son rôle « d'accroche urbaine » ;
- ▶ **Renforcer les cheminements piétons entre les pôles attractifs existants**, notamment entre les pôles attractifs de Gignac (enseignement/gymnase) et le centre, avec les équipements situés au Nord de la RD368 ainsi qu'au niveau du pôle éducatif (projet d'école, intégré au centre de loisirs, cuisine centrale, administration) ;
- ▶ **Adapter les équipements** à l'évolution de la commune et de ses habitants.

## 3.2 Conditions de déplacements

Bénéficiant de la proximité de la gare de Pas-des-Lanciers, la commune s'appuie sur ce potentiel, qu'elle accompagne et complète par un maillage adapté, et recherche une articulation juste des conditions d'accessibilité et du développement. Pour ce faire elle vise à :

- ▶ **Le long de la RD368, distinguer des sections** le long desquelles l'aménagement routier doit prendre en compte l'urbanisation existante et à venir et rechercher les conditions de sa mutation en boulevard urbain multimodal, notamment en rétablissant les transversales : sécurisation de la traversée entre l'établissement scolaire Saint Louis et le centre historique de Gignac, ainsi qu'entre le quartier du Bosquet et le hameau de Laure.
- ▶ **Créer un itinéraire modes doux de niveau intercommunal** connecté et cohérent entre Gignac et Marignane.
- ▶ **Améliorer la desserte des zones d'activités par les transports collectifs.**
- ▶ **Accompagner l'évolution de la gare TER du Pas des Lanciers en pôle d'échange multimodal**, en optimisant le rabattement des bus sur la gare et l'accessibilité modes doux, notamment avec l'aménagement de la RD368 en Boulevard Urbain Multimodal.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Gignac-la-Nerthe met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Dans l'optique de répondre aux besoins de ses habitants actuels et futurs, la commune développe son offre de logements au sein du tissu existant, en

veillant à préserver ses richesses patrimoniales et paysagères. Cette ambition se traduit par les objectifs suivants :

- ▶ **Poursuivre les opérations de densification dans les secteurs situés autour du centre-ville**, en favorisant une typologie d'habitat répondant au mieux à une demande diversifiée de logements : production de logements locatifs intermédiaires ou en accession sociale à la propriété, en harmonie avec les volumétries existantes. Pour une meilleure maîtrise de la forme urbaine produite, une réflexion globale doit permettre de définir les principes d'aménagement de ces secteurs.
- ▶ **Prioriser les opérations réalisées à l'intérieur de ces zones** en mettant l'accent sur la densification des terrains disponibles situées à proximité des commerces et des services.
- ▶ **Conserver la morphologie des secteurs situés au nord de la RD368, plus sensibles d'un point de vue paysager** : Toès, Granettes, mais aussi au regard des réseaux en ce qui concerne le secteur des Gavots.
- ▶ **Préserver et mettre en valeur le patrimoine rural** (ferme sur le piémont des Granettes, fermes groupées de Billard, moulin du hameau de Bayon), le patrimoine bâti (bâtisse du Mas Bleu, maison de villégiature aux Laurens et aux Fortunés) et la cohérence architecturale des hameaux. (Laure, Piélettes, Granettes, Capeau et Bayon).

#### 4.1.2 A vocation économique

Bénéficiant de la dynamique des pôles économiques de l'est étang de Berre, Gignac-la-Nerthe contribue au développement de l'emploi sur le territoire de Marseille Provence en s'appuyant sur la valorisation et la restructuration de ses espaces dédiés existants. La commune vise ainsi à :

- ▶ **Requalifier l'occupation du site des Aiguilles** en proposant des activités économiques tertiaires et artisanales, et traiter qualitativement le contact avec les secteurs limitrophes, notamment avec Ensues-la-Redonne.
- ▶ Inscrire son développement dans une **stratégie d'ensemble avec la zone des Florides et la future zone du Billard.**
- ▶ Créer un environnement économique valorisant **en requalifiant les principales entrées de ville** :
  - depuis Châteauneuf, via la RD568, améliorer l'entrée de ville, façade active ;

- depuis les Pennes Mirabeau, notamment dans le secteur Rebuty, faciliter les accès aux activités, améliorer leur qualité urbaine.
- ▶ Réserver le foncier nécessaire à la mise en place d'installation visant la **remise en circulation hydraulique du Canal du Rove**.

## 4.2 En zones d'extension

### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

Outre la densification recherchée au sein de son tissu urbanisé, Gignac-la Nerthe mobilise certains potentiels fonciers pour assumer son développement résidentiel, dans le respect des richesses naturelles et agricoles du territoire. La commune met en œuvre les principes suivants :

- ▶ **Terminer le développement résidentiel du secteur des Piélettes en limitant son urbanisation** et veiller particulièrement à traiter les interfaces avec les espaces agricoles attenants tout en prenant en compte la problématique d'entrée de ville (accroche urbaine avec la RD568 et RD48a).
- ▶ **Reclasser en zone agricole** les parcelles situées à l'ouest du secteur.

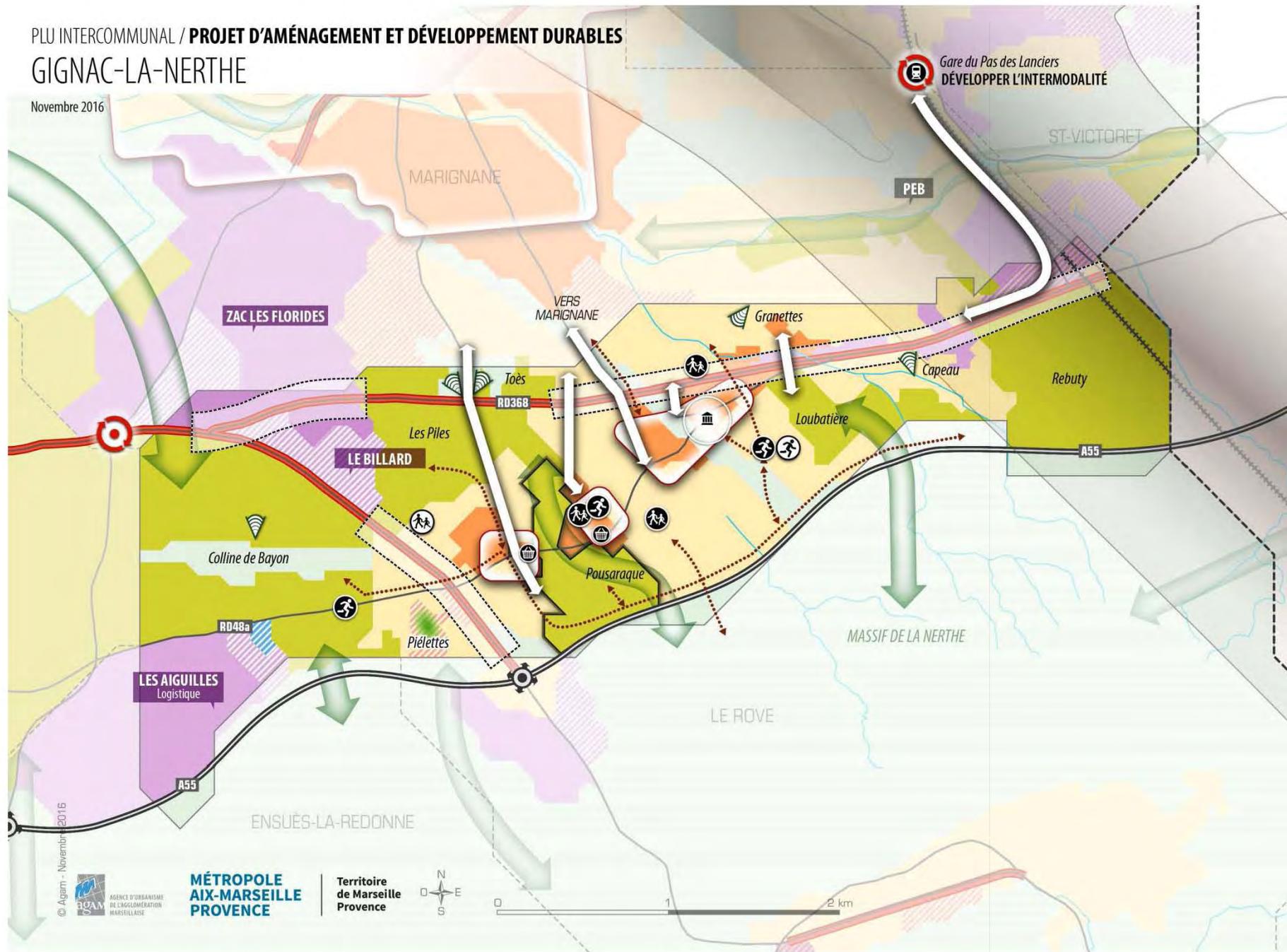
### 4.2.2 A vocation économique

La commune accompagne la dynamique économique favorable du bassin ouest en mettant à disposition des entreprises du territoire une offre foncière adaptée, tout en maîtrisant la consommation d'espace associé. Pour ce faire, elle vise à :

- ▶ Inscrire le projet du **Billard dans la continuité du développement des Florides et du projet Henri Fabre**, afin de dynamiser le tissu économique sur le site du projet et sur les zones intercommunales voisines.
- ▶ **Veiller à son insertion qualitative dans le contexte environnant** en traitant les points de contact avec la plaine agricole les Piles/les Maurs et en mettant l'accent sur la qualité de l'aménagement.

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**GIGNAC-LA-NERTHE**

Novembre 2016



© Agam - Novembre 2016



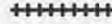
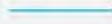
**MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE**

Territoire de Marseille Provence



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

#### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

#### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

# LE ROVE

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Porte d'entrée du bassin Ouest depuis Marseille, entre façade maritime et massif, la commune du Rove se démarque par son attractivité résidentielle liée, pour une large part, à ses espaces naturels remarquables. Dans ce contexte, la traduction locale du projet intercommunal vise avant tout à :

- ▶ **préserver la qualité de vie des habitants ;**
- ▶ **conforter le rôle de centralité locale du Rove** en s'appuyant sur les deux pôles complémentaires d'activités (Piélettes/Roquebarbe).

### 1.2 Objectifs de développements

Du fait des atouts et contraintes urbains caractérisant son territoire, notamment liés aux richesses paysagères du littoral et du massif, la commune vise une trajectoire de croissance modérée à faible. Pour concrétiser cet objectif, Le Rove a pour objectifs de :

- ▶ **Créer les conditions facilitant l'accueil, à l'horizon 2014-2030, d'environ 220 habitants et la production de près de 400 logements.**
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 50% des objectifs résidentiels, contre 50 % en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest** (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Fort des richesses naturelles de la Côte Bleue, qui jouent un rôle écologique déterminant à l'échelle du territoire de Marseille Provence et constituent un facteur d'attractivité important pour la commune, Le Rove préserve son écrin vert et bleu et pérennise son activité agricole. En met ainsi en œuvre les principes définis à l'échelon communautaire en visant à :

- ▶ **Maintenir la protection des cœurs de nature du Massif de la Nerthe.**
- ▶ **Protéger les calanques**, qui constituent un patrimoine de qualité, de toute nouvelle urbanisation.
- ▶ **Préserver les espaces situés en frange communale**, notamment aux Douards et aux Héritages, caractérisés par une urbanisation de type pavillonnaire, une desserte de ces zones limitées et un assainissement partiel.
- ▶ **Traiter les abords de la zone d'activités des Piélettes**, marquée par une rupture de pente assez visible correspondant à l'entrée de ville Nord du Rove et constituant une des portes d'entrée du bassin Ouest. (aménagement d'un espace naturel tampon au sens de coupure d'incendie, traitement paysager...).
- ▶ **Préserver depuis l'urbanisation située en contre-haut les perspectives visuelles sur la mer** via les calanques de la Vesse et de Niolon.
- ▶ **Maintenir l'activité caprine** qui permet de gérer le milieu naturel et développer les modalités de commercialisation en circuit court.

### 2.2 Risques et nuisances

Principalement exposée à des phénomènes naturels, la commune prend en compte les risques et nuisances dans sa manière d'orienter le développement urbain, qu'il s'agisse de zones déjà urbanisées ou d'extension. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Limiter l'urbanisation sur les secteurs d'habitat diffus** du fait de la forte sensibilité de la commune au risque incendie (Douard, Héritages).

- ▶ **Prendre en compte le phénomène de ruissellement** des eaux pluviales qui participe au risque inondation.

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Occupant des fonctions de centralité locale, Le Rove conforte son rôle et son rayonnement de proximité, dans le respect du cadre de vie, du tissu urbain existant et des richesses naturelles. Pour tenir ce statut, la commune vise notamment à :

- ▶ **Conforter le centre ancien.**
- ▶ **Maintenir l'activité commerciale qui borde la RD568** et développer le commerce de proximité dans le centre ancien afin de renforcer son attractivité.
- ▶ **Traiter l'espace public de part et d'autre de la départementale.**
- ▶ **Encourager les liaisons piétonnes entre le centre ancien et la départementale** de façon à renforcer l'attractivité de cette polarité commerciale qui assure une importante fonction de proximité.
- ▶ **Adapter les équipements de quartiers** à l'évolution de la commune et de ses habitants.

#### 3.2 Conditions de déplacements

Desservi par une gare, dont le rayonnement demeure toutefois limité, Le Rove améliore l'articulation entre le développement urbain et les conditions de mobilité notamment en travaillant les complémentarités du réseau de transports collectifs et de l'accessibilité routière. Il s'agit pour la commune de :

- ▶ **Requalifier la RD568 en Boulevard urbain multimodal** afin de sécuriser la voie.
- ▶ **Offrir une capacité en stationnement suffisante**, en lien avec le renforcement d'une polarité commerciale le long de la RD568 et en lien avec la fréquentation estivale.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Le Rove met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones Urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Pour mettre en œuvre ses objectifs de développement résidentiel, Le Rove mobilise en priorité le potentiel existant au sein du tissu, en harmonie avec l'existant et en protégeant les vues et paysages. Pour ce faire, la commune se fixe les objectifs suivants :

- ▶ **Permettre le renouvellement urbain spontané dans le tissu** constitué en limitant la densification.
- ▶ **Poursuivre sur les tènements fonciers disponibles**, des opérations visant à favoriser une mixité de l'habitat.
- ▶ **Développer la mixité fonctionnelle habitat-activités sur la zone de la Carrairade** qui s'étire le long de la voie départementale.

#### 4.1.2 A vocation économique

Le Rove contribue au développement économique sur le territoire et aux dynamiques de l'ouest du territoire à son échelle ; pour ce faire il s'agit de :

- ▶ **Requalifier et optimiser l'espace d'activités** situé en entrée de ville ouest (le long de la RD5 et RD568).

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation économique

En complément au développement au sein de l'enveloppe urbaine, le Rove mobilise le potentiel en extension dont elle dispose, en proportion avec les besoins du territoire, et en harmonie avec le tissu existant et les richesses naturelles. Elle entend ainsi :

- **Conforter la zone d'activités des Piélettes-Roquebarbe** en optimisant son potentiel résiduel, tout en cherchant à traiter qualitativement le contact avec la zone naturelle et la façade économique.

### LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- - - - - Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊕ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

Existants		En projet
👤	Scolaires (collèges, lycées)	👤
🏃	Sportifs, loisirs	🏃
🎭	Culturels	🎭
H	Santé	H
🛒	Commercial	🛒
🏊	Baignade / Sports nautiques	🏊
🚤	Port de plaisance	🚤
📷	Tourisme	📷
★	Événementiel	★
⚡	Énergies renouvelables	⚡

### LES INTENTIONS

#### INTENTIONS URBAINES

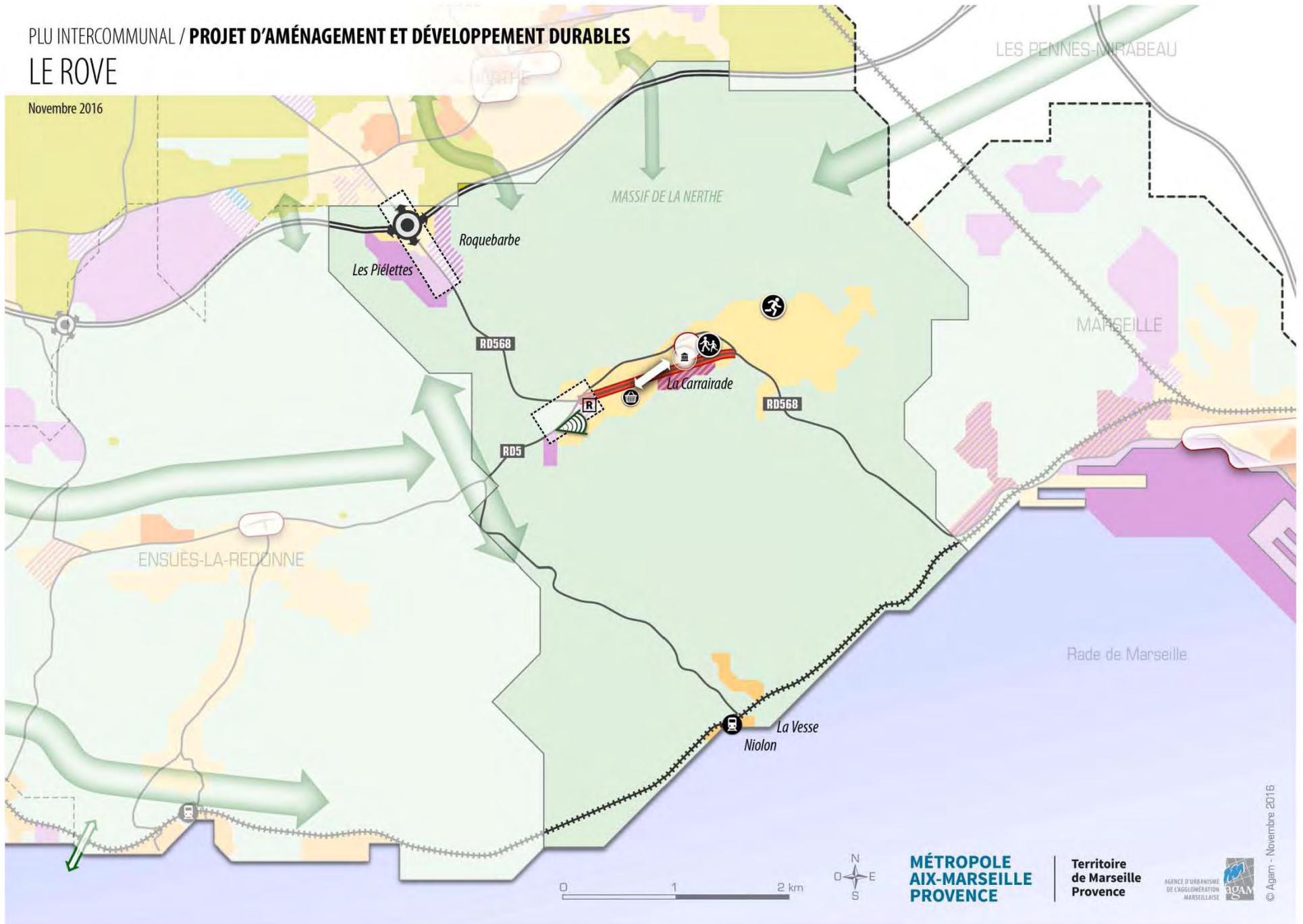
- 🟠 Intensifier la ville
- 🟡 Faire évoluer le tissu bâti
- 🟠 Conserver les patrimoines et paysages urbains
- 🟡 Limiter la densification
- 🟡 Conforter la vocation économique des zones dédiées
- 🟡 ZONES d'extension à vocation économique
- 🟡 ZONES d'extension à vocation résidentielle / mixte
- 🟡 ZONES d'extension à vocation mixte
- 🟡 ZONES d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- 🟡 Valorisation / développement des activités touristiques
- 🟡 [R] Optimisation / renouvellement urbains

#### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préserver et redynamiser le centre historique
- 📐 Périmètre de la centralité
- 🚦 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- 🚆 Transport en commun en site propre
- 🔄 Créer un pôle d'échanges
- 📏 Requalifier / préserver les entrées de ville
- 🛤️ Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- 🚶 Favoriser les modes doux

#### PROTECTION

- 🌿 Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- 🟡 Protéger les secteurs agricoles
- ➡️ Protéger / restaurer les liaisons écologiques
- 🏡 Préserver les vues
- ➡️ Coupure d'urbanisation
- 🌱 Développer la nature en ville





# MARIGNANE

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Dans l'imaginaire collectif, Marignane est principalement associée à deux grands marqueurs paysagers et fonctionnels : l'aéroport et les grands espaces d'activités (notamment le site d'Airbus Helicopters).

Les paysages littoraux et lacustres (Etang de Berre, Bolmon, Lido du Jaï) singularisent également le territoire. Trop souvent méconnues, leurs richesses et spécificités méritent d'être préservées et valorisées dans le cadre du projet global de PLUi. Au-delà de ces enjeux, la mise en œuvre locale du projet intercommunal a pour ambition de :

- ▶ **conforter les fonctions économiques et résidentielles** métropolitaines de Marignane ;
- ▶ **développer les activités de loisirs et balnéaires** déjà impulsés par l'implantation de la base de loisirs et de « la balade des familles » (activités nautiques autour de l'étang de Bolmon) ;
- ▶ **affirmer l'identité maritime de cette porte d'entrée internationale métropolitaine** : création de navettes maritimes (vers Istres), confortement de l'activité de plaisance ;
- ▶ **renforcer le rôle communautaire de sa centralité par une redynamisation de son centre-ville et ses espaces périphériques**. La mise en service du BHNS doit y contribuer. Ce renforcement de la centralité participera à l'attractivité exercée par les grands pôles économiques (filiales aéronautiques) et d'équipements (Aéroport) de Marignane.

### 1.2 Objectifs de développement

Centralité de rayonnement communautaire, Marignane joue un rôle structurant à l'échelle du bassin ouest et de l'ensemble du territoire de Marseille Provence.

Accueillant des densités d'emplois et de population conséquentes, la commune renforce ses fonctions économiques et se donne les moyens d'une revalorisation de son attractivité résidentielle et de son potentiel touristique. Elle vise ainsi à :

- ▶ **Créer les conditions facilitant la production, à l'horizon 2030, de 1 500 logements.**
- ▶ **Cette production de logements permettra d'accueillir 800 habitants,** afin de maintenir une stabilité démographique.
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, **diversifier l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux tels que définis dans le contrat de mixité sociale.
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 80% des objectifs résidentiels, contre 20% en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).**

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Marquée par la cohabitation de pôles économiques et résidentiels et d'espaces naturels à préserver, notamment autour du littoral lacustre, la commune de Marignane veille à préserver ses richesses naturelles, paysagères et agricoles et mettre en œuvre un développement raisonné sur son territoire. Pour ce faire, elle se fixe pour objectifs de :

- ▶ **Protéger les grandes entités naturelles littorales.**
- ▶ **Restaurer l'équilibre écologique de l'étang de Berre et de Bolmon.**
- ▶ **Valoriser la façade lacustre,** par le développement d'activités touristiques et de loisirs et par l'aménagement de promenades en lisière des sites sensibles et/ou remarquables.
- ▶ **Créer des liaisons paysagères entre le centre-ville et le Jaï.**

- ▶ **Renforcer le rôle de poumon vert urbain de la colline Notre-Dame** par une meilleure accessibilité en modes doux depuis la plaine et par l'accueil d'activités de loisirs adaptées et respectueuses du site.
- ▶ **Préserver les espaces agricoles sur la plaine de Lacanau**
- ▶ **Développer la nature en ville :**
  - valorisation des rives des cours d'eau (Raumartin et Cadière) par l'aménagement d'itinéraires doux ;
  - reconquête des franges du canal du Rove, élément majeur de couture avec le centre-ville ;
- ▶ **Prendre en compte les enjeux littoraux dans la zone de projet global des Beugons- Jaï.**

## 2.2 Risques et nuisances

Bénéficiant de la présence sur son territoire ou en proximité de polarités industrielles dynamiques, et de l'infrastructure métropolitaine que constitue l'aéroport Marseille Provence, Marignane veille à se prémunir des risques et nuisances qui y sont associés. Elle prend ainsi en compte les risques technologiques, nuisances, mais également les risques naturels auxquels elle est exposée, au premier chef les mouvements de terrain et phénomènes d'inondation. Pour ce faire, elle vise à :

- ▶ **Prendre en compte le risque lié aux mouvements de terrain** par retrait et gonflement des argiles.
- ▶ **Limiter l'urbanisation sur les secteurs soumis au risque inondation.**
- ▶ **Concevoir des projets adaptés aux nuisances importantes qui impactent la commune**, notamment l'exposition aux zones de bruit de l'aéroport Marseille Provence et avec le futur PPRT Stogaz.
- ▶ **Prendre en compte l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement en lien avec plusieurs facteurs : la densification de la commune, le déversement du bassin versant de Gignac la Nerthe et la capacité réelle des réseaux en perspective.**

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Rayonnant sur tout le territoire de Marseille Provence, et même au-delà, en articulation avec Vitrolles et les dynamiques de l'Est étang de Berre, la commune renforce son positionnement. Pour permettre à Marignane de jouer pleinement son rôle, la requalification de son centre-ville, aujourd'hui en perte de vitesse, constitue un levier majeur à mobiliser.

- ▶ **Requalifier le centre-ville historique et ses abords** pour redynamiser le tissu d'hyper centre et affirmer sa centralité. La démarche engagée dans le cadre du PNRQAD concourt à cette
- ▶ **Etendre l'hyper centre**, notamment en direction du stade Saint Exupéry pour lui assurer un rayonnement plus large.
- ▶ **Poursuivre la revitalisation du centre-ville en redéployant l'offre marchande et de services** afin de proposer une offre en rapport avec sa fonction de ville principale du secteur Est-Berre.
- ▶ **Maintenir les activités en place** : préservation des linéaires commerciaux et recomposition des pôles de proximité commerciale existants.
- ▶ **Aménager des espaces publics de qualité, vecteur d'attractivité et de lien social.**
- ▶ **Faciliter les échanges au travers de l'aménagement de modes doux entre le centre ancien et les secteurs d'extension urbaine** à vocation résidentielle et économique (notamment Toës, Les Florides...).

### 3.2 Conditions de déplacements

De par son rôle à l'échelle communautaire voire métropolitaine, la commune est confrontée à des enjeux d'accessibilité majeurs, tant pour conforter le rayonnement de ses pôles économiques et résidentiels, valoriser l'accès aérien et améliorer le maillage au sein de son territoire. Dans cette optique, la commune a pour objectifs de :

- ▶ **Hiérarchiser les voies, en distinguant la desserte des pôles économiques et celle des pôles de vie et en positionnant la RD9**

comme « véritable colonne vertébrale » avec des aménagements différenciés et adaptés selon les séquences urbaines.

- ▶ **Renforcer l'articulation entre accessibilité à vaste échelle et desserte interne du territoire** : le projet de BHNS en cours de réalisation de Plan de Campagne à Marignane et qui pourrait se prolonger vers les Florides contribue à cet objectif.
- ▶ **Intégrer dans les secteurs de densification possible, l'aménagement de circulations douces** donnant un accès aux arrêts de bus.
- ▶ **Organiser des liens avec les espaces dédiés à la fonction économique.**
- ▶ **Aménager un parc relais autour de la gare routière** pour assurer le rabattement des automobilistes vers des réseaux de transports en commun et en liaison avec le centre ancien.
- ▶ **Etablir des connexions par modes doux**, notamment liaisons douces/GR2013 qui longe Bolmon, prolongement de la balade des familles et avec les pôles attractifs de Gignac.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Marignane met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Marignane favorise les développements résidentiels ou mixtes en cohérence au sein de son enveloppe urbaine, en tenant compte des atouts et contraintes des différents secteurs. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Encourager l'intensification urbaine au Nord de la RD9**, sur le secteur qui dispose des meilleurs atouts : proximité de l'hyper centre à conforter, concentration des équipements majeurs et présence d'un réseau viaire

suffisamment hiérarchisé et structuré pour supporter une intensification urbaine.

- ▶ **Privilégier une évolution modérée des secteurs situés au sud de la RD9** afin d'éviter une accentuation des dysfonctionnements liés à un réseau viaire déficitaire. La densification y restera toutefois possible par la mobilisation ponctuelle de fonciers non-bâties ou des opérations de renouvellement urbain.
- ▶ **Conserver les secteurs situés au Sud Est**, qui englobent les piémonts de la colline Notre dame, afin de préserver leurs particularités paysagères (topographie, boisements...).
- ▶ **Faciliter une évolution du secteur situé au nord-est du canal du Rove.** Ce secteur, dont les capacités foncières ne sont pas épuisées, bénéficie d'un réseau de voirie relativement adapté et n'est pas restreint réglementairement par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.
- ▶ **Limiter l'urbanisation du secteur situé au sud-est du canal du Rove**, entre la zone d'extension du Toès et la limite communale sud, correspondant à une zone d'habitat diffus, qui a la particularité de ne pas être soumis aux restrictions issues du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport. Ce secteur bénéficie d'un foncier disponible mais devra faire l'objet d'un développement de son réseau de voirie pour compléter une trame urbaine en partie constituée.
- ▶ **Limiter l'urbanisation sur les pourtours de l'aéroport.**
- ▶ **Améliorer la couture entre l'espace aéroportuaire et l'espace urbain.**
- ▶ **Favoriser une diversification de l'habitat**, en proposant une offre en produit intermédiaire, économe en foncier et renforcer l'offre en logements sociaux.
- ▶ **Affirmer l'identité communale au travers de son patrimoine bâti** : éléments bâtis et paysagers du canal des arrosants, ferme Bricard, chapelle de Notre Dame.

#### 4.1.2 A vocation économique

La commune conforte par ailleurs des dynamiques économiques, en optimisant le fonctionnement des zones d'activités existantes et en valorisant son potentiel touristique. Elle vise pour ce faire à :

- ▶ **Requalifier les zones d'activités vieillissantes** : Bausset, Palun et Pas des Lanciers.
- ▶ **Valoriser le tourisme et l'économie liée à la mer** : valorisation des pôles balnéaires et de loisir autour du Jaï, confortement des pôles de plaisance existants et des berges du canal du Rove.

## 4.2 En zones en extension

### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

Marignane mobilise avec prudence ses capacités existantes en extension pour le développement résidentiel, selon les principes suivants :

- ▶ **Prévoir l'ouverture à l'urbanisation à moyen terme du secteur Lacanau Ouest** (en bordure est de la RD48a) sous réserve d'une amélioration des équipements.
- ▶ Réfléchir sur les réserves foncières du **Beugon/ Jaï dans le cadre d'un projet global**, incluant la valorisation touristique des sites.
- ▶ **Conserver la réserve foncière du Toès pour une ouverture à l'urbanisation à long terme**, conditionnée au raccordement à tous les équipements et réseaux.

### 4.2.2 A vocation économique

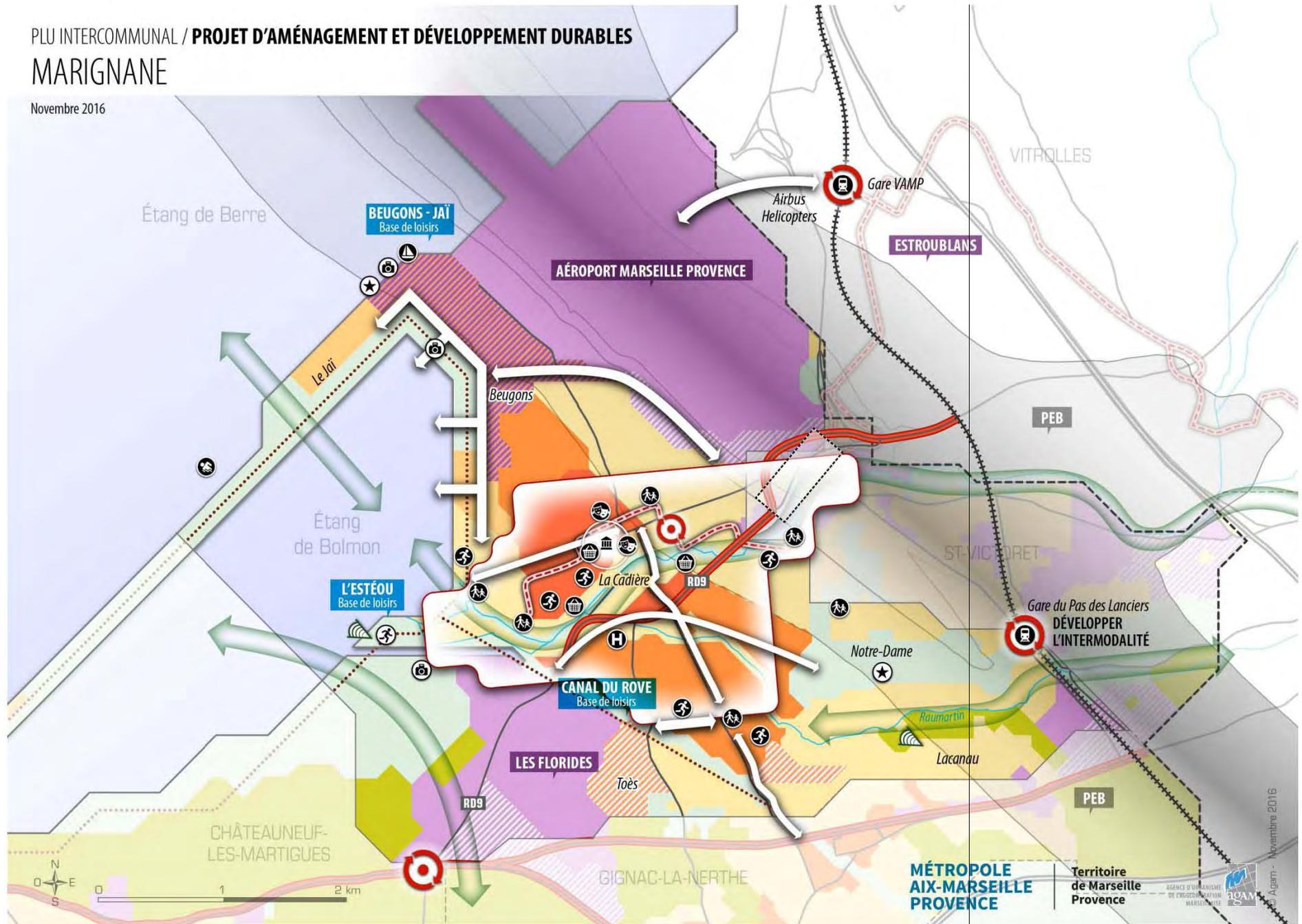
Bénéficiant de potentiels pour le développement de projets économiques dans la continuité d'activités existantes, Marignane vise à :

- ▶ **Conforter l'extension de la plateforme aéroportuaire Marseille Provence** au sud et à l'ouest.
- ▶ **Poursuivre le déploiement du technoparc des Florides**, destiné à soutenir le développement d'un pôle aéronautique et mécanique d'excellence, labellisé par le pôle de compétitivité Pégase dans le cadre du projet Henri Fabre et en cohérence avec Gignac-la-Nerthe et le secteur du Bricard.



PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**MARIGNANE**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

## ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

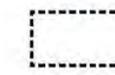
### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysages
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux

-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

# SAINT-VICTORET

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Éléments spécifiques et identitaires, centralité

La proximité directe avec l'aéroport Marseille Provence a des impacts importants sur le territoire de Saint-Victoret : elle limite les possibilités de développement urbain, près de 90% de son territoire se trouvant sous les zones A, B et C du PEB. Dans ce contexte, la mise en œuvre locale du projet intercommunal est sous-tendue par trois orientations :

- ▶ **Conforter le rayonnement de la centralité de Saint-Victoret à l'échelle locale**, étant donné les densités de population peu élevées et les faibles perspectives d'évolution résidentielle de la commune.
- ▶ **Conforter le dynamisme et le rayonnement économique important de Saint-Victoret**, en matière de création d'emplois, d'accueil de nouvelles entreprises et de renforcement des commerces et services en lien avec la vie des actifs venant travailler dans la commune.
- ▶ **Poursuivre le développement du potentiel économique de la zone d'activités d'Empallières** qui, conjuguée à la proximité de la gare de Pas des Lanciers, constituent des leviers de développement importants.

### 1.2 Objectifs de développement

Jouant un rôle de centralité de rayonnement local, Saint-Victoret est limité dans son développement par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Marseille Provence. La commune conforte ainsi son positionnement, en cohérence avec ses capacités. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Stabiliser la population à son niveau actuel à l'horizon 2030** tout en favorisant les conditions permettant la production d'une cinquantaine de logements environ, dont plus de la moitié par réhabilitation du parc existant.

- ▶ Saint-Victoret ne disposant d'aucune zone d'extension urbaine à vocation résidentielle du fait du PEB, **la réalisation des objectifs de production de logements pourra s'appuyer uniquement sur les capacités constructives existantes en milieu urbain.**
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Ouest** (environ 10 500 emplois à créer d'ici 2030).

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Traversé par des continuités écologiques, notamment autour des cours d'eau, et accueillant des espaces paysagers et agricoles à forts enjeux, le territoire de Saint-Victoret veille à la préservation de ses richesses. Pour permettre à ces différentes composantes de l'écrin vert et bleu de remplir leurs fonctions paysagères, écologiques et économiques, la commune vise à :

- ▶ **Protéger la colline et la barre rocheuse des Broquettes**, ligne de force paysagère majeure.
- ▶ **Conserver la fonctionnalité écologique des liaisons le long des ruisseaux Raumartin et de la Cadière**, qui traversent la commune d'Est en Ouest.
- ▶ **Valoriser ces deux cours d'eau par des cheminements doux** en préservant leurs caractéristiques écologiques et environnementales.
- ▶ **Préserver les parcs urbains du Petit Lodi, de la Glacière et celui de l'Hôtel de Ville.**
- ▶ **Protéger et mettre en valeur la plaine Notre Dame dans la continuité de Marignane.**
- ▶ **Préserver la zone agricole de Fondouille qui s'inscrit en continuité des espaces agricoles des Pennes-Mirabeau.**

### 2.2 Risques et nuisances

Exposé à des risques naturels, mais également à des nuisances importantes liées à la proximité de la plateforme aéroportuaire, Saint-Victoret prend en compte ces contraintes fortes en définissant des ambitions et un mode de développement adaptés. C'est pourquoi la commune a pour objectif de :

- ▶ **Limiter l'urbanisation à l'aune :**
  - du risque inondation ;
  - du risque d'éboulement de blocs rocheux au Pas des Broquettes ;
  - des nuisances importantes qui impactent la commune, notamment l'exposition aux zones de bruit de l'aéroport Marseille Provence.

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Saint-Victoret conforte son rayonnement local en valorisant et en faisant évoluer son centre-ville. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Poursuivre la revitalisation du noyau villageois** de Saint-Victoret.
- ▶ **Conserver une mixité des fonctions** en contribuant à la préservation des activités commerciales et de services.
- ▶ **Poursuivre le développement de l'offre de stationnement** pour répondre aux besoins liés aux activités commerciales.

#### 3.2 Conditions de déplacements

Bénéficiant de la proximité de la gare de Pas-des-Lancier, dont le potentiel est certain, et de la perspective d'une desserte en bus à haut niveau de service, Saint-Victoret entend trouver la meilleure articulation entre une desserte en transports en commun correcte et un maillage local adapté, permettant de relier les différentes polarités de la commune et d'accompagner le développement. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Améliorer le maillage et la desserte locale** afin de rendre plus aisées les liaisons vers les espaces de centralité, vers les zones d'activités de la Roseaie et d'Empallières.
- ▶ **Poursuivre l'apaisement du centre.**
- ▶ **Valoriser l'arrivée du bus à haut niveau de service** (Marignane/Vitrolles), en connexion avec le réseau de bus urbains.

- ▶ **Accompagner l'évolution de la gare TER du Pas des Lanciers en pôle d'échange multimodal**, en optimisant le rabattement des bus sur la gare, son accessibilité en modes doux et l'offre de stationnement.
- ▶ **Favoriser les connexions entre le pôle d'échanges multimodal de la gare de Pas-des-Lanciers, le parc d'activités d'Empallières et le centre-ville**, notamment en mettant à disposition des véhicules électriques et stations de recharge permettant de les alimenter.

### 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Saint-Victoret met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

#### 4.1 En zones urbaines

##### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Du fait de contraintes fortes, liées aux paysages mais surtout au PEB, Saint-Victoret fait évoluer son tissu existant de manière mesurée et proportionnée aux objectifs de développement.

Ce projet se traduit par :

- ▶ **Conforter le développement du centre-ville.**
- ▶ **Limiter la densification des secteurs d'habitat périphériques.** Des développements ponctuels sont possibles sous réserve des prescriptions du PEB et de la création des équipements.
- ▶ **Sur le reste du territoire, limiter l'urbanisation** au renouvellement urbain spontané.
- ▶ **Préserver les petits hameaux à valeur patrimoniale.**

## 4.1.2 A vocation économique

La commune conforte par ailleurs ses dynamiques économiques, inscrites dans les tendances à l'échelle du bassin ouest en optimisant le fonctionnement de ses zones d'activités existantes. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Poursuivre le développement du parc d'activités d'Empallières** qui accueille des activités industrielles et tertiaires orientées vers l'aéronautique, les systèmes, les services avancés à l'industrie.
- ▶ **Restructurer et dépolluer la zone d'activités vieillissante de la Roseraie**, afin d'attirer de nouvelles entreprises, tout en maintenant les entreprises existantes.

## 4.2 En zones d'extension

### 4.2.1 A vocation économique

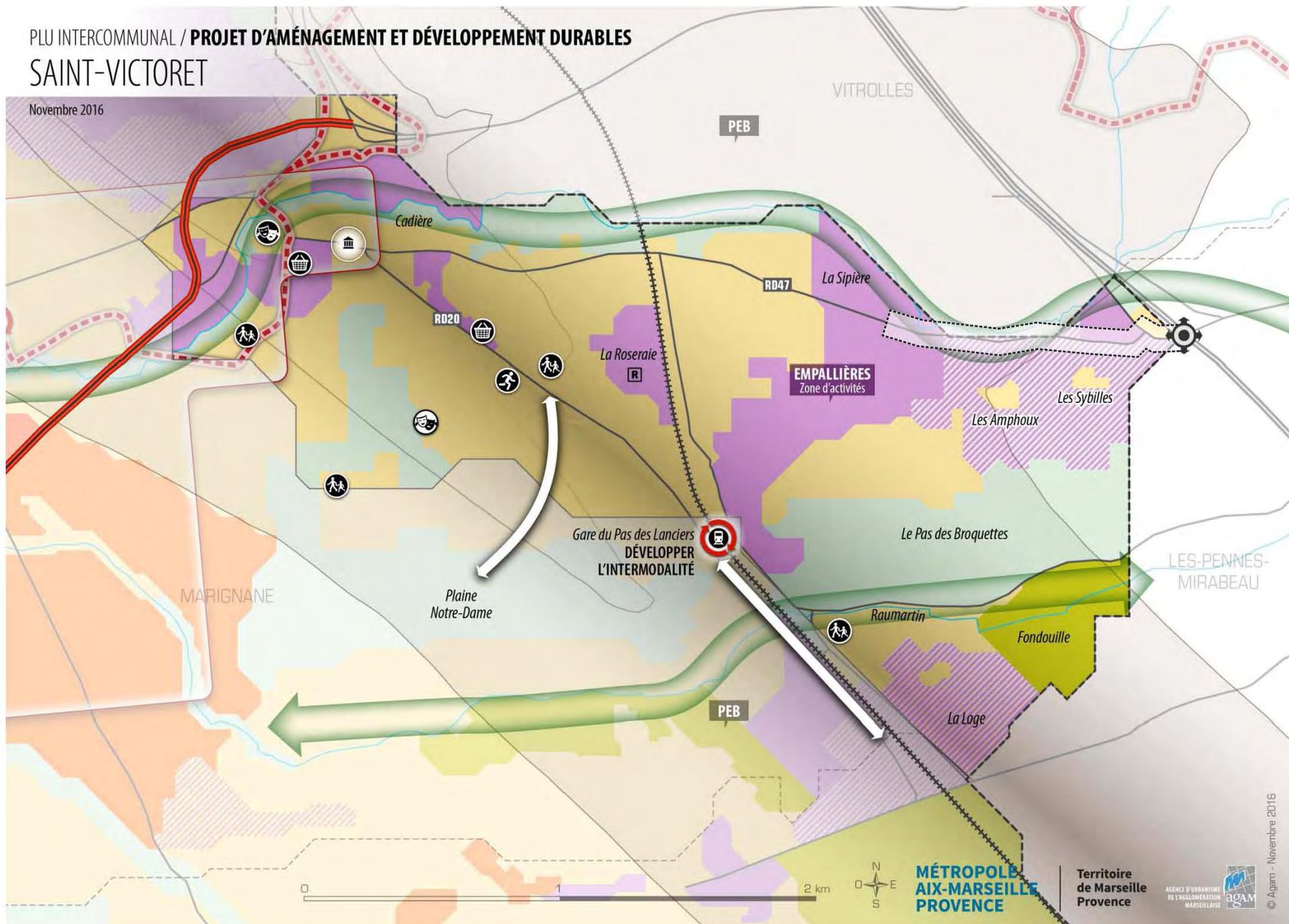
En cohérence avec les zones d'activités existantes ou en projet, sur le territoire communal et dans les communes voisines, Saint-Victoret accroît l'offre accessible aux entreprises en mobilisant les potentiels dont elle dispose pour du développement économique. Cette ambition se traduit par les orientations suivantes :

- ▶ **Engager le développement de l'espace d'activités économiques de la Loge**, afin d'accueillir du tertiaire et de la petite industrie, dans une cohérence intercommunale en lien avec les projets de développement de Gignac-la-Nerthe.
- ▶ **Permettre la création d'une nouvelle zone d'activités dans le secteur des Sybilles**, en continuité du parc d'activités d'Empallières et en cohérence avec les projets de développement des Pennes-Mirabeau, afin de conforter le positionnement économique de Saint-Victoret.



PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**SAINT-VICTORET**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊗ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

## ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎨 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🌊 Baignade / Sports nautiques
- 🚤 Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎨
- 🏥
- 🛒
- 🌊
- 🚤
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- Intensifier la ville
- Faire évoluer le tissu bâti
- Conserver les patrimoines et paysages urbains
- Limiter la densification
- Conforter la vocation économique des zones dédiées
- Zones d'extension à vocation économique
- Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- Zones d'extension à vocation mixte
- Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- Valorisation / développement des activités touristiques
- R Optimisation / renouvellement urbains

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préserver et redynamiser le centre historique
- 📐 Périmètre de la centralité
- 🚦 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- 🚆 Transport en commun en site propre
- 🔄 Créer un pôle d'échanges
- 📏 Requalifier / préserver les entrées de ville
- ↔️ Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- 🚶 Favoriser les modes doux

### PROTECTION

- 🌿 Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- 🌾 Protéger les secteurs agricoles
- ➡️ Protéger / restaurer les liaisons écologiques
- 🏞️ Préserver les vues
- ➡️ Coupure d'urbanisation
- 🌱 Développer la nature en ville

# SAUSSET LES PINS

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Éléments spécifiques et identitaires, centralité

Les qualités géographiques de Sausset-les-Pins, indissociables des atouts de la Côte Bleue, orientent la déclinaison du projet intercommunal à Sausset-les-Pins dans trois grandes directions :

- ▶ **Affirmer la vocation balnéaire en misant sur l'économie du tourisme et des loisirs autour de l'identité maritime** : accueil d'établissement hôtelier en cohérence avec les activités commerciales /développement des sports nautiques) ; lieux supports d'activités événementielles ;
- ▶ **Valoriser le patrimoine urbain et paysager du littoral de la Côte Bleue** : aménagement continu de la « promenade de la corniche » ; réaménagement des espaces publics de la façade touristique et littorale ;
- ▶ **Conforter le rôle de la centralité à l'échelle locale** compte tenu de l'attractivité modérée de la gare et du potentiel de développement réduit de la commune.

### 1.2 Objectifs de développement

Centralité de rayonnement local confrontée à certaines contraintes limitant son développement, notamment les exigences de protection de son cadre privilégié, la commune vise une dynamique de croissance modérée à faible. Cet objectif se traduit par les principes suivants :

- ▶ **Créer les conditions facilitant l'accueil, à l'horizon 2014-2030, d'un peu plus de 300 habitants et la production de près de 270 logements.**
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 60% des objectifs résidentiels, contre 40% en extension.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Entre atouts du littoral et richesses du massif de la Nerthe, Sausset-les-Pins est confrontée à des enjeux majeurs de protection de son environnement et de ses paysages. Pour répondre à cette exigence, la commune met en œuvre les principes suivants :

- ▶ **Protéger les cœurs de nature du Massif de la Nerthe et les espaces naturels majeurs littoraux.**
- ▶ **Préserver la continuité écologique du grand Vallat**, lien entre le littoral et la plaine agricole de Saint Julien/Saint Pierre et marqueur de l'identité communale.
- ▶ **Valoriser son parcours en renforçant son accessibilité piétonne**, en bouclant des parcours de randonnées et en renforçant la signalétique.
- ▶ **Préserver le couvert de pins** qui renforce l'ambiance maritime des secteurs urbanisés à l'Est.
- ▶ **Valoriser le Château de Sausset** bâti en surplomb et son parc arboré, fortement perceptible.
- ▶ **Traiter les fronts bâtis en ligne de crête de part et d'autre de l'entrée de ville** afin de minimiser l'impact des habitations situées en surplomb et les rebords de plateau (traitement végétalisé par exemple).
- ▶ **Protéger de l'urbanisation les secteurs de la Folie, les Bénéts, Valapoux et l'Escalette**, en interface avec la zone naturelle.
- ▶ **Permettre la préservation et la valorisation du paysage de la plaine agricole de saint Pierre/Saint Julien via le développement de la viticulture.**

### 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des risques naturels, notamment les phénomènes hydrauliques et les mouvements de terrain, Sausset-les-Pins prend en compte ces contraintes dans la définition des modalités de son développement et dans l'évolution de son tissu urbain existant. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Prendre en compte le risque inondation** qui concerne les différents vallons des contreforts littoraux jusqu'au trait de côte.
- ▶ **Contrôler et limiter l'évolution des secteurs soumis à des risques d'éboulement non négligeables**, en particulier au nord de la RD5 et à l'ouest de la commune.

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Afin de jouer son rôle de centralité locale, la commune conforte son positionnement, à dominante résidentielle et touristique. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Conforter la centralité du cœur de village.**
- ▶ **Valoriser le port de plaisance**, véritable marqueur identitaire et atout pour la centralité qui se développer à ses abords.
- ▶ **Favoriser des aménagements spécifiques pour les piétons** sur certains axes/rues.
- ▶ **Adapter la programmation des équipements en cohérence avec le développement urbain.**

#### 3.2 Conditions de déplacements

Bénéficiant de la présence d'une gare et d'une liaison routière structurante, il s'agit pour la commune d'améliorer l'articulation entre ces voies d'accès importantes et le maillage au sein du territoire. La commune vise pour ce faire à :

- ▶ **Améliorer l'accessibilité et la maîtrise du stationnement** du centre ancien.
- ▶ **Adapter le fonctionnement de la RD5 à ses multiples usages** : transit, liaison inter-quartier, desserte des activités commerciales et de service.
- ▶ **Améliorer par un maillage en modes doux les connexions** entre les grands équipements à vocation intercommunale, située en entrée de ville, le centre ancien et les quartiers d'habitat périphériques.

### 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Sausset-les-Pins met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

#### 4.1 En zones urbaines

##### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Si son tissu urbain présente une sensibilité particulière, sur le plan des formes urbaines et du patrimoine urbaine en particulier, la commune n'est pas dépourvue de capacités d'évolution au sein de son enveloppe urbanisée. Ainsi, pour mettre en œuvre un développement adapté aux enjeux auxquels il est confronté, Sausset-les-Pins se fixe les objectifs suivants :

- ▶ **Faciliter l'évolution des tissus urbains situés autour de l'hyper centre** afin de maintenir son attractivité.
- ▶ **Conserver les secteurs situés sous la voie ferrée**, qui sont caractérisés par une sensibilité aux plans patrimonial et paysager.
- ▶ **Limiter la densification au renouvellement urbain** spontané dans le reste du tissu urbain.
- ▶ **Poursuivre le rééquilibrage du parc de logement actuel** et privilégier le petit collectif.
- ▶ **Adapter la programmation des équipements** en cohérence avec le développement urbain.
- ▶ **Créer des perméabilités dans le tissu urbain** : développement d'un réseau piétonnier et cyclable en direction des équipements et vers le port.
- ▶ **Préserver le patrimoine urbain dans le centre ancien** : château Charles Roux, sur les zones périphériques : le bâtiment de l'auberge de la Folie, la Ferme neuve.

##### 4.1.2 A vocation économique

Commune à dominante résidentielle, dispose de certains potentiels de développement économique, principalement autour d'activités présentes au

sein du tissu urbain et du potentiel touristique. Sausset-les-Pins conforte ses dynamiques, en mettant en œuvre les orientations suivantes :

- ▶ **Accompagner et stimuler le développement de l'économie dans le tissu urbain**, qui constitue la principale source d'emploi de la commune.
- ▶ **Développer et diversifier l'offre touristique**, principal atout de la commune

## 4.2 En zones d'extension

### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

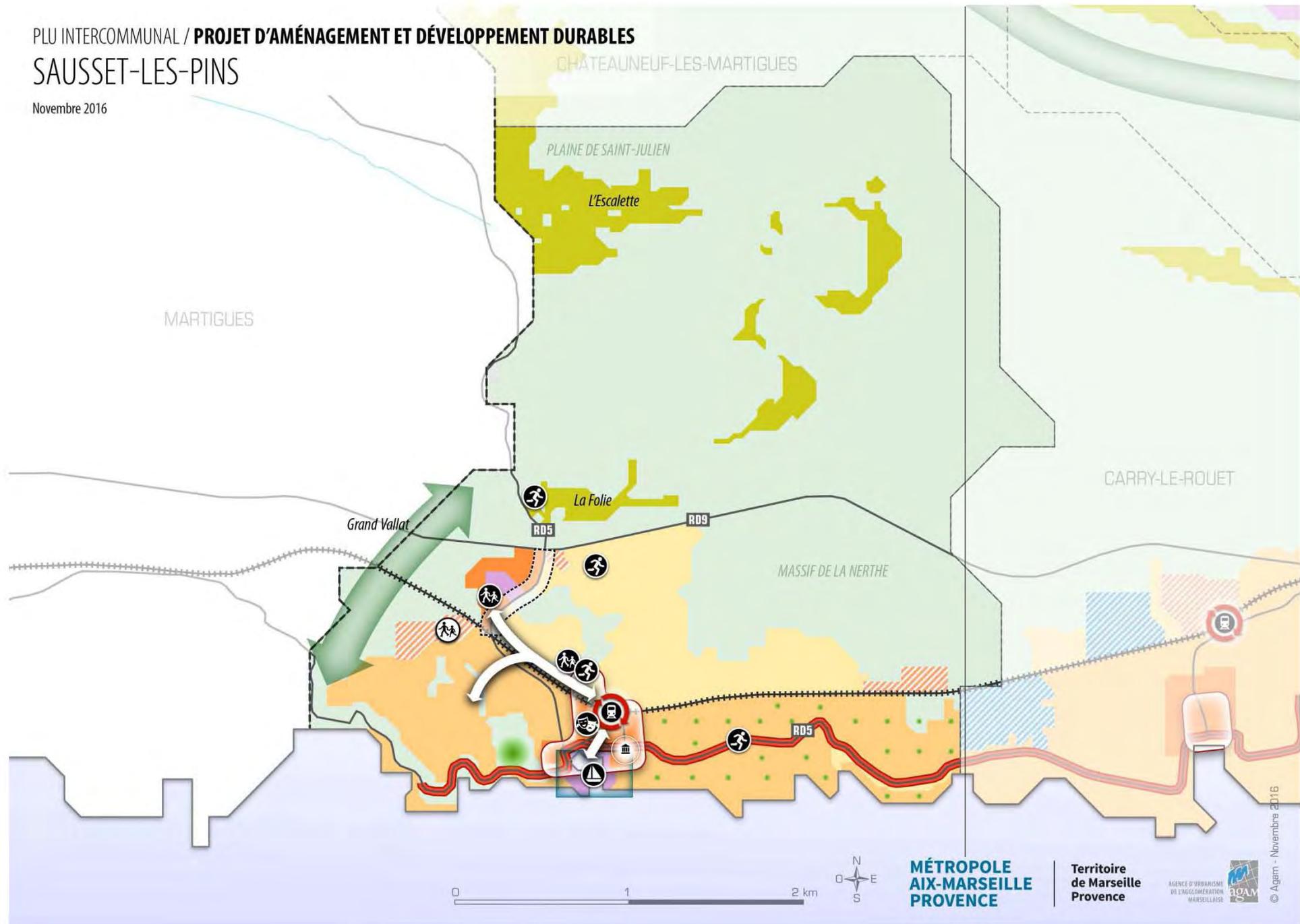
La commune dispose de potentiels de développement en extension, qui bien que limités, contribueront à la mise en œuvre des objectifs démographiques. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Finaliser l'urbanisation de l'entrée de ville par la RD5** en favorisant la diversification des typologies d'habitat.
- ▶ **Maintenir pour du long terme, sur la zone d'extension située sur le plateau Ouest, une zone dédiée aux équipements**, afin de répondre aux besoins.



PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**SAUSSET-LES-PINS**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- Limite MPM
- Autoroute
- Échangeur
- Voie départementale
- Voie ferrée
- Gare
- Cours d'eau

## ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

### Existants

- Scolaires (collèges, lycées)
- Sportifs, loisirs
- Culturels
- Santé
- Commercial
- Baignade / Sports nautiques
- Port de plaisance
- Tourisme
- Événementiel
- Énergies renouvelables

### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- Intensifier la ville
- Faire évoluer le tissu bâti
- Conserver les patrimoines et paysages urbains
- Limiter la densification
- Conforter la vocation économique des zones dédiées
- Zones d'extension à vocation économique
- Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- Zones d'extension à vocation mixte
- Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- Valorisation / développement des activités touristiques
- Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- Protéger les grands espaces naturels et paysages
- Protéger les secteurs agricoles
- Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- Préserver et redynamiser le centre historique
- Périmètre de la centralité
- Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- Transport en commun en site propre
- Créer un pôle d'échanges
- Requalifier / préserver les entrées de ville
- Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- Favoriser les modes doux

- Préserver les vues
- Coupure d'urbanisation
- Développer la nature en ville



# CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN CENTRE

ALLAUCH  
MARSEILLE  
PLAN-DE-CUQUES  
SEPTEMES-LES-VALLONS

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Adossée aux massifs du Garlaban et de l'Etoile, Allauch et ses vues grandioses sur la rade marseillaise s'inscrivent dans une toile de fond paysagère propice à son attractivité. Conjuguées à la proximité immédiate du bassin d'emploi marseillais, ses qualités géographiques ont ainsi largement contribué à la forte poussée démographique observée sur le territoire au cours des dernières années.

Dans leur ensemble, ces dynamiques urbaines pourraient être encore modérément favorisées, à l'avenir, dans des secteurs au relief clément et des capacités foncières encore significatives en plaine. Un tel scénario n'est cependant pas sans risque. En repoussant toujours plus loin les frontières de la ville, il peut accentuer la relative perte de vitesse du village et se traduire par une banalisation des qualités paysagères allaudiennes originelles.

La déclinaison communale du projet intercommunal est liée à quatre grandes orientations :

- ▶ **Affirmer le rôle de centralité de bassin d'Allauch.**
- ▶ **Maîtriser les impacts de l'urbanisation en piémont** pour préserver l'identité paysagère communale et le rayonnement du centre ancien.
- ▶ **Anticiper les effets de l'amélioration de l'accessibilité avec la LINEA RD4D** sur le développement urbain du piémont.
- ▶ **Renforcer la centralité organisée autour du centre ancien**, afin de conforter son attractivité au-delà des frontières de la commune (de Plan-de-Cuques aux franges urbaines marseillaises).

### 1.2 Objectifs de développements

Ainsi, la commune contribue au développement du Territoire de Marseille Provence en visant de :

- ▶ **Créer les conditions facilitant l'accueil, pour la période 2014-2030, d'environ 1 600 habitants et la production de près de 2 000 logements.**
- ▶ Au sein de cette production nouvelle, **diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins**, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux tels que définis dans le contrat de mixité sociale.
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 45% des objectifs résidentiels, contre 55% en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Centre y compris Marseille (50 000 emplois).**

## 2 Pour un écran vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Inscrit dans cadre naturel sensible, en proximité des massifs de l'Etoile et du Garlaban, Allauch veille à préserver les richesses paysagères et environnementales, clés de son attractivité. Elle vise ainsi à :

- ▶ **Protéger les cœurs de nature, continuités écologiques et structures paysagères majeures** formées par les massifs de l'Etoile et du Garlaban, y compris le secteur naturel de Sainte-Croix en limite du village.
- ▶ **Préserver les vues sur le grand paysage** : massifs de l'Etoile et du Garlaban, panorama grandiose sur l'ensemble de la rade marseillaise et depuis la plaine agricole d'Enco-de-Botte.
- ▶ **Faciliter et améliorer la lisibilité des accès existants** notamment depuis le plateau de l'Environnement, Pichauris et Notre-Dame du Château afin d'encadrer la fréquentation des cœurs de nature.
- ▶ **Limiter le développement des secteurs de franges urbaines**, marqués par une transition abrupte avec les espaces naturels (Garlaban et Etoile)

et une forte visibilité (secteur des plaines, nord du Logis Neuf, Barbaou...).

- ▶ **Préserver de l'urbanisation le vallon de la Garderonne**, notamment en lien avec le futur tracé de la LINEA-RD4d à proximité.
- ▶ **Préserver la partie naturelle du Vallon de l'Amandier**, dans le quartier des Rascous, en lien avec le passage du Jarret
- ▶ **Protéger et mettre en valeur** (aménagement des berges et modes doux quand la topographie et les constructions existantes le permettent) **le ruisseau du Jarret et sa ripisylve**, en inscrivant ce projet dans une démarche intercommunale, sur les séquences qui le permettent techniquement.
- ▶ **Préserver les terres agricoles** qui participent de l'économie locale afin de mieux valoriser les qualités du terroir Allaudien : La Pounche, Enco de Botte, Pichauris, le Logis-Neuf...
- ▶ **Prévoir l'aménagement d'un parc urbain sur le site des Gourres**, après la mise en sécurité de ce site.
- ▶ **Permettre l'implantation d'un refuge pour animaux et d'un cimetière animalier paysager en frange du massif**, dans une perspective d'aménagement intégré et qualitatif

## 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des risques naturels, notamment les phénomènes hydrologiques, les mouvements de terrain, et les incendies, la commune est également soumise à un risque technologique, lié au passage du gazoduc, et aux nuisances liées aux infrastructures routières existantes ou en développement. Ces contraintes sont prises en compte dans la définition des modalités de son développement et dans l'évolution de son tissu urbain existant en mettant en œuvre les principes suivants :

- ▶ **Prendre en compte le risque d'inondabilité** induit par la traversée du Jarret d'Est en Ouest et de ses affluents.
- ▶ **Intégrer les zones soumises au mouvement de terrain** lié à la présence d'anciennes carrières de gypse (plan de prévention des risques existant).
- ▶ **Mieux encadrer le risque incendie** dans les secteurs en aléas forts.
- ▶ **Maîtriser l'urbanisation sur les secteurs impactés par la zone de prescription liée au passage du gazoduc.**

- ▶ **Anticiper dans les futurs aménagements les nuisances sonores** qui seront suscitées par la future voie LINEA.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Afin de jouer son rôle de centralité locale, la commune conforte son positionnement, à dominante résidentielle, dans le respect du tissu local. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Affirmer les contours d'une centralité qui s'étirent du centre ancien aux quartiers situés à l'aplomb du village** (périmètre englobant des équipements sportifs, culturels, administratifs, commerces... ainsi qu'une densité de population relativement importante).
- ▶ **Conjuguer densification de la centralité et préservation de l'identité séculaire du vieux village** : prolonger la trame urbaine villageoise existante (maisons en bande, hauteurs harmonisées...) à destination du secteur de Saint-Roch/Sainte-Anne.
- ▶ **Renforcer l'offre commerciale et de services dans le village**, notamment avec une offre complémentaire avec les commerces du Logis-Neuf.
- ▶ **Encadrer le stationnement sur voirie** afin de libérer l'espace public dans le vieux village, dans la continuité de la politique de stationnement menée ces dernières années.
- ▶ **Améliorer l'offre d'équipements de proximité**, en adéquation avec l'augmentation de la population à termes.
- ▶ **Améliorer/développer la qualité et la trame des espaces publics** favorisant, d'une part, l'animation urbaine du centre et, d'autre part, ses liens avec les micro-centralités telles que La Pounche ou le Logis-Neuf.
- ▶ **Renforcer la présence de la nature en ville**, par la création/préservation d'une trame verte (espaces libres, boisements...).
- ▶ **Développer les liaisons** entre les espaces résidentiels monofonctionnels de l'Ouest d'Allauch et la centralité voisine de Plan-de-Cuques.

## 3.2 Conditions de déplacements

Peu desservi aujourd'hui par les transports en commun, Allauch bénéficie toutefois d'une perspective d'amélioration de la desserte dans le cadre de la création de la LINEA. Dans ce cadre, la commune vise à articuler au mieux développement urbain et conditions d'accessibilité, en tenant compte des dynamiques polarisatrices de la ville centre Marseille. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Adapter l'intensité urbaine à la qualité modérée de la desserte** en transports en commun sur la majeure partie du territoire communal (secteurs desservis par des lignes de bus régulières).
- ▶ **Valoriser les potentialités urbaines liées à la création de la LINEA** (notamment dans les secteurs de La Pounche et de Fontvieille), quand cela est possible techniquement : perspectives d'évolution du tissu ; aménagement des abords de la voirie (espaces publics et verts, modes doux, façades urbaines...).
- ▶ **Créer les conditions d'un rabattement aisé et rapide à destination du pôle d'échanges de La Rose** (renforcement de la desserte bus, rabattement à destination du BHNS de Château-Gombert).
- ▶ **Améliorer, lorsque la sécurisation des conditions de déplacement le justifie, le maillage viaire des quartiers pavillonnaires** marqués par une topographie chahutée.
- ▶ **Développer et sécuriser les circulations douces**, entre polarités communales (Le village, Le Logis-Neuf, La Pounche) notamment.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Du fait de contraintes fortes, liées aux richesses du cadre environnemental et paysager, Allauch fait évoluer son tissu existant de manière mesurée et proportionnée aux objectifs de développement. Ce projet se traduit par les objectifs suivants :

- ▶ **Fort de ces qualités paysagères et environnementales importantes, des secteurs sont en limitation de la densification et ne sont pas en mesure de subir de changements urbains :**
  - Le nord du Logis Neuf et la Fève présentent une topographie très chahutée qui ne favorise pas les extensions urbaines et une voirie non adaptée au développement ;
  - Barbaraou en limite du Garlaban et du secteur des Douces : ce secteur en position d'interface est détaché de l'urbanisation existante et présente une rupture qualitative avec Marseille ;
  - Enco de Botte : la dominante agriculture en activité est visible, l'urbanisation sous forme de hameaux, éloignés de la centralité et des équipements, n'est pas pertinente de développer.
- ▶ **Bénéficiaire de voiries et réseaux suffisants ou d'une desserte en transports en commun proche, les tissus urbains de quatre grands secteurs de la commune disposent de capacités d'évolution :**
  - Les secteurs de Bon Rencontre, Les Rampins, le Logis Neuf, les Gonagues, en direction de Plan-de-Cuques : la structure urbaine, autour de l'axe principal, le bon niveau en équipements et services, font de ce site propice à une évolution urbaine, en accentuant la présence de la nature en ville, notamment dans les opérations nouvelles ;
  - Le Village, Saint-Roch et ses abords : dans la continuité de la dynamique de renouvellement de ces dernières années, des capacités d'évolution de cet espace de centralité sont possibles, tout en pérennisant et protégeant la forme urbaine et l'architecture villageoise du centre ancien, qui dispose de fortes qualités patrimoniales ;
  - La Pounche : en continuité urbaine du village et de Marseille, cette entité urbaine dispose d'équipements et sera à terme mieux connecté avec l'arrivée de la LINEA-RD4d, où l'urbanisation des dents creuses et une densification devra être adaptées (travail sur les enveloppes urbaines, gabarit des constructions). La LINEA-RD4d permettra également un travail sur l'espace public et les liaisons douces, en forts déficit dans ce secteur.
  - Fontvieille : aux abords de la zone économique, la desserte et les équipements du secteur permettent une évolution, avec l'ambition de

(re)qualifier l'entrée de ville sud d'Allauch (RD4d) qui contribue à la mise en scène du territoire.

- ▶ **Protéger les éléments les plus remarquables du patrimoine communal bâti** : édifices religieux, moulins et bastides.
- ▶ **Assurer la conservation de la forme urbaine des hameaux de la Fève et de la Pounche tout en permettant le renouvellement urbain.**
- ▶ **Permettre les évolutions** et extension selon les besoins des sites à vocation d'équipements médico-sociaux **de La Pagerie et de Valfleury**, tout en prenant en compte les enjeux de desserte et de préservation des espaces boisés.

#### 4.1.2 A vocation économique

Commune à dominante résidentielle, Allauch dispose de certains potentiels de développement économique, principalement autour des activités de Fontvieille.

Elle conforte ses dynamiques, en mettant en œuvre les orientations suivantes :

- ▶ **Permettre le développement de la zone d'activités de Fontvieille**, spécialisée dans l'accueil de petites unités industrielles et les activités agro-alimentaires.
- ▶ **Assurer une pérennité des espaces commerciaux de l'entrée de ville sud** (secteur de Barbarau) et de son développement, tout en introduisant un traitement qualitatif et une complémentarité avec l'activité commerciale de la centralité.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

En complément à l'évolution de son tissu, Allauch mobilise ses capacités en extension pour le développement de programmes résidentiels ou mixtes, selon les principes suivants :

- ▶ **La topographie et les sensibilités environnementales limitent le développement en extension du territoire communal. Douze sites seront intégrés au projet :**
  - Le secteur du golf avec un équipement sportif en entrée de ville
  - Les Gonagues, en attente de mise en place des réseaux (accès voiries et pluvial, notamment) ;

- Les Gaspiates ;
- Les Plaines, en attente de mise en place des réseaux (pluvial, notamment) ;
- Tardinaou ;
- Saint-Roch ;
- Sainte-Croix : en extension du village ;
- Sainte-Anne ;
- La Pounche ;
- Les Embucs ;
- Gayedon – Gramenoué ;
- Pauvre-Bête.

- ▶ **L'amélioration du réseau viaire et la mise à niveau des équipements de superstructure conditionnent l'ouverture à l'urbanisation de ces zones.**

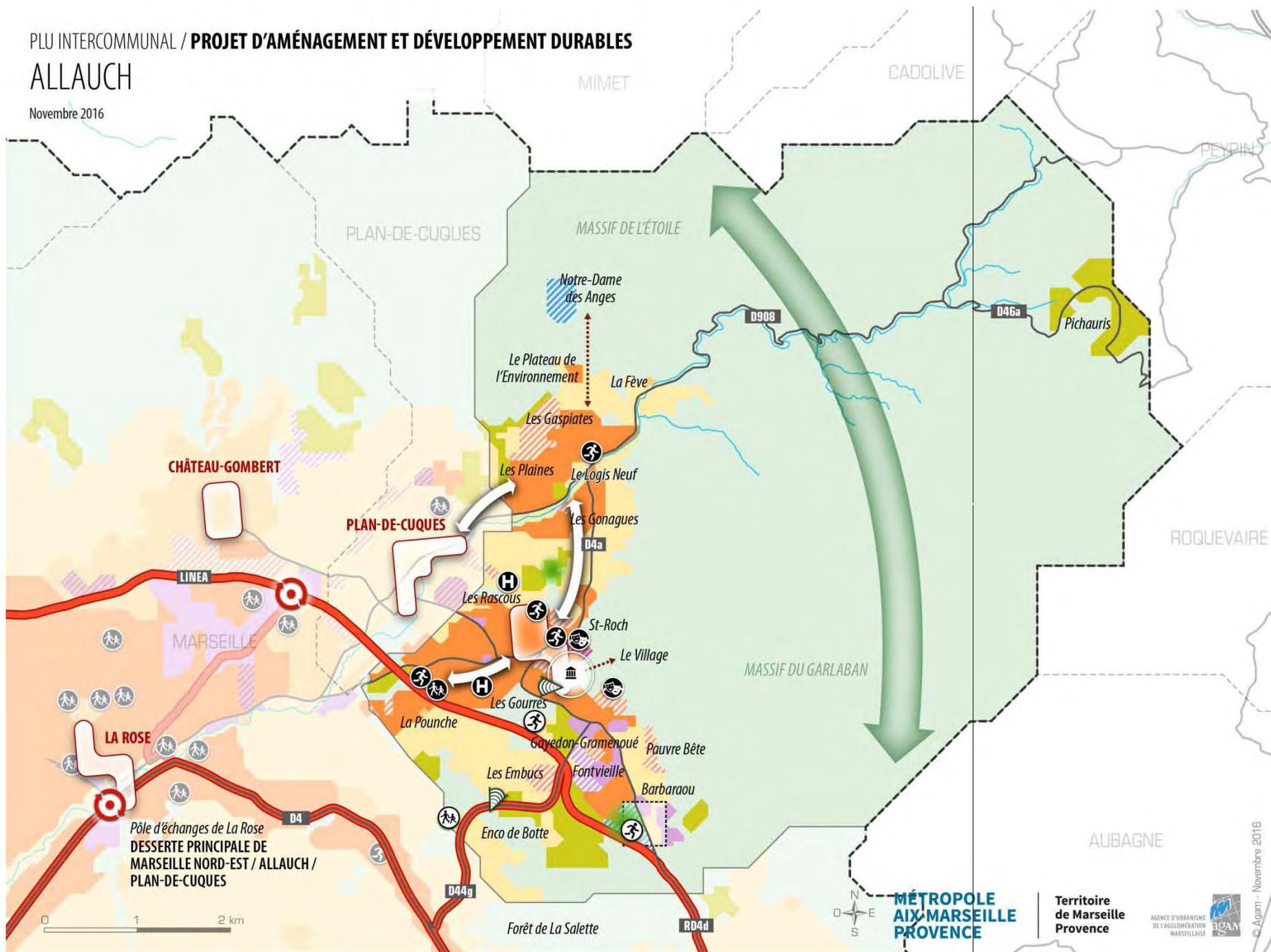
#### 4.2.2 A vocation économique

La commune dispose de potentiels de développement en extension, qui bien que limités, contribueront au développement économique de la commune et du territoire du bassin centre. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Conserver une capacité foncière mesurée en extension** pour le développement et l'organisation économique du secteur de Fontvieille (secteur urbanisable à moyen et long terme).
- ▶ **Chemin Notre-Dame des Anges, permettre la création d'un refuge et d'un cimetière animaliers.**

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**ALLAUCH**

Novembre 2016



## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

#### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

#### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville



# MARSEILLE

<b>1 Pour une ambition et un positionnement métropolitains</b>	<b>120</b>
1.1 Un grand Port, plateforme d'échanges du Sud européen, deuxième port de Méditerranée, entrée Sud de l'Europe	120
1.2 Un littoral Marseillais où la relation avec la Ville doit être valorisée	120
1.3 Une ville touristique, culturelle et événementielle, dont l'attractivité s'est renforcée	124
1.4 Marseille métropole de la mer, porte de l'Europe dans le bassin méditerranéen	124
1.5 Le Grand Centre-Ville et son cœur patrimonial, un enjeu majeur pour le projet métropolitain	125
1.6 Conforter le développement économique par une capacité d'accueil dans les zones économiques dédiées et en tissu urbain mixte	127
1.7 Développer et structurer l'économie de la connaissance pour contribuer au renforcement des filières d'excellence	128
1.8 Développer l'offre en équipements métropolitains	130
<b>2 Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie</b>	<b>134</b>
2.1 Conforter la protection des massifs, réservoirs de biodiversité, et définir précisément les limites de la ville en arrêtant le mitage des territoires de frange.	134
2.2 Conforter la trame verte et bleue au sein de la ville constituée, intégrer des espaces supports de biodiversité et permettre l'accueil du public, favoriser les espaces de nature pour lutter contre les îlots de chaleur.	135
2.3 Préserver des espaces ouverts dans la ville, y développer des projets à vocation agricole, paysagère et/ou de loisirs et réhabiliter les carrières en fin d'exploitation.	135
2.4 Préserver le canal de Marseille en eau comme ouvrage essentiel à la structuration du territoire marseillais et en aménager certaines sections dans une logique de liaison douce et/ou de belvédère sur la ville.	136

2.5 Concilier le renforcement de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine urbain, architectural et paysager avec les dynamiques de renouvellement et d'intensification de la ville.	136
<b>3 Pour une organisation structurée du développement - Marseille, ville des proximités et éco-mobilités</b>	<b>140</b>
3.1 Renforcer la place des centralités pour structurer le développement urbain	140
3.2 Placer l'amélioration des conditions de déplacements au cœur du projet urbain	146
3.3 Maîtriser la production de logement à l'aune de l'évolution des conditions de déplacements et d'équipements et diversifier l'offre de logements	147
<b>4 Pour un urbanisme raisonné et durable</b>	<b>149</b>
4.1 Prendre en compte les risques et nuisances et s'en prémunir	149
4.2 Privilégier le renouvellement urbain et améliorer la cohérence urbanisme/transports	150
4.3 Articuler l'intensité du développement résidentiel et le potentiel des territoires selon une stratégie allant de la conservation à l'intensification	151
4.4 Inscrire la sobriété énergétique au cœur des projets	152
4.5 Apaiser la ville	154
4.6 Placer le renforcement de l'offre commerciale au service de la proximité et de la revitalisation du centre-ville	155

# 1 Pour une ambition et un positionnement métropolitains

Marseille, ville capitale de la grande Métropole du Sud de l'Europe, dans le bassin méditerranéen, dispose de nombreux atouts pour affirmer son rôle de moteur dans la métropole. Elle est engagée depuis près de 20 ans dans un processus de reconquête démographique, économique et urbaine, qui la conforte en tant que cœur de métropole au rayonnement euro-méditerranéen. Le PADD entend conforter ce rôle en renforçant le positionnement métropolitain de la cité phocéenne.

Ce renouveau de la Cité Phocéenne et l'affirmation de son rôle de moteur du développement métropolitain et régional reposent sur différents atouts, au premier rang desquels la mer et le littoral, qui conditionnent largement son attractivité et son développement.

La présence de la mer, qui constitue une façade majeure tant pour la ville que pour toute la Métropole, a fondé l'histoire et le développement de ce territoire, à la fois force et atout pour l'avenir.

Les enjeux qui en découlent pour le développement de Marseille et de la Métropole sont primordiaux dans le contexte de la mondialisation et du changement climatique.

Les espaces littoraux sont cependant des espaces fragiles, limités et convoités pour lesquels l'action publique doit jouer un rôle de régulateur, en intégrant enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

Le Parc National des Calanques, le Contrat de Baie, les démarches « Ports Propres », Natura 2000 en mer, sont autant d'initiatives qui participent à cet effort de régulation et de valorisation.

## 1.1 Un grand Port, plateforme d'échanges du Sud européen, deuxième port de Méditerranée, entrée Sud de l'Europe

La façade maritime est occupée quasi pour moitié par le Port, support de nombreuses fonctions logistiques, économiques, touristiques, ... Les évolutions nécessaires du Port et la relation avec le tissu urbain passeront par la structuration de cette façade.

Le PADD confirme l'importance des activités portuaires sur les bassins Est et le nécessaire développement des porosités urbaines et fonctionnelles entre la

Ville et le Port. Dans cette perspective, il est nécessaire de consolider la relation Ville-Port et d'améliorer le traitement de ces interfaces.

- ▶ **Structurer et organiser les activités et espaces portuaires**, autour de trois séquences identifiées dans le cadre de la "Charte Ville-Port", afin d'accompagner le développement de l'économie portuaire autour de vocations multiples :
  - La séquence 1, de J4 à Arenc, représente « **le Port Ouvert sur la Ville** » et comprend notamment le centre décisionnel, le trafic passager qu'il s'agira de consolider.
  - La séquence 2, d'Arenc à la Forme 10, constitue le **Port Industriel et commercial** ; site d'accueil des bateaux de croisières, de la réparation navale, et du trafic conteneurs, il est également le support d'un hub roulier et porte le projet de développement et de renforcement de la plateforme ferroviaire de Mourepiane.
  - La dernière séquence s'étend de Saumaty à l'Estaque, il s'agit de **L'Estaque Maritime**, où est prévue la requalification de Saumaty ; le site de la Lave, dédié au tourisme et aux activités liées au monde sous-marin, est emblématique du littoral marseillais.
- ▶ **Préserver la vocation première économique et commerciale** des bassins du port et garantir les usages et implantations essentielles à leur attractivité et leur compétitivité.

## 1.2 Un littoral Marseillais où la relation avec la Ville doit être valorisée

La valorisation de cette relation unique passe par les nombreux sites patrimoniaux urbains, culturels et paysagers du littoral marseillais qu'il convient de valoriser et rendre davantage accessible.

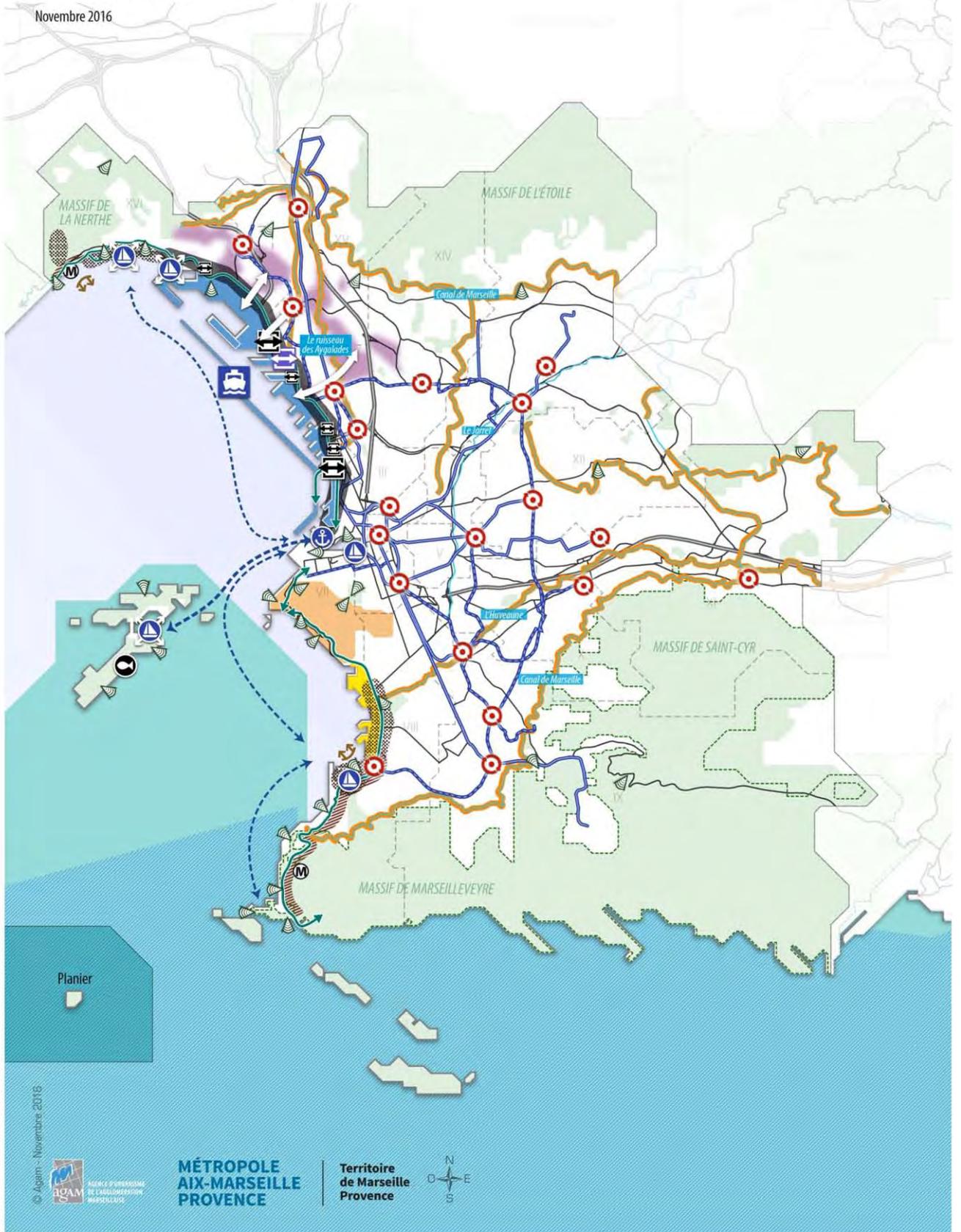
Le PADD poursuit 3 objectifs dans ce sens :

- ▶ Tout d'abord, il s'agira d'**améliorer les accès au littoral et aux plages** par les **transports en commun**, mais aussi de maintenir ou de créer des porosités dans les quartiers de front de mer.

- ▶ Le "génie des lieux" propres aux **quartiers en balcon sur la mer** ressort d'une ambiance littorale spécifique, d'une adaptation des aménagements au relief, de la perception du tissu bâti et du rapport entre les espaces bâtis et les espaces de nature, depuis la mer et les quartiers environnants. Citons notamment de l'Estaque, de Roucas, de Bompard, de Vauban, ... Il s'agira de **permettre leur évolution et leur modernisation sans rien perdre de leurs qualités.**
- ▶ Enfin, le PADD promeut **la mise en valeur des petits ports de la rade, emblématiques de Marseille, tels que Les Goudes, le Vallon des Auffes, ...**, par :
  - Le maintien de la qualité des espaces publics dans le respect du site concernant son accessibilité, ses caractéristiques architecturales, ainsi que celle des que des petits patrimoines bâtis du littoral comme les jardins,....
  - La préservation des principaux panoramas sur la rade et la qualité paysagère des séquences routières d'entrée de ville, dont l'A7, l'A55, les routes du Rove et de la Gineste.

# PLU INTERCOMMUNAL / PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES MARSEILLE - LITTORAL

Novembre 2016



## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limites communales
-  Limites MPM
-  Autoroute
-  Voie départementale
-  Cours d'eau

### DÉVELOPPER LES RELATIONS URBAINES, FONCTIONNELLES ET ÉCONOMIQUES ENTRE LA VILLE ET LE PORT DE COMMERCE

-  Optimiser l'espace et intensifier l'utilisation du port
-  Améliorer l'interface ville/port
-  Portes principales des bassins Est du GPMM
-  Portes secondaires des bassins Est du GPMM
-  Portes principales à créer
-  Préserver les capacités industrielles et logistiques dans les zones arrières portuaires
-  Optimiser la localisation des activités croisières/ferries
-  Créer les conditions du développement des activités du Port

### METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE URBAIN, CULTUREL ET PAYSAGER DU LITTORAL

-  Préserver le «génie des lieux» des quartiers construits en balcon sur la mer tout en permettant leur modernisation
-  Préserver les vues emblématiques sur la rade depuis le littoral
-  Rechercher une continuité pour la promenade littorale
-  Valorisation des potentiels de liaisons douces autour du canal, ses dérivations et des cours d'eau

### PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL LITTORAL ET MARITIME EXCEPTIONNEL

-  Aire marine protégée (Natura 2000)
-  Espace naturel protégé / parc ou boisement existant ou à créer
-  Périmètre terrestre du cœur de Parc national des Calanques
-  Périmètre marin du cœur de Parc national des Calanques
-  Permettre le développement des cultures marines en compatibilité avec la préservation des milieux

### DEVENIR UNE MÉTROPOLE EMBLÉMATIQUE DU NAUTISME EN MÉDITERRANÉE

-  Valoriser les ports de plaisance et intégration urbaine et paysagère
-  Augmenter/consolider la capacité des ports (selon les cas)
-  Aménager les installations pour les grands événements nautiques

### GÉRER LES ACCÈS AU LITTORAL

-  TCSP existants
-  TCSP en projet
-  Pôles d'échanges
-  Organiser et maîtriser le stationnement
-  Développer les navettes maritimes
-  Améliorer les échanges avec les zones arrières portuaires

### STRUCTURER LES PÔLES DE LOISIRS ET TOURISTIQUES LITTORAUX

-  Recomposer les sites touristiques majeurs (hors centre-ville et massifs)
-  Poursuivre l'aménagement des plages

### 1.3 Une ville touristique, culturelle et événementielle, dont l'attractivité s'est renforcée

Cette dynamique repose sur l'ensemble des atouts de Marseille pour les différentes formes de tourisme, qui se sont considérablement renforcés avec la dynamique initiée par Marseille Provence, capitale européenne de la culture, en 2013.

Pour conforter l'attractivité touristique de Marseille et assurer un environnement propose à son développement, le PADD poursuit les objectifs suivants :

- ▶ Carrefour de l'Euroméditerranée, ville d'histoire et de patrimoine, reconnue pour la création contemporaine, Marseille doit cultiver ses spécificités en matière de tourisme urbain et culturel, en s'attachant à **optimiser les équipements existants et projetés, et en les complétant notamment pour accueillir les grandes manifestations. La lisibilité et la cohérence de l'offre**, en terme spatial et en lien avec les trois axes de la stratégie du tourisme culturel devront être améliorés.
- ▶ Les **itinéraires et les parcours touristiques seront diversifiés** autour des équipements culturels et de tourisme emblématiques que sont en particulier le Vieux Port, le Fort Saint-Jean et la Joliette, Longchamp, la Friche de la Belle-de-Mai. Les sites emblématiques du patrimoine marseillais poursuivront leur mise en valeur : quartiers historiques, littoraux et en balcon sur la mer, principaux noyaux villageois, éléments remarquables du patrimoine architectural, portuaire et industriel...
- ▶ Les différents **pôles du tourisme d'affaires** tels que le Parc Chanot, le Pharo, Euroméditerranée, notamment, seront développés de façon équilibrée et complémentaire. La ville sera dotée **d'un équipement de grande capacité**, destiné aux grandes manifestations culturelles et sportives.
- ▶ **Le môle Léon Gourret verra son accessibilité confortée**, afin d'accompagner le développement des croisières.
- ▶ **Le Parc National des Calanques et les massifs** seront valorisés par une offre dédiée aux **loisirs de nature**.

Ces objectifs seront soutenus parallèlement et transversalement par :

- ▶ la poursuite de la **requalification des espaces publics** et de de la signalétique, pour continuer à améliorer la lisibilité des parcours, lieux et équipements d'intérêts touristiques, culturels et commerciaux
- ▶ la dynamique **d'excellence des lieux touristiques** en travaillant leur relation avec l'offre de restauration et d'animation diurne et nocturne dans la dynamique initiée par Marseille Provence 2013
- ▶ Il s'agira par ailleurs de **développer la desserte en transports en commun des gares maritimes** pour faciliter la mobilité des croisiéristes et des passagers ;
- ▶ Le développement d'une **offre d'hébergement**, adaptée aux publics spécifiques pratiquant des activités individuelles ou collectives comme la plongée, le nautisme, les résidences d'artistes, ...;
- ▶ L'accroissement des **capacités d'accueil adaptées pour accompagner les grands évènements** sportifs et culturels ;
- ▶ L'augmentation à moyen et long termes des flux touristiques et notamment des cars de tourisme, notamment en étudiant **les solutions de parking et de dépose-reprise en proximité et non sur les lieux touristiques** afin de ne pas les saturer avec ces flux.

### 1.4 Marseille métropole de la mer, porte de l'Europe dans le bassin méditerranéen

Marseille dispose de tous les atouts pour renforcer son positionnement sur le nautisme et la plongée ce qui passe par une meilleure structuration de son offre.

#### 1.4.1 Devenir une métropole emblématique de l'activité balnéaire du nautisme et de la plongée en Méditerranée

Cette ambition passe par trois objectifs :

- ▶ Il s'agira de permettre **l'accès au nautisme au plus grand nombre**, d'abord en optimisant **l'occupation des plans d'eau des 18 ports de plaisance**, notamment par la dissuasion des bateaux-ventouses, par des exigences environnementales, par le développement de la location, par des ports à sec intégrés au paysage par des cales de mise à l'eau, par une politique tarifaire. Il sera nécessaire **d'augmenter la capacité**

**d'accueil du port du Frioul**, en consolidant l'offre de plaisance en rade nord et en intégrant les nouveaux usages et les besoins liés aux activités nautiques. Ces développements complémentaires des activités nautiques seront justifiés par le besoin d'accueil supplémentaire et établis en tenant compte de la capacité de charge des milieux marins. Ils devront être compatibles avec les projets de restauration de certaines fonctionnalités du tunnel du Rove et ne devront pas porter d'atteinte importante à la qualité paysagère et environnementale des sites.

- ▶ **L'accueil des manifestations nautiques de haut niveau, internationales ou liées à la mer**, sera renforcé, et les espaces et installations nécessaires à leur accueil à terre et en mer seront aménagés, préférentiellement sur le Vieux-Port, dans l'Anse du Pharo, sur la darse J4, sur les plans d'eau des rades nord et sud. L'accueil des sportifs et du public en lien avec ces manifestations sera garanti.
- ▶ Pour que Marseille devienne le **principal laboratoire du développement de la plongée en Europe et dans le monde**, les activités liées à la plongée seront promues et consolidées, en mettant en valeur les synergies qui s'opèrent entre la pratique, l'économie, la formation et la recherche.

#### 1.4.2 Structurer les pôles de loisirs et touristiques littoraux

- ▶ **La structuration de l'un de ces pôles, le secteur Nerthe / Estaque, passe par la mise en œuvre d'un projet global de développement et de préservation.** Il s'agira notamment de :
  - **Reconvertir les carrières et sites industriels délaissés du secteur Nerthe/ Estaque** dans une logique de développement et de préservation en veillant à la cohérence d'ensemble.
  - **Combiner l'amélioration de la desserte** routière et autoroutière et en transport en commun, la **protection des espaces naturels** au sein du massif de la Nerthe et le **développement d'activités économiques et de loisirs.**
- ▶ **L'aménagement des plages et pôles de loisirs et touristiques littoraux en rades nord et sud** sera poursuivi, en lien avec **une programmation commerciale thématifiée** et en améliorant

sensiblement la **desserte en transports collectifs**. Il s'agit notamment de :

- **L'extension de l'espace balnéaire de Corbière**, le développement et la structuration du **pôle touristique nord littoral** autour de projets ludiques et culturels en lien avec la découverte du milieu marin. Elle s'accompagnera d'un aménagement des accès piétons, de l'optimisation des parkings en amont et du renforcement de la desserte notamment en transports en commun avec une nouvelle halte ferroviaire ;
  - La **transformation du site de la rade sud** en un territoire métropolitain majeur des loisirs sportifs, balnéaires et nautiques ;
  - Du **développement général des activités** en adaptant les stades nautiques, notamment celui de la **base nautique du Roucas** ;
  - Du **réaménagement des plages des Catalans et du Prophète, ainsi que du Parc balnéaire du Prado (Nord et Sud)** pour l'accueil événementiel dans le cadre d'un projet de site plus global, visant l'amélioration des conditions d'accueil et des services proposés sur ces plages du centre-ville et du sud de Marseille.
- ▶ Les espaces publics littoraux et les sites nautiques seront aménagés et confortés dans leurs fonctions, pour y favoriser la visite des résidents et touristes, sur le Vieux-Port, le site de l'Estaque / Corbière, les sites de la rade sud... L'offre d'activités proposée sera complétée et diversifiée, par exemple par la plongée en rade nord, la voile légère à Pointe- Rouge... L'accessibilité et l'ouverture de ces sites sur la ville seront améliorées.

#### 1.5 Le Grand Centre-Ville et son cœur patrimonial, un enjeu majeur pour le projet métropolitain

Le Grand centre-ville de Marseille, premier pôle d'emploi de la Métropole d'Aix-Marseille, participe directement à l'attractivité de la métropole. Le PADD s'engage dans la poursuite des grands aménagements dans 4 grands secteurs de projet prioritaires, en favorisant leurs complémentarités et leurs effets d'entraînement aux différentes échelles. Il s'agit du centre-ville historique, le quartier de la Belle de Mai, le site d'Euroméditerranée et le secteur Prado-Marseille Capelette.

### 1.5.1 Le Centre-Ville historique, support d'un projet qui s'appuie sur son patrimoine

Dans le cadre d'une éco-cité, projet-phare pour le Grand centre-ville de Marseille, le PADD vise à :

- ▶ **Repenser le centre-ville à l'aune de sa profondeur historique et des lignes de force de sa composition urbaine.** La qualité de vie et l'attractivité du cœur de métropole guident le projet pour :
  - poursuivre la **requalification du centre ancien** avec ses nombreux patrimoines, dans un objectif d'attractivité du centre-ville, créant ainsi un cœur dynamique de métropole ;
  - valoriser la **mixité sociale** en continuant la réhabilitation des bâtiments : offre de logements diversifiée, nombre de logements indignes et indécents réduit, offre plus adaptée aux populations résidentes du centre et à de nouvelles populations (propriétaires occupants, étudiants, jeunes ménages...) ;
  - achever le **réaménagement des espaces publics du Vieux-Port** en vue de la piétonisation à terme, en cœur de ville ;
  - requalifier ou créer de nouveaux équipements publics ;
  - créer une **identité commerciale de centre-ville** en intervenant notamment sur les linéaires commerciaux, les enseignes, les devantures commerciales ; la centralité commerciale du centre-ville de Marseille sera structurée pour assurer son rayonnement régional ;
  - innover pour que le centre-ville historique offre une **meilleure habitabilité**, notamment en intégrant la dimension durable tant sur la réhabilitation des bâtis que sur les requalifications d'espaces publics ;
  - évoluer vers un meilleur confort urbain notamment par une meilleure gestion des espaces publics en mettant l'accent sur les plantations, la propreté, l'éclairage, l'accessibilité, la sécurité notamment ;
  - maintenir un **important niveau de mixité fonctionnelle** (habitat/activité/équipement) ; les **activités tertiaires** que sont les bureaux, les services et les commerces, seront notamment privilégiées sur les localisations porteuses de visibilité et très accessibles, et ce en complémentarité de la stratégie d'attractivité touristique sur ces quartiers ;

- structurer un véritable **quartier de gare métropolitaine**, pour accueillir la Ligne Nouvelle PCA en gare Saint-Charles (gare souterraine à l'étude), anticiper la réorganisation du réseau TER et l'accessibilité de la gare depuis tout point du centre-ville, et globalement, conforter le pôle d'échanges métropolitain.

### 1.5.2 Poursuivre le renouveau du quartier de la Belle de Mai, véritable atout pour la centralité métropolitaine

- ▶ Poursuivre le développement de **projets fédérateurs et innovants sur le quartier de la Belle de Mai**, afin de conforter son rôle majeur au sein de la centralité métropolitaine et de contribuer à structurer une vraie porte métropolitaine à la Gare Saint-Charles. Dans un quartier où les investissements publics ont déjà permis de développer des projets d'excellence dans le domaine culturel et audiovisuel, l'opération majeure intitulée "Quartiers Libres" (sur 140 hectares), a pour ambition de conjuguer projets métropolitains et réponses aux besoins locaux, sociaux et de proximité.

### 1.5.3 Soutenir les projets dans le secteur Euroméditerranée, pour une urbanisation durable en entrée nord du centre-ville

- ▶ **Poursuivre le développement d'Euroméditerranée** dans un large partenariat et une **logique d'excellence et d'innovation environnementale**.
- ▶ Continuer les **innovations et les expérimentations environnementales** et sociétales dans les projets.
- ▶ Poursuivre la dynamique de **renouvellement urbain et d'extension du centre-ville vers le nord**, en prenant appui sur les projets de transports.
- ▶ Développer une **offre résidentielle équilibrée et de qualité** : de l'ordre de 14 000 logements supplémentaires sont prévus au sein de la ZAC Littorale.
- ▶ **Renforcer le centre directionnel et le quartier d'affaires international**, dans la perspective d'une taille critique de l'ordre d'un million de m<sup>2</sup> de bureaux aux standards internationaux, afin d'accueillir les directions

régionales, sud-européennes ou méditerranéennes des grands groupes, les sièges sociaux, les organismes internationaux, ....

- ▶ Privilégier l'accueil **des équipements métropolitains structurants**, notamment autour de la culture, de l'événementiel et des loisirs, en lien avec une programmation commerciale innovante.
- ▶ Promouvoir une **meilleure articulation urbaine, économique et sociale avec le port et les quartiers nord de la ville**, favorisant ainsi leur intégration et leur relation au centre de la cité.
- ▶ Améliorer l'**accessibilité métropolitaine** par le développement des TCSP vers le nord, et reconfigurer le réseau routier pour améliorer le fonctionnement urbain et diminuer les nuisances, notamment dans la ZAC Littorale.

#### 1.5.4 Faire du secteur Prado-Marseille Capelette une entrée métropolitaine à l'Est du centre-ville de Marseille

- ▶ Améliorer la **visibilité, la structuration et la cohérence** des grandes opérations du secteur Prado-Marseille Capelette en recherchant le renforcement des fonctions métropolitaines.
- ▶ Poursuivre la dynamique **d'intensification et de renouvellement urbains vers le sud-est** du centre-ville, associant développement de logements, de grands équipements et d'une offre de bureaux structurée autour de ces équipements métropolitains, dont le Parc des Expositions et le Stade Vélodrome.
- ▶ Promouvoir une **meilleure articulation entre les grandes fonctions urbaines**, pour favoriser la vie de quartier et pour développer une programmation commerciale adaptée.
- ▶ Développer une **qualité des aménagements et espaces publics**, au service d'une urbanisation compacte alliant équipements et services de proximité, offre résidentielle et intégration de la nature en ville, intégrant des parcs, l'aménagement des berges de l'Huveaune,...
- ▶ Améliorer la **desserte métropolitaine des grands équipements**, par les transports collectifs et connecter le secteur aux réseaux de TCSP urbains existants et projetés, notamment depuis le centre-ville.

## 1.6 Conforter le développement économique par une capacité d'accueil dans les zones économiques dédiées et en tissu urbain mixte

### 1.6.1 Conforter la capacité d'accueil des espaces économiques dédiés en favorisant leur requalification et leur densification, notamment dans les territoires de la Façade Maritime Nord et de la Vallée de l'Huveaune.

La dynamique d'emplois dans la ville de Marseille, essentielle à l'ensemble de la dynamique métropolitaine, passe par une offre qualifiée pour un large éventail d'activités économiques.

- ▶ Renforcer le **dynamisme et l'attractivité des zones d'activités et espaces économiques dédiés** en favorisant leur requalification et leur densification, afin de constituer une offre cohérente, diversifiée, agréable, visible et fonctionnelle. Il s'agira en particulier de leur accessibilité, de leur mise aux normes, de l'évolutivité et de la polyvalence des formes urbaines et architecturales, ...
- ▶ Veiller à la **compatibilité des secteurs dédiés aux activités économiques productives, industrielles, logistiques... avec leur environnement urbain** et notamment avec les zones résidentielles proches, pour limiter les nuisances induites et les conflits d'usage. En particulier, réserver des espaces mutualisés pour les services urbains tels que les déchets, et la logistique urbaine, et canaliser les flux de poids-lourds pour limiter leurs effets négatifs (nuisances, sécurité routière, risques liés au transport de matières dangereuses...); dans ce but, organiser des itinéraires entre les autoroutes et les zones d'activités qui seront des boulevards urbains économiques connectés aux échangeurs avec une voirie adaptée ("trame active") dédiée aux usagers des zones d'activités, dont les poids-lourds.
- ▶ Organiser la **double mutation de la Façade Maritime Nord** :
  - Permettre l'évolution des espaces économiques dédiés situés à proximité des corridors TCSP vers une offre de locaux d'activité plus dense ou de bureaux ;
  - Favoriser l'intensification des autres espaces d'activités dédiés en intégrant les besoins pour le développement des activités présentes,

pour la logistique urbaine, l'artisanat et pour l'accueil d'activités conduites à se relocaliser dans ce type d'espace à partir de la dynamique de l'extension d'Euroméditerranée ou des secteurs centraux.

- Se donner les moyens de pouvoir réserver un foncier pour des activités économiques.
- Regrouper et organiser sur la zone arrière-portuaire des sites d'activités de logistique portuaire, bien connectées au port, en synergie avec les activités de logistique urbaine ou liées aux relocalisations évoquées ci-dessus.
- ▶ **Requalifier la Vallée de l'Huveaune**
  - préserver des espaces dédiés aux activités artisanales, industrielles et logistiques en accélérant leur intensification et leur requalification économique, et ce tout en améliorant leur intégration urbaine et en tenant compte de leur environnement contraint : risques et valorisation projetée des berges de l'Huveaune en particulier ;
  - orienter le développement économique de la Vallée de l'Huveaune selon deux grandes séquences :
    - sur la séquence Saint Loup/Saint Marcel, privilégier les parcs économiques urbains pour la logistique urbaine, l'artisanat, le BTP, ...
    - sur la séquence Saint Marcel/Aubagne : développer les activités productives mixtes de petite production industrielle, de commerces de gros, d'activités support, en favorisant l'évolution du secteur Valentine/Barasse en lien avec les projets voisins,
- ▶ **Renforcer l'offre économique en réservant les espaces économiques futurs.**

### 1.6.2 Favoriser la mixité des fonctions en tissu mixte, en priorité dans les espaces visibles, intégrés et accessibles.

Gage d'une qualité de la vie par la proximité qu'elle offre tant aux habitants qu'aux actifs et aux touristes, gage d'une offre d'emplois au sein de la ville, la mixité fonctionnelle est fortement promue par le PLUi, en poursuivant les 3 objectifs suivants :

- ▶ **Maintenir le principe de mixité habitat/activité et la présence d'activités de bureaux intégrées aux tissus urbains, prioritairement :**
  - dans et autour des espaces de centralité métropolitaine que sont le Centre-Ville, Euroméditerranée, Prado-Marseille Capelette et à terme Valentine-Barasse ;
  - le long de certains boulevards urbains multimodaux, en particulier lorsqu'ils intègrent une desserte TCSP/TC performants et forment une protection phonique pour les tissus résidentiels situés en arrière-plan ; c'est le cas de Schloesing/Jarret, Rabatau, de la partie nord du boulevard Michelet, de l'A50, du boulevard du Littoral dans l'extension d'Euroméditerranée, des boulevards Gèze/Cap Pinède,
- ▶ De façon générale et dans un contexte de rareté foncière, apporter une réflexion de projet pour poursuivre un développement économique équilibré en faisant de la **mixité logements/bureaux/commerces/équipements un objectif.**
- ▶ **Maintenir la mixité et la complémentarité des fonctions économiques indispensables au bon fonctionnement de la ville et à son attractivité touristique dans l'ensemble du tissu urbain, particulièrement dans et aux abords des centralités et autour des pôles d'échanges.** Il s'agit des commerces, des différents services aux personnes dont les services de santé et de formation, des administrations. Cet objectif s'inscrit dans une logique de limitation des besoins de déplacements quotidiens et de non-spécialisation résidentielle de certains quartiers.

### 1.7 Développer et structurer l'économie de la connaissance pour contribuer au renforcement des filières d'excellence

L'appareil universitaire et de recherche de Marseille exige d'être en permanence à la pointe, afin de constituer une offre d'enseignement supérieur de très haut niveau et de contribuer à une économie de la connaissance porteuse d'emplois et de valeur ajoutée.

### 1.7.1 Développer et organiser les technopôles et campus d'enseignement supérieur et de recherche, en renforçant leur accessibilité et leur capacité d'accueil, et en améliorant la qualité des aménagements et l'ouverture sur leur environnement

- ▶ **Améliorer l'offre de formation, initiale et continue, et les conditions d'accès à celle-ci de la population de Marseille et de sa région**, dans la dynamique du "Plan Campus" et des projets d'excellence labellisés au niveau national. Dans cette perspective,
  - étendre, structurer et compléter l'offre disciplinaire présente sur la ville (disciplines supérieures "académiques", formation aux métiers et à l'artisanat...),
  - améliorer l'accessibilité locale et métropolitaine des établissements en particulier en transports en commun et en modes doux,
  - améliorer les conditions de vie proposées aux étudiants : logements adaptés, commerces et services de proximité, animation diurne, nocturne et de fin de semaine, conditions dont bénéficieront par ailleurs la population et les touristes.
- ▶ Encourager le **développement de l'innovation et de la recherche, publique et privée**, au bénéfice du développement de l'économie de la connaissance et de l'emploi sur le territoire marseillais.
- ▶ **Pour le campus pluridisciplinaire de l'hyper-centre-ville :**
  - **compléter l'offre de formations**, d'une part de premier niveau à destination des jeunes Marseillais, et d'autre part de niveau Master, pour répondre notamment aux besoins de l'économie locale ;
  - **concentrer les établissements d'enseignement et de vie étudiante sur et à proximité des sites existants**, dont Saint-Charles, la Canebière, et localiser les implantations vitrines de l'économie de la connaissance autour de la Canebière ;
  - développer en priorité **dans le centre ancien les équipements dédiés et les logements étudiants**, notamment à caractère social, et y favoriser le développement des lieux d'animation, y compris nocturnes, essentiels à l'attractivité de la ville ;
  - **développer les enseignements artistiques, audiovisuels et multimédia** à proximité des sites de production et de diffusion artistique

de la Belle de Mai, en améliorant les liaisons de ce quartier avec le centre-ville ;

- **faire « éclore » et installer l'Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires**, regroupant l'AUR, l'école d'Architecture, l'ENSP, en cœur de ville, pour optimiser une implication universitaire d'excellence dans la construction de la métropole et contribuer ainsi à structurer le pôle Saint-Charles/porte d'Aix.
- ▶ **Pour le campus et technopôle de Luminy, orientés sur les sciences du vivant, et structurants pour le développement économique et humain du territoire :**
  - assurer sa **desserte par transport en commun en site propre (TCSP)** depuis le centre-ville, maîtriser les circulations automobiles et prendre en compte les modes actifs ;
  - prévoir l'extension du technopôle et du campus universitaire, sur la base des capacités d'extension définies dans le cadre du Plan Campus ;
  - **densifier et dédier les espaces compris entre l'entrée par Vaufrèges et les limites du site classé** aux activités d'enseignement supérieur, de recherche, de valorisation économique et aux services et logements liés à ces activités ; concernant la recherche, développer un pôle d'activités dédiées à l'immunologie ;
  - développer un **projet d'aménagement durable**, valorisant l'environnement paysager et écologique exceptionnel du site universitaire en cohérence avec le Parc national des Calanques ;
  - **restructurer et développer le pôle aquatique**, support de formation et d'accueil des compétiteurs ; organiser les conditions pour l'accueil des sportifs pour les activités liées à la fréquentation des espaces naturels en cohérence avec la proximité du parc national des Calanques.
- ▶ **Pour le campus et technopôle de l'Étoile, dédié aux sciences de l'ingénieur et techniques :**
  - Améliorer l'interconnexion du TCSP desservant le Technopôle de Château-Gombert et le pôle de Saint-Jérôme **aux autres modes de transports structurants**, pour faciliter l'accès notamment des jeunes venant des arrondissements environnants ;

- **décloisonner et intensifier l'occupation de ces deux sites** dédiés à l'économie de la connaissance et améliorer le traitement de leurs espaces centraux et leur intégration dans leur environnement urbain et social ; développer un projet d'aménagement durable dans ce sens ;
- **recomposer l'articulation avec le noyau villageois** dans une réflexion globale prenant en compte le cadre environnemental et les besoins en mixité fonctionnelle et de structuration des déplacements dans le secteur.

événements nautiques d'ampleur internationale), en valorisant la dimension patrimoniale et paysagère des espaces et des sites.

- **Privilégier les localisations déjà bien desservies par les réseaux de TCSP/ TC performants** ou, à défaut, **veiller à la bonne accessibilité en TC des futurs équipements métropolitains**, notamment pour les établissements de diffusion recevant un public nombreux.

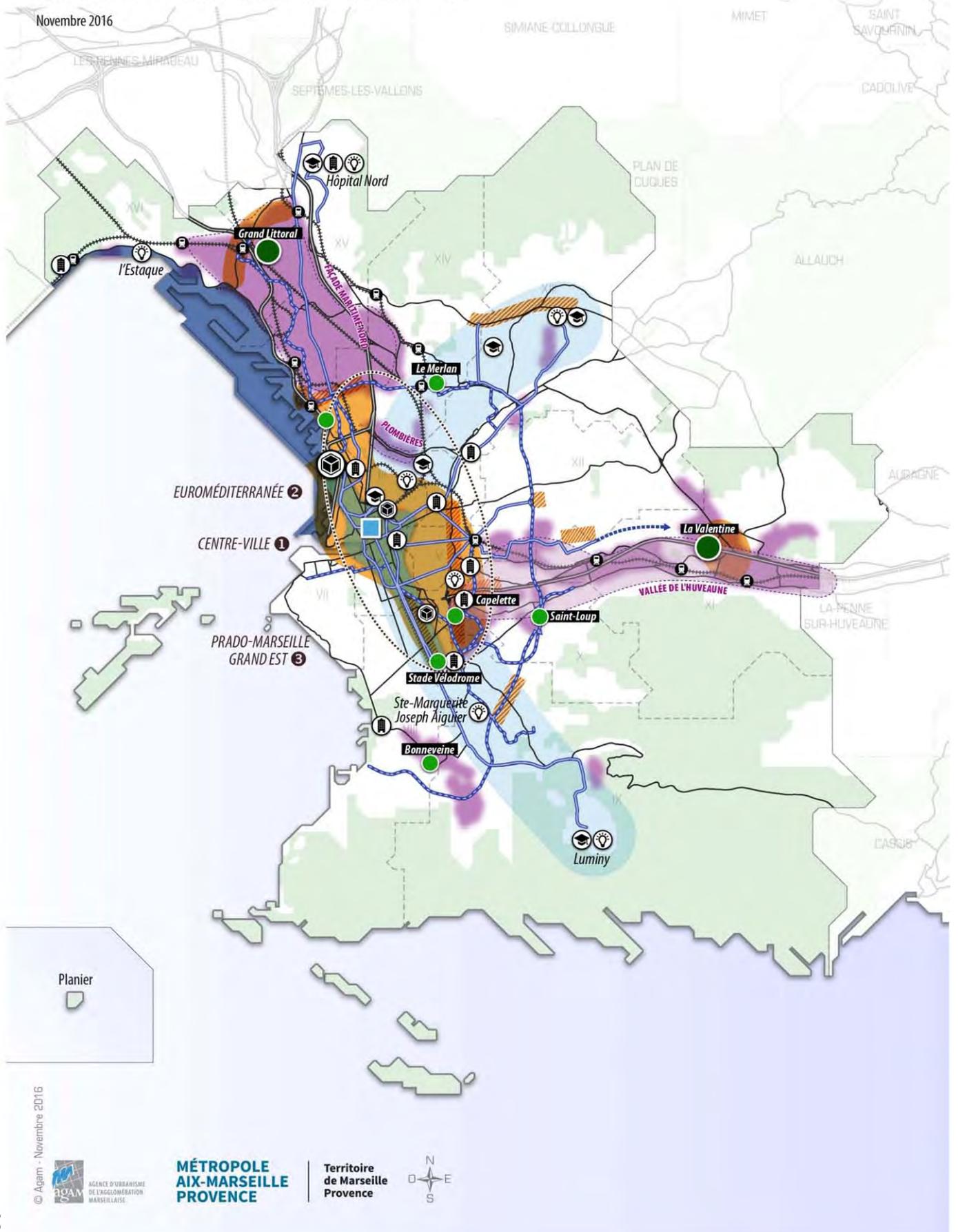
## 1.8 Développer l'offre en équipements métropolitains

- Le renforcement des grands équipements vient compléter cet ensemble d'objectifs qui placent Marseille dans une trajectoire de grande ville métropolitaine, offrant l'excellence à ses habitants.
- 
- Développer les équipements métropolitains en recherchant leur intégration dans l'environnement urbain, leur accessibilité en TCSP et leur complémentarité à l'échelle de la métropole constitue un objectif majeur qui se décline.
- **Conforter les sites d'équipements culturels, touristiques et événementiels majeurs ou en projet** comme le Stade Orange Vélodrome, en cohérence avec l'offre existante tels que Notre-Dame de la Garde, le Palais Longchamp, le Château Borély, le MUCEM, le FRAC... Ces équipements de rayonnement métropolitain doivent être ouverts, vivre au rythme de la ville et s'inscrire pleinement dans leur environnement urbain proche, pour permettre la diffusion de la culture auprès des différents types de publics, pour faciliter ainsi le lien social et pour faire levier d'animation et de transformation urbaine des quartiers...
- **Poursuivre la réorganisation de l'offre muséale** dans le cadre de grandes thématiques et de sites emblématiques et hauts-lieux patrimoniaux, qui devront être aisément identifiables dans la ville pour tous les publics, locaux et visiteurs.
- **Poursuivre l'adaptation des espaces publics à l'accueil de manifestations** et identifier quelques sites pérennes pour l'accueil de grands événements (festivals, grandes fêtes et manifestations,



# PLU INTERCOMMUNAL / PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES MARSEILLE - ESPACES ÉCONOMIQUES

Novembre 2016



## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limites communales
-  Limites MPM
-  Autoroute
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

POUSUIVRE L'AMÉNAGEMENT DU CŒUR DE MÉTROPOLÉ ET DES TROIS SECTEURS PRIORITAIRES : EUROMÉDITERRANÉE, CENTRE-VILLE ET PRADO-MARSEILLE GRAND EST



1. Conforter l'aménagement du Centre-Ville comme cœur de la ville et de la métropole
2. Poursuivre le développement d'Euroméditerranée
3. Organiser et structurer le secteur Prado-Marseille Grand Est

DÉVELOPPER L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS (TOURISME, CULTURE, SPORTS ET LOISIRS) EN LIEN AVEC LES TC STRUCTURANTS

-  Créer/moderniser/conforter les pôles d'équipements métropolitains

CONFORTER LES ACTIVITÉS TERTIAIRES EN TISSU MIXTE

-  Maintenir/développer la mixité intégrée
-  Conforter les activités de centre d'affaires et tertiaire supérieur
-  Développer des façades tertiaires le long des boulevards urbains multimodaux

PRÉSERVER/CONFORTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DES ESPACES ÉCONOMIQUES

-  Renouveler/requalifier les grands territoires de production, de logistique et d'artisanat
-  Intensifier les espaces dédiés
-  Intensifier les espaces portuaires

DÉVELOPPER LES SITES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET D'INNOVATION

-  Conforter et développer les sites d'enseignement supérieur
-  Développer le logement étudiant et les services dédiés, prioritairement en centre-ville
-  Développer les activités innovantes et technopolitaines

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES COMMERCIAUX

-  Renforcer le pôle d'attractivité régionale du Grand Centre-Ville
-  Diversifier les fonctions des pôles d'envergure régionale
-  Conforter les pôles majeurs et pôles spécifiques
-  TCSP existants
-  TCSP en projet

## 2 Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie

Avec la mer, les massifs de son territoire, et son patrimoine urbain, Marseille dispose d'un capital essentiel au rayonnement de la Ville. Le projet intercommunal entend préserver et valoriser cet écrin qui participe grandement de son identité et de son attractivité au travers de 5 grands objectifs.

Au-delà des puissants symboles liés à la mer et au littoral dont la notoriété dépasse les frontières de l'Hexagone (Parc National des Calanques, rade de Marseille...), le capital Nature de Marseille repose également sur des grands paysages et richesses environnementales tout aussi précieux pour les grands équilibres de la Ville : le massif de la Nerthe, les Piémonts de l'Etoile, la trame verte et bleue au sein de la ville constituée...

Ce "Capital Nature" très précieux est aussi très vulnérable et sa protection et sa valorisation sont des enjeux majeurs du projet.

### 2.1 Conforter la protection des massifs, réservoirs de biodiversité, et définir précisément les limites de la ville en arrêtant le mitage des territoires de frange.

L'urbanisation passée a eu tendance à grignoter sur les milieux naturels et la proximité entre la ville et ces riches milieux naturels conduit désormais à rechercher à :

- ▶ **Renforcer la protection et la valorisation des grands massifs et des milieux marins en mettant en œuvre des outils de protection et de gestion adaptés** : Parc National des Calanques, site classé de la Nerthe, dispositif Natura 2000 à terre et en mer, cessions au Conservatoire du Littoral, plan et règlement de gestion environnementale des espaces forestiers...
- ▶ **Développer un projet global pour le massif de la Nerthe, comprenant** :
  - la protection des espaces naturels et leur valorisation ;
  - l'aménagement de son littoral dans le cadre d'un pôle de loisirs et touristique.
- ▶ **Organiser la fréquentation du Parc National des Calanques dans un souci de préservation et valorisation** :

- en hiérarchisant et en aménageant ses différentes portes, tout en tenant compte des spécificités liées à la traversée du Parc par la RD559 (route de la Gineste), supportant un trafic domicile-travail important ;
  - en favorisant l'accès au Parc par les modes alternatifs à la voiture que sont les transports en commun et les modes doux, notamment le long du canal de Marseille ;
  - en privilégiant le stationnement en amont des axes de desserte sur des lieux de correspondance des transports en commun ; la possibilité de parkings mutualisés avec des usages plus quotidiens sera recherchée.
  - ▶ **Conforter et restaurer les corridors biologiques entre cœurs de nature ou habitats naturels** en limitant, voire en compensant les impacts des nouvelles infrastructures qui s'avèreraient nécessaires
  - ▶ **Organiser les accès aux massifs pour les promeneurs et poursuivre les aménagements de défense des massifs et prioritairement de la frange urbanisée contre les incendies** (voies d'accès pompiers, citernes...).
  - ▶ **Arrêter l'urbanisation diffuse des territoires de franges**, en précisant les projets en interface Ville-Nature :
    - en préservant de toute nouvelle urbanisation les espaces à forte valeur écologique et/ou paysagère et/ou soumis à des risques naturels majeurs (à forte intensité d'aléa) ;
    - en définissant une limite franche à l'urbanisation ;
    - en valorisant les espaces de transition entre ville et massifs, dans un souci de qualification et de structuration des espaces de franges ;
  - ▶ **Mettre en œuvre des projets exemplaires du point de vue de l'intégration paysagère**, en prenant en compte le relief, la continuité de l'urbanisation, l'aspect extérieur, **les performances environnementales**, l'adaptation bioclimatique (vent et ensoleillement) ainsi que, entre autres, les risques et la limitation stricte des rejets.
- Dans les secteurs d'Aire Optimale d'Adhésion du Parc National des Calanques, ces réalisations devront en outre être compatibles avec les principes d'aménagement durable définis par la charte du parc.

## 2.2 Conforter la trame verte et bleue au sein de la ville constituée, intégrer des espaces supports de biodiversité et permettre l'accueil du public, favoriser les espaces de nature pour lutter contre les îlots de chaleur.

Tant la qualité de vie des habitants que la continuité des habitats conduisent à viser à :

- ▶ **Accroître l'offre en parcs et jardins publics** : il s'agit notamment du projet de parc linéaire des Aygalades déterminant pour la requalification des quartiers traversés, du projet de finalisation des parcs Athéna et de Séon, du réaménagement des parcs du Centre-Ville/Vieux-Port, du projet de parc linéaire du quartier de Saint-Marcel et plus globalement de la reconquête des berges de l'Huveaune...
- ▶ **Préserver et restaurer dans la ville des espaces verts** (parcs, boisements et jardins publics ou privés, végétation en cœur d'îlots, certaines friches et landes boisées...) composant la trame verte écologique, et présentant également une valeur paysagère et/ ou sociale, à la fois en cœur de ville et à l'intérieur des corridors de liaison avec les grands massifs, notamment
  - du massif de l'Etoile au parc Fontosbscure via les secteurs de Besson Giraudi, Sainte-Marthe et le parc Montgolfier,
  - du massif de l'Etoile au Jarret via les secteurs de la Bétheline, les Paranges-la Claire, Château-Gombert et le parc Athéna,
  - du massif du Garlaban à l'Huveaune via la Salette, les Trois-Lucs, Saint-Marcel et via les Accates, Ruissatle et la Maussane, ...
- ▶ **Restituer la continuité écologique des cours d'eau en supprimant des obstacles à l'écoulement**, notamment dans les lits mineurs ; valoriser les cours d'eau et leur ripisylve comme supports de liaisons écologiques et de promenade, et parce qu'elles contribuent à l'objectif de régulation des crues, sous la forme de parcs linéaires éco-paysagers ou par une gestion concertée des espaces proches du cours d'eau.
- ▶ **Développer les plantations sur la voirie**, notamment le long des boulevards urbains multimodaux, en utilisant des essences locales adaptées au sol et au climat méditerranéens.
- ▶ **Encourager, au-delà de la protection des sols, la régénération du substrat** (pleine terre)...

## 2.3 Préserver des espaces ouverts dans la ville, y développer des projets à vocation agricole, paysagère et/ou de loisirs et réhabiliter les carrières en fin d'exploitation.

La surface et le positionnement de Marseille font qu'elle offre un réel potentiel pour la valorisation agricole ou naturelle de grands espaces ouverts, pour lesquels le PADD vise les objectifs suivants :

- ▶ **Préserver des espaces à potentiel agronomique élevé**, contribuant par ailleurs à la mise en valeur des paysages et à la gestion des risques naturels, à la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, notamment les secteurs de Bessons Giraudi, Sainte Marthe, les Mourets, la Bétheline, la Serviane, Vallon des Douces, Ruissatel, La Maussane, ainsi que les espaces viticoles de la ferme du Mussuguet (Carpagne), les abords de la ferme Cossimond (La Nerthe), et pour une partie à Château-Gombert...
- ▶ Encourager sur ces espaces **des projets axés sur les circuits courts, l'agriculture biologique** et ponctuellement des projets "**d'agro-loisirs**".
- ▶ Rendre possible les **nouvelles pratiques urbaines de jardinage** en pérennisant la capacité d'accueil des jardins familiaux existants (jardins du Castellas, de Montolivet...), et en aménageant des jardins partagés complémentaires dans la ville.
- ▶ Encourager le **développement du sylvopastoralisme**, contribuant à la réduction du risque incendie, sur le plateau de la Mûre et à Luminy, en prévoyant les dispositions nécessaires à cette activité, notamment l'implantation ciblée de bergeries.
- ▶ Favoriser la **valorisation des anciennes carrières** avec un traitement de qualité de leur intégration paysagère et environnementale selon un projet à définir en fonction du contexte spécifique : projet d'urbanisation modéré, intégré du point de vue du paysage, ou projet de "renaturalisation".

## 2.4 Préserver le canal de Marseille en eau comme ouvrage essentiel à la structuration du territoire marseillais et en aménager certaines sections dans une logique de liaison douce et/ou de belvédère sur la ville.

Cet équipement historique ayant permis le développement de la ville offre aujourd'hui des fonctions qu'il convient de préserver au travers de trois objectifs :

- ▶ **Préserver et moderniser le fonctionnement de l'ouvrage d'adduction d'eau**, en sécurisant l'alimentation en eau, en **préservant son accessibilité** et en protégeant l'emprise foncière du canal et de ses dérivations.
- ▶ **Mettre en valeur ses dimensions complémentaires :**
  - composante importante de la trame verte et support de biodiversité, il favorise le développement d'écosystèmes voisins, l'irrigation des domaines bastidaires, l'arrosage des jardins et parcs de la ville...
  - support de liaisons douces et cheminements, il offre notamment l'opportunité de promenades en belvédère sur la ville, et peut être utilisé également, dans certains cas, pour l'accès des secours ;
  - sur certains secteurs, il constitue une coupure d'urbanisation contre le risque incendie ;
  - il est enfin un élément majeur du patrimoine et de l'histoire de Marseille.
- ▶ Valoriser la **dérivation sud par un projet éco-paysager intégrant le maintien en eau du canal**, l'aménagement de promenades et l'interface entre la ville et le parc national des Calanques.

## 2.5 Concilier le renforcement de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine urbain, architectural et paysager avec les dynamiques de renouvellement et d'intensification de la ville.

Marseille dispose d'un riche patrimoine urbain, fondateur de son identité, et dont la préservation doit être conjuguée avec les besoins d'évolution pour l'accueil de nouvelles populations et activités, pour répondre aux nouveaux standards.

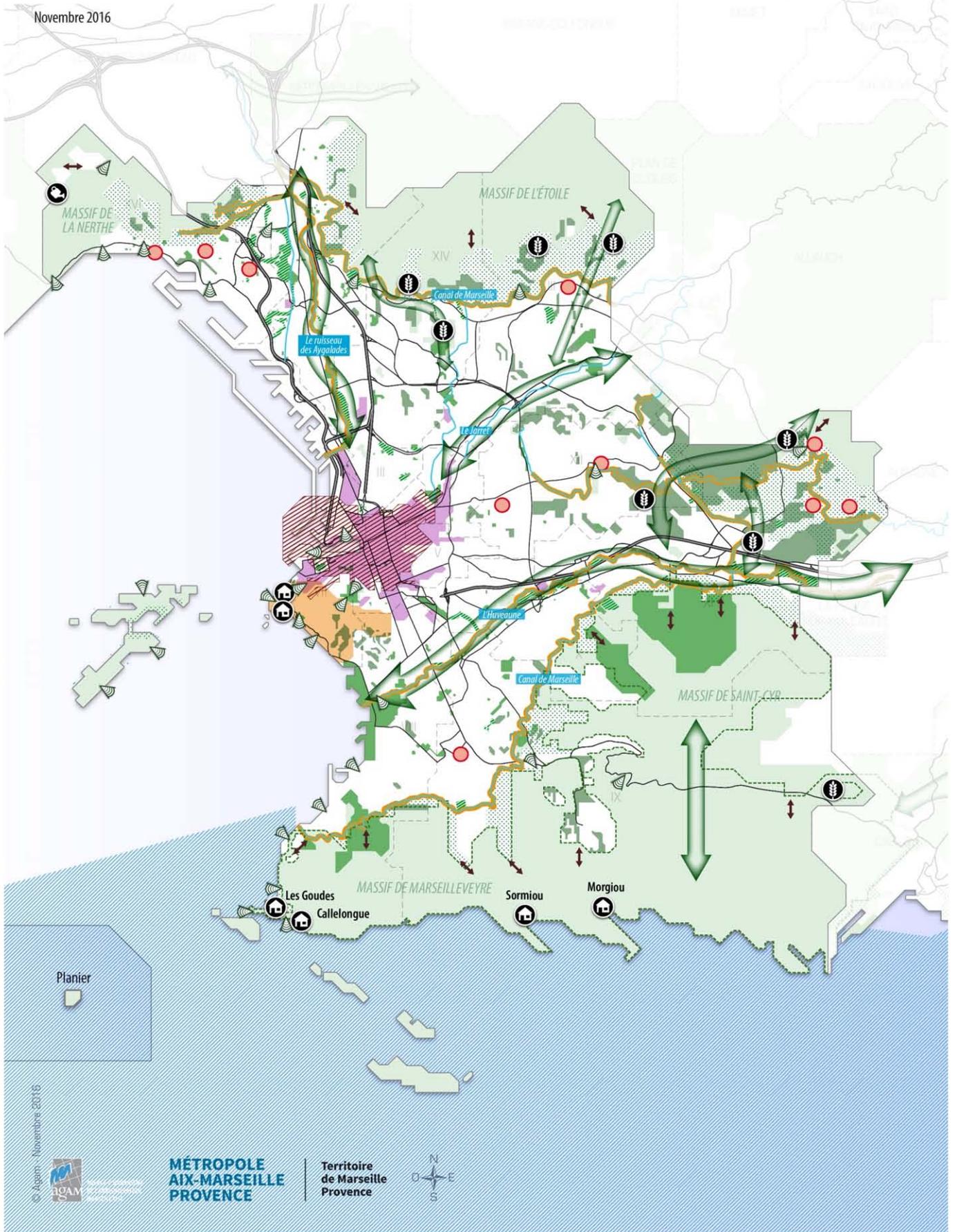
Le PADD se propose 3 objectifs dans ce but :

- ▶ **Faire évoluer la protection du patrimoine du centre historique en intégrant les enjeux environnementaux :**
  - en élargissant le champ des objectifs et les outils de protection et de mise en valeur du "patrimoine de tissus" de la ville classique, notamment par la protection des gabarits enveloppes et des façades, le respect des matériaux, des volumes et des typologies, le traitement homogène des devantures, l'intégration harmonieuse du mobilier urbain et des ouvrages techniques, l'intégration de la dimension paysagère, du confort urbain, de l'habitabilité ...
  - en permettant en même temps le renouvellement d'une partie de ces tissus, de façon harmonieuse et équilibrée et en cohérence avec l'objectif de mise en valeur de la ville héritée et des enjeux de développement durable.
- ▶ **Encadrer l'évolution des quartiers repérés pour leurs qualités paysagères et patrimoniales** (quartiers en pente ou en balcon sur la mer et la ville...) à travers un mode d'urbanisation spécifique, autorisant certaines modifications, voire densifications du bâti dans le respect du relief et de l'identité architecturale de ces quartiers.
- ▶ **Préserver et valoriser le patrimoine local contribuant à l'identité des quartiers et à l'image de la ville, dont :**
  - les noyaux villageois les plus représentatifs de l'identité marseillaise, en confortant leurs fonctions de centralité ;
  - "l'intégrité" des bastides et la valeur paysagère de leurs domaines ;
  - l'héritage industriel et les ensembles bâtis du XXe siècle les plus significatifs...
- ▶ **Prendre en compte les enjeux spécifiques liés aux installations portuaires et la vocation première économique et commerciale** du port dans les secteurs situés dans l'Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP).



# PLU INTERCOMMUNAL / PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES MARSEILLE - ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Novembre 2016



## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limites communales
-  Limites MPM
-  Autoroute
-  Voie départementale
-  Cours d'eau

-  Principaux boisements à valoriser/préserver
-  Espace naturel à protéger et à préserver
-  Limiter l'urbanisation des secteurs de frange en prenant en compte les risques, l'environnement et les paysages
-  Espace de nature en ville existant/à créer
-  Valoriser les tissus urbains remarquables
-  Renforcer la protection du patrimoine en centre-ville
-  Préserver le "génie des lieux" des quartiers construits en balcon sur la mer/la ville, tout en permettant leur modernisation
-  Périmètre terrestre du cœur de Parc national des Calanques
-  Périmètre marin du cœur de Parc national des Calanques
-  Préserver les vues
-  Principes de continuités écologiques à préserver et/ou restaurer
-  Préserver les noyaux villageois identitaires
-  Protéger l'habitat cabanonnier emblématique
-  Protéger les usages agricoles actuels et le potentiel valorisable
-  Développer des projets agro-loisirs
-  Accès aux massifs à organiser

### 3 Pour une organisation structurée du développement - Marseille, ville des proximités et éco-mobilités

#### 3.1 Renforcer la place des centralités pour structurer le développement urbain

L'une des ambitions centrales du PADD est d'améliorer la qualité de vie à chaque échelle du territoire. Il s'agit de mettre l'habitant au cœur du projet de développement, en lui permettant de répondre à ses besoins de logement aux différents stades de sa vie, de se déplacer à pied dans son quartier apaisé, d'accéder facilement par les transports en commun à son travail, au sein de la ville et de la métropole, de bénéficier de services de proximité de qualité ainsi que d'une offre de services de niveau métropolitain.

Dans une finalité de développement urbain durable, le renouvellement et la croissance de la ville s'appuieront sur un renforcement du rôle et de la hiérarchie des centralités. Depuis 50 ans, l'évolution de la ville a dilué une organisation urbaine historiquement fondée sur le centre historique et une centaine de noyaux villageois, en faisant émerger cependant quelques centres de quartier et de secteur, concentrant des services structurants pour les grands secteurs de la ville, comme Bonneveine, le Merlan et La Valentine.

Toutes ces centralités constitueront les "points d'ancrage" de l'intensification urbaine et participeront à l'organisation d'une véritable ville des proximités, hiérarchisée.

Globalement, dans l'ensemble de ces centralités, le PADD poursuit **deux grands objectifs transversaux** : il s'agit d'une part de prendre en compte la spécificité que constituent les noyaux villageois, au cœur de l'identité marseillaise, et d'autre part, de considérer que l'offre de services et de commerces est au cœur des fonctions urbaines qui permettront à ces centralités de structurer le territoire marseillais.

- ▶ **Traiter les noyaux villageois en fonction de leur potentiel de développement et de leurs caractéristiques spécifiques :**

- Préserver et/ou conforter les noyaux villageois présentant des caractéristiques patrimoniales, morphologiques et paysagères fortes ou peu de potentiels de développement
- Développer, voire restructurer des noyaux villageois offrant des potentiels notables de densification ou de renouvellement, et plus particulièrement ceux desservis par les TCSP, en intégrant leurs abords ; les cœurs de quartier qui présentent sensiblement les mêmes fonctions seront abordés de la même manière ;

- ▶ **Répondre aux besoins de commerces et services des quartiers en optimisant, valorisant, voire complétant l'offre existante et en recherchant une polyvalence et une complémentarité des équipements :**

- Préserver les linéaires commerciaux et maintenir une offre commerciale de proximité, essentielle au bon fonctionnement urbain et à l'animation dans les noyaux villageois et centres de quartiers de Marseille, en complétant des offres commerciales de niveau régional et de niveau intermédiaire (centres de secteur) ;
- Créer, restructurer et moderniser des équipements scolaires et de proximité notamment en centre-ville et en accompagnement des nouvelles opérations d'habitat ou de rénovation urbaine ;
- Mettre à niveau et enrichir l'offre d'équipements sportifs (plains sportives et stades, parcs de loisirs, terrains de jeux, piscines...) et culturels (bibliothèques/médiathèques...) dans le cadre d'une couverture équilibrée des grands secteurs de la ville.

**Le développement urbain futur s'appuiera donc sur une hiérarchie des centralités en 4 niveaux**, chacune rayonnant à son niveau. Le PADD porte ainsi des objectifs spécifiques pour chacun de ces niveaux :

- ▶ **Développer les centralités métropolitaines et affirmer leur rôle structurant :**
- Les secteurs porteurs de 3 des 4 centralités métropolitaines ont été développées dans le chapitre 1.5.1., rappelons ici les principaux objectifs pour chacune d'elles :

- poursuivre en priorité la requalification et l'intensification du **centre historique** pour conforter son rôle de cœur et structurer le développement du quartier de la **Belle de Mai** dans la même cohérence, compte tenu de sa position stratégique et de sa proximité avec le quartier historique ;
  - construire l'extension du territoire d'**Euroméditerranée** dans une logique d'innovation et d'excellence environnementale en veillant aux effets d'entraînement sur les quartiers environnants, sur le reste du territoire marseillais et sur la métropole ;
  - continuer la dynamique de renouvellement du secteur **Prado-Marseille-Capelette**, dans un souci d'intégration urbaine des différents projets et de requalification de l'entrée Est du centre-ville de Marseille ;
  - Une quatrième centralité porte un potentiel important, qu'il s'agira de révéler avec l'objectif suivant :
  - **construire et structurer la centralité Métropolitaine Saint-Antoine/Hôpital Nord/Etoile**, dont le positionnement stratégique au sein de la Métropole se renforce ; déployer des fonctions urbaines de rang métropolitain et créer les conditions d'une véritable accessibilité aux équipements métropolitains stratégiques existants ou à venir tels que l'Hôpital Nord, le Parc de l'Etoile, la gare de Saint-Antoine...
    - Redessiner cette centralité notamment en recomposant les espaces urbains et économiques situés à proximité du boulevard Barnier pour repenser la trame urbaine, les aménités, tout en recherchant une plus grande ouverture des cités sur la Ville.
- **Structurer et renforcer les centralités communautaires, en particulier les centres urbains suivants :**
- **Valentine/Barasse** : favoriser l'émergence d'un nouveau quartier de gare et la diversification des espaces d'activités en s'appuyant sur la gare de la Barasse ; réserver la possibilité d'insertion de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et préserver les capacités d'évolution de la gare à plus long terme.
  - La Rose /Frais Vallon :
    - réorganiser le fonctionnement urbain sur le plan des liaisons viaires, de l'accessibilité en TCSP, des modes actifs ( marche et vélos), pour contribuer durablement à la requalification des ensembles résidentiels situés dans ce périmètre, notamment les séquences situées en entrée des quartiers concernés à l'interface métro/RD4C/avenue des Olives.
- Mettre en valeur les éléments remarquables du paysage collinaire, par des interventions sur le bâti et sur les équipements de quartier, développer des projets à caractère de nature contribuant à la qualité de vie des habitants.
  - Prendre en compte l'échelle plus vaste allant jusqu'à **Château Gombert** via le Technopôle au regard des enjeux de déplacements à l'échelle intercommunale pour mieux traiter cette centralité.
- **Saint-Loup** : accompagner la mise en service de l'A507, du BUS et créer les conditions favorisant une requalification du quartier par le développement des fonctions résidentielles, commerciales, la création d'équipements, et la requalification des espaces publics ;
  - **Saint-Louis / Bonneveine** : améliorer la desserte par les transports en commun vers le centre-ville et en rabattement, développer les fonctions résidentielles, commerciales ainsi que des équipements complémentaires de niveau communautaire, et qualifier les espaces publics.
- **Rénover et valoriser les centralités de bassin afin qu'elles jouent leur rôle structurant d'offre de services et de commerces pour les habitants du territoire sur lequel rayonne chaque centralité :**
- Sur **le Merlan**, poursuivre l'organisation de cette centralités dans le cadre des projets portés par Marseille Rénovation Urbaine et les partenaires de l'ANRU ;
  - **A Saint Barnabé et à Mazargues**, conforter le rôle de ces deux centralités de bassin tout en préservant les formes urbaines caractéristiques de ces noyaux villageois ;
  - **A Saint Just**, poursuivre le développement du noyau villageois et engager une réflexion sur les possibilités de requalification de la RD4C et de ses abords ;
  - **A Saint Marcel**, engager la mise en œuvre d'un projet urbain d'ensemble permettant la revitalisation et la restructuration du noyau villageois pour renforcer la qualité de vie de ses habitants ;

- **Dans la centralité de Château-Gombert**, au-delà du simple renforcement du noyau villageois patrimonial existant, il s'agira de prendre en considération son rôle dans l'organisation urbaine spécifique qui s'est développée en lien avec les communes de Plan-de-Cuques et Allauch et dans la relation étroite avec le Technopôle, véritable centralité économique, et le quartier de la Rose/Frais Vallon.

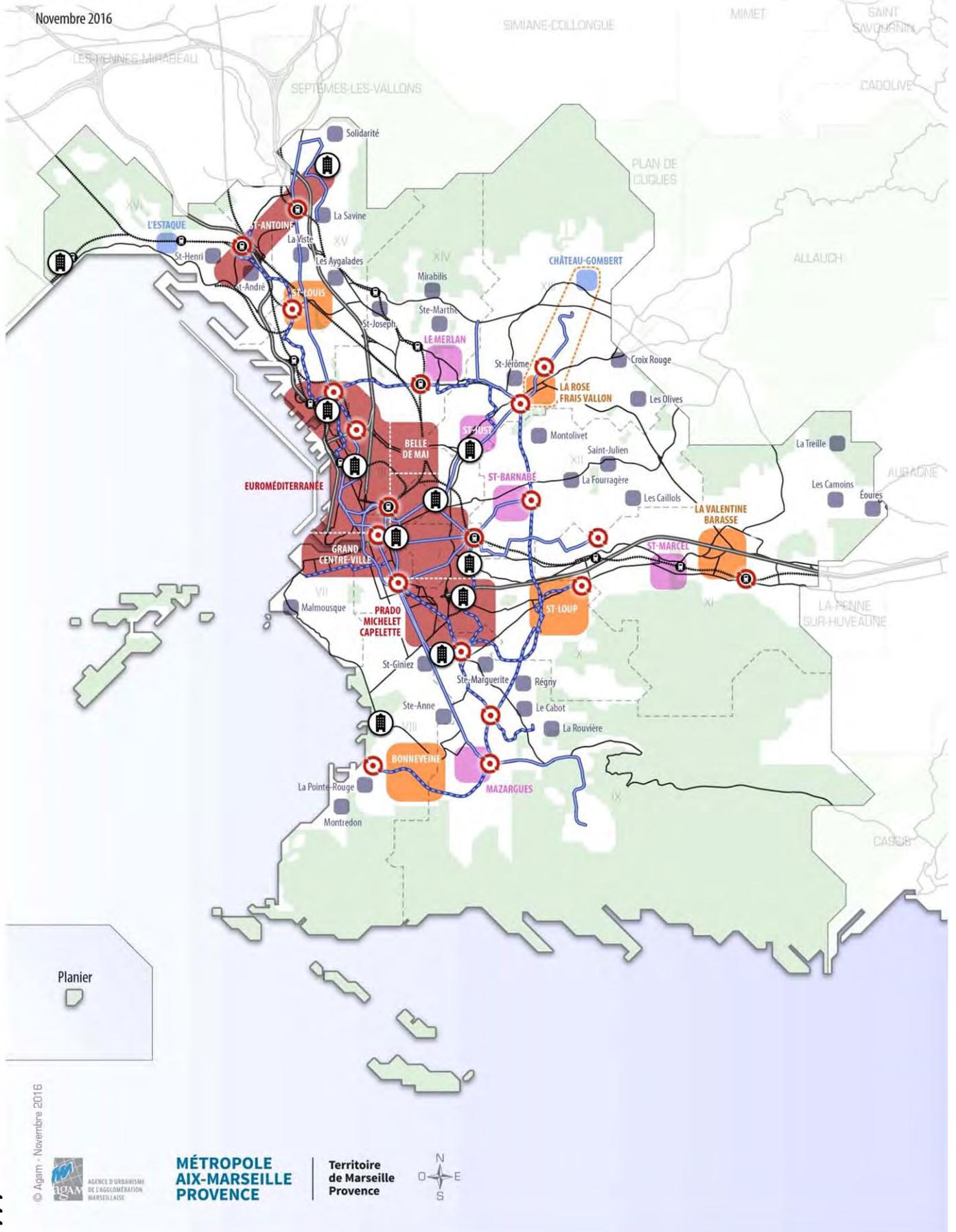
► **Conforter les noyaux villageois et les centres de quartier en tant que centralités locales :**

- Traiter spécifiquement les noyaux villageois historiques qui ont conservé un véritable rôle de centralité, par leur offre en équipements, commerces et services notamment à **L'Estaque**, où il s'agira notamment de :
  - renforcer le rôle du noyau villageois **de l'Estaque** dans l'armature des centralités, en préservant son cœur historique patrimonial et en développant les projets économiques et de loisirs sur les sites proches de la Lave, de Saumaty et des Riaux.
- Préserver les **cœurs de quartiers**, véritable lieux de vie pour le quotidien des habitants, notamment à :
  - Saint-André, Saint-Joseph, Sainte-Marthe, Saint-Jérôme, Croix-Rouge, Les Olives, Montolivet, Saint-Julien, Les Caillols, La Pomme, La Treille, Les Camoins, Eoures, Le Cabot, Montredon, La Pointe-Rouge, Saint-Anne, Saint-Giniey, Sainte-Marguerite, Malmousque, Belle de Mai-Cadenat, Le Canet, Saint Barthélémy, les Ayygalades, la Viste...
- Conforter des centres qui présentent des potentiels de développement importants ;
- Créer de nouveaux cœurs de quartier, en lien avec des projets de renouvellement/développement urbains ;
- Au sein de tous les centres de proximité, améliorer la qualité des espaces publics et le stationnement et encourager les modes actifs.



# PLU INTERCOMMUNAL / PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES MARSEILLE - CENTRALITÉS

Novembre 2016



### LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limites communales
- - - Limites MPM
- === Autoroute
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚉 Gare
- Cours d'eau



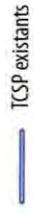
Assurer le développement des centralités métropolitaines

Développer les centralités communautaires

Affirmer le rayonnement des centralités de bassin

Conforter le rayonnement des centralités locales

Assurer la pérennité des noyaux villageois et coeurs de quartier, spécificités de la commune de Marseille



TCS existants



TCS en projet



Créer un pôle d'échanges



Création/modernisation/confortement des pôles d'équipements métropolitains

## 3.2 Placer l'amélioration des conditions de déplacements au cœur du projet urbain

La qualité de vie dans la ville de Marseille exige des améliorations notables sur le plan de la mobilité, de manière à ce que l'amélioration de l'offre de transports en commun structure plus fortement le développement urbain. Parallèlement, tant pour l'attractivité métropolitaine de la ville que pour le quotidien des habitants demande que soit finalisés les projets routiers et que soit améliorés un certain nombre d'axes. L'ensemble de ces objectifs s'inscrira globalement dans une amélioration des espaces publics et dans la promotion des modes actifs.

### 3.2.1 Construire un réseau complet et performant de Transport en Commun et de pôles d'échanges hiérarchisés, constituant la colonne vertébrale du développement urbain.

- ▶ **Développer une offre de transport en commun en site propre (TCSP) et de transport en commun (TC) performants** pour constituer une alternative efficace à la voiture et pour répondre aux enjeux de structuration urbaine. Cette offre sera organisée autour des objectifs suivants :
- ▶ **Poursuivre le développement des axes de transport en commun radiaux depuis le centre-ville :**
  - vers Euroméditerranée et plus au nord ;
  - vers le nord-est, notamment Le Merlan et Château-Gombert ;
  - vers le sud, notamment Sainte-Marguerite et Luminy ;
  - vers l'est, notamment Saint-Loup et La Valentine ;
  - vers l'ouest, notamment vers Corderie-Catalans.
- ▶ **Créer des lignes "transversales" structurantes :**
  - - du pôle de l'Étoile, au nord-est, aux secteurs de développement portuaires et d'Euroméditerranée ;
  - - depuis le littoral sud vers le nord-est via le futur Boulevard Urbain Sud ;
  - - depuis la Valentine vers le nord-est de la ville, en prenant appui sur la LINEA/RD4d ;

Pour ces axes radiaux et transversaux, différentes modalités seront étudiées : Bus à Haut Niveau de Services, tramway, métro...

- ▶ **Renforcer l'utilisation du réseau ferroviaire** pour répondre à des besoins internes à la ville **et offrir un accès rapide et sans rupture de charge au centre-ville :**
  - pour les quartiers nord jusqu'à Septèmes-les Vallons ;
  - vers le sud par la Blancarde ;
  - vers l'Estaque et l'aéroport ;
  - vers l'est en direction d'Aubagne.
- ▶ **Organiser et faciliter les correspondances entre modes** en développant un **réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux et de points de correspondance** entre transports interurbains (y compris les gares et haltes ferroviaires), TCSP et TC urbains performants ; ils seront conçus et équipés en fonction de leur place dans la hiérarchie urbaine : services et commerces adaptés aux flux quotidiens.
- ▶ **Adapter l'offre en parkings relais dans les pôles d'échanges périphériques** en fonction de leur hiérarchie :
  - augmenter le nombre et la capacité des parcs relais au niveau des pôles d'échanges multimodaux métropolitains de périphérie, pour faciliter les reports modaux et diminuer l'encombrement de la voiture en centre-ville de Marseille ;
  - optimiser le rabattement des réseaux urbains, et notamment des bus, sur les pôles d'échanges et les stations de TCSP ;
- ▶ **Améliorer l'accessibilité des vélos, piétons et personnes à mobilité réduite à tous les pôles d'échanges multimodaux et stations de TCSP**, notamment en sécurisant les itinéraires directs et cheminements.
- ▶ **Conforter le développement des déplacements par voie maritime**, pour assurer un service de continuité territoriale de qualité (Frioul) mais aussi permettre le transport d'actifs, de résidents et/ou de touristes, sur des distances soit longues (traversées rades nord et sud), soit courtes (cabotage sur le Vieux-Port), et sachant que la faisabilité technique et financière reste à conforter.
- ▶ **Renforcer la desserte en transports en commun des gares maritimes** et développer les liaisons entre pôles d'échanges et gares maritimes.
- ▶ **Intégrer les gares maritimes dans les schémas de transports en commun** et veiller à des connexions performantes vers les hubs de transport : aéroport et gares TGV.

### 3.2.2 Développer un réseau viaire plus urbain et multimodal adapté au développement durable de Marseille.

► **Faire évoluer le réseau autoroutier, assurant une fonction d'accessibilité primaire à Marseille, pour l'adapter aux nouveaux enjeux de mobilité :**

- Adapter les autoroutes à la traversée de Marseille en désengorgeant le réseau local par des échangeurs plus nombreux et complétés ;
- Intégrer des espaces réservés aux transports urbains sur les autoroutes en milieu urbain ;
- Poursuivre la requalification des terminaisons autoroutières dans le cadre de projets globaux de transformation en boulevards urbains, permettant d'apporter de nouvelles réponses en termes de composition urbaine et de desserte des quartiers.

► **Requalifier les voies inter-quartiers et locales** pour contribuer à apaiser le cœur des quartiers, prévoir les élargissements et voiries nouvelles nécessaires au désenclavement des quartiers ou à leur meilleure accessibilité aux services de secours.

► **Favoriser les initiatives visant à la diminution du nombre de voitures** dans l'agglomération telles que l'auto-partage, les plates-formes de covoiturage...

► **Créer un maillage complet par des boulevards urbains multimodaux,** assurant simultanément :

- des itinéraires continus et lisibles pour les flux de voitures et les vélos ;
- le lien plus efficace entre les autoroutes et le maillage local ;
- des cheminements sûrs et confortables pour les piétons et les personnes à mobilité réduite ;
- la desserte des pôles d'échanges et la création potentielle de sites propres pour transports collectifs ;
- une canalisation hors des secteurs résidentiels des flux de poids lourds liés aux grands espaces d'activité ;
- la desserte de proximité du port, avec la création d'une nouvelle porte 4 passagers (Cap Janet) et en connexion avec les grands axes de desserte du territoire (A507 notamment).

Au sein de ce maillage :

- réaliser notamment le Boulevard Urbain Sud (BUS), la LINEA au nord-est (d'Allauch à Saint-Mitre), la section est de la RD4d (jusqu'à la RD2) et poursuivre la requalification/l'adaptation des principaux axes déjà existants (rocade du Jarret...).
  - Garantir une qualité paysagère, en adaptant les boulevards urbains aux tissus traversés ;
- **Requalifier les voies inter quartiers et locales** pour contribuer à apaiser le cœur des quartiers et pour sécuriser les piétons ; prévoir les élargissements et voiries nouvelles nécessaires au désenclavement des quartiers ou à leur meilleure accessibilité pour les services de secours.

### 3.3 Maîtriser la production de logement à l'aune de l'évolution des conditions de déplacements et d'équipements et diversifier l'offre de logements

Le PADD poursuit deux objectifs pour la production de logements : d'une part un objectif quantitatif dont la réalisation est liée à celle de l'amélioration de l'offre en transports en commun, et d'autre part un objectif qualitatif de manière à offrir un logement à tous les habitants de Marseille dans de bonnes conditions urbaines.

#### 3.3.1 Renforcer l'articulation entre les objectifs de production de logements et la programmation des grands projets de transports et d'équipements

- Afin de renforcer l'articulation entre l'offre de logements et les ambitions de la ville relatives à l'amélioration des conditions de déplacements et d'équipements, le PADD privilégie **une programmation évolutive des objectifs de production de logements**. Cette programmation prend en compte les **capacités d'accueil actuelles du territoire et les perspectives de mise en œuvre des grands projets d'infrastructures et de transports en commun**. Ainsi, les objectifs suivants seront poursuivis :
- Favoriser la production, *a minima*, d'environ 45 000 logements. La réalisation de cet objectif, qui s'accompagnerait de l'accueil d'environ 46 000 nouveaux habitants, sera facilitée par la poursuite de grands

opérations d'aménagement (Euroméditerranée,...), la mobilisation du parc existant (vacance, réhabilitation...) et de capacités foncières résiduelles, une densification maîtrisée des secteurs bien desservis par les transports en commun (Grand Centre-Ville...) et la mise en service (totale ou partielle) de grandes infrastructures de déplacements...

- Accroître l'effort de production de logement, au-delà de cet objectif « plancher » de 45 000 logements, en fonction des perspectives d'amélioration des conditions de déplacements (Grands projets de transport : réalisation progressive du Boulevard Urbain Sud, tram nord-sud...), et d'équipements. Ce renforcement du rythme de la production de logements sera guidé par un objectif maîtrisé d'environ 62 000 logements à l'horizon 2030. La réalisation d'un tel objectif soutiendrait le rayonnement métropolitain de Marseille. Il favorisait l'installation, à terme, d'environ 77 000 nouveaux habitants.

### 3.3.2 Développer une offre de logements diversifiée et adaptée pour tous les Marseillais et promouvoir l'intégration sociale.

- ▶ **Poursuivre la dynamique de construction** afin de répondre aux besoins dans leur diversité en amplifiant les **projets d'urbanisme, actions et procédures opérationnelles** engagées, notamment à l'initiative des collectivités ; cette dynamique permet non seulement la production de nouveaux logements, mais également la valorisation du parc ancien.
- ▶ **Valoriser le parc existant**, par la réhabilitation et l'amélioration de la qualité des logements, notamment de leurs performances énergétiques ; ceci passe par la mobilisation des logements vacants et par la lutte contre l'habitat indigne, tout particulièrement dans les quartiers centraux et nord de la ville, les faubourgs et les noyaux villageois.
- ▶ **Préserver la qualité urbaine des secteurs résidentiels** pour conforter l'attractivité de la ville et de la métropole marseillaise ;
- ▶ Promouvoir Marseille comme un site d'expérimentation de l'**habitat durable méditerranéen**.
- ▶ Poursuivre les politiques d'aide à l'accès au logement engagées depuis plusieurs années : production de logements aidés ou à coûts maîtrisés

(logement social, chèque 1<sup>er</sup> logement...), développement d'une offre de logements et d'hébergements adaptée aux populations fragilisées (personnes âgées, personnes handicapées,...) ou faisant l'objet de politiques spécifiques de logement et d'accueil (personnes défavorisées, gens du voyage...).

- ▶ **Faciliter et promouvoir les solutions pour l'accès au logement des personnes en décohobitation, des jeunes actifs, des étudiants et des primo-accédants.**
- ▶ **Favoriser le parcours résidentiel des ménages** en permettant la création d'une offre nouvelle diversifiée, permettant de redonner de la fluidité aux mouvements dans le parc résidentiel.
- ▶ **Promouvoir une répartition géographique plus homogène et une bonne insertion urbaine de cette offre de logements**, dans le souci d'une solidarité territoriale renforcée et en tenant compte du contexte particulier associé à chaque opération.
- ▶ **Promouvoir largement l'accession à la propriété** de la résidence principale, notamment dans les quartiers où celle-ci est faible, comme dans le centre historique, afin de favoriser leur diversité et mixité sociale ainsi que l'entretien et la rénovation du patrimoine bâti.
- ▶ **Poursuivre l'intégration des quartiers d'habitat social ou privé fragilisés** dans le fonctionnement et développement urbains, notamment en visant à :
  - réduire leur enclavement physique et à développer la mobilité des habitants par l'amélioration de l'offre de mobilité vers le centre-ville et entre les quartiers ;
  - remettre à niveau les équipements et à ouvrir leur fréquentation à des publics extérieurs ;
  - développer les activités économiques dans et à proximité de ces quartiers, notamment celles accessibles aux actifs faiblement qualifiés (services, commerces de proximité...) ;
  - diversifier l'offre de logements et leur typologie et à réduire la précarité énergétique ;
  - soutenir le développement social pour renforcer la cohésion territoriale (équipements publics sociaux, animation sociale, accompagnement des populations vers l'emploi, la mobilité...).

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

La préservation du capital Nature unique de Marseille peut désormais s'appuyer sur la fin du développement urbain extensif, sur le renouvellement et sur l'intensification des quartiers de la ville qui s'y prêtent, sur la réhabilitation du Grand Centre-Ville, ainsi que sur l'organisation du développement autour de l'armature hiérarchisée des centralités marseillaises. La poursuite de ces processus de renouvellement et d'intensification est dans bien des cas liée à l'amélioration des conditions de déplacements (A507, Boulevard Urbain Sud, Tram Nord-Sud...). Elle est également tributaire des singularités et carences de l'armature viaire marseillaise héritée de l'histoire urbaine de la ville (structure parcellaire, étalement et dispersion des activités...) et de sa géographie contrainte par le relief. Si ce contexte ne facilite pas la maîtrise des déplacements automobiles, sa prise en compte reste néanmoins fondamentale dans une perspective de diminution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Le renouvellement urbain doit également contribuer aux autres orientations d'aménagement de la ville : structuration urbaine, relations facilitées entre quartiers, intégration sociale de toutes les populations dont les habitants des quartiers en situation d'exclusion, réhabilitation du patrimoine bâti, prise en compte des objectifs de développement durable et de performance énergétique, diversification et croissance de l'offre résidentielle, développement d'espaces économiques, mixité des usages et fonctions compatibles, création d'espaces d'agrément et de pénétration de la nature en ville, usage optimisé des infrastructures et des équipements.

### 4.1 Prendre en compte les risques et nuisances et s'en prémunir

La prévention contre les risques et les nuisances est d'autant plus importante que les changements climatiques accroissent les aléas. Parallèlement, les pollutions générées par la ville doivent être maîtrisées notamment sur l'eau.

#### 4.1.1 Prendre en compte les risques, les nuisances et les perspectives de changement climatique comme une composante du projet urbain

- ▶ **Limiter l'exposition aux risques, naturels ou technologiques**, par la réduction en amont de l'aléa et/ou la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens, avec prescriptions adaptées, voire interdiction d'urbanisation dans les zones de plus forts risques en lien avec les Plans de Prévention des Risques (PPR) approuvés et en cours d'élaboration.
- ▶ **Prendre en compte, dans les projets, les périmètres de protection et les spécificités**, en termes de risques et de nuisances, des **installations classées pour la protection de l'environnement**, silos et stockage de matières dangereuses notamment.
- ▶ **Intervenir en amont, lors de la conception des projets d'aménagement, et développer des approches innovantes de gestion des risques** par :
  - Le traitement et la dépollution de sites pollués (Nerthe, Escalette, Boues Rouges...) pour permettre leur valorisation par des aménagements adaptés ;
  - La préservation et l'élargissement de champs d'expansion des crues et de la capacité d'écoulement autour des rivières : projet de "jardin submersible" le parc des Aygaldes, maintien d'espaces non bâtis autour des berges de la vallée de l'Huveaune...
  - La préservation de vallons drainants, par exemple au niveau de Sainte-Marthe, et la création de bassins de rétention d'eau intégrés au plan paysager ;
  - L'infiltration à la parcelle en milieu urbain pour les nouvelles constructions.
- ▶ **Développer l'urbanisation de façon à limiter l'impact des nuisances urbaines en termes de :**
  - **bruit**, par la constitution de façades urbaines d'activités autour des grandes infrastructures de transport (voies ferrées, autoroutes, boulevards urbains à flux routiers importants) et des activités industrielles, par la végétalisation de la ville pour atténuer les effets de réverbération, par la réduction du trafic automobile...

- **pollution de l'air**, par la réduction du trafic automobile, par la végétalisation de la ville pour fixer certains polluants, par la localisation préférentielle des opérations résidentielles en retrait par rapport aux grandes infrastructures de transport...
- ▶ **Réduire la vulnérabilité de la ville aux principaux impacts attendus du changement climatique :**  
Une hausse de la température estivale moyenne de 3° à 5°C est attendue d'ici 2050, de même que des précipitations pluviales accentuées, ainsi que l'éventuelle augmentation du niveau marin ; il s'agira notamment de :
  - Prendre en compte l'élévation du niveau marin dans la conception des infrastructures portuaires et projets littoraux ;
  - Anticiper l'augmentation des risques : submersion marine, inondation et pollution marine consécutive à un violent épisode pluvieux, incendie en période sèche... ;
  - Agir pour la végétalisation de la ville, pour la gestion passive du confort d'été et pour la prise en compte de l'impact sanitaire des surchauffes estivales.

#### 4.1.2 Optimiser la gestion des déchets et de l'assainissement et sécuriser l'approvisionnement en eau, en limitant l'impact des services urbains sur l'environnement.

- ▶ **Créer des conditions satisfaisantes de collecte, transfert, tri et valorisation des déchets :**
  - en organisant de façon pérenne l'implantation des principaux centres de transfert des déchets, qui devront être embranchés fer et avoir de faibles impacts sur les zones et projets urbains ;
  - en organisant un maillage suffisant par des déchèteries et plateformes de déchets, accessibles et adaptées aux usagers professionnels et particuliers, et par des sites de prétraitement ;
  - en mettant en place de nouveaux centres et outils améliorant la gestion de proximité des déchets (ressourceries, centres de recyclage de proximité, colonnes semi-enterrées, locaux privés adaptés au tri sélectif...).
- ▶ **Améliorer les conditions de l'assainissement**, notamment en périphérie de la ville, en particulier en limitant l'urbanisation des zones ne

disposant pas d'un assainissement collectif et en développant des réseaux et installations de traitement.

- ▶ **Assurer une meilleure maîtrise de l'impact des pluies**, notamment des rejets dans les milieux aquatiques, grâce à une approche élargie et renouvelée : elle passera par le développement de bassins de rétention, l'infiltration directe des eaux pluviales, le traitement séparatif, le renforcement sélectif des réseaux pour une adaptation aux événements enregistrés ou à des spécificités locales, comme sur le littoral.
- ▶ **Pérenniser et sécuriser les conditions d'approvisionnement en eau par le canal de Marseille et le canal de Provence et les installations techniques liées** : puits Saint-Joseph, localisation adaptée de châteaux d'eau, réseaux d'alimentation...

#### 4.2 Privilégier le renouvellement urbain et améliorer la cohérence urbanisme/transports

Le renouvellement urbain est au cœur de la stratégie urbaine de Marseille : le PADD vise une grande cohérence avec le renforcement du réseau de TCSP et TC performants, dans une logique d'urbanisme de projets, de réutilisation des fonciers déjà urbanisés, d'intensification urbaine, d'équilibre et de renforcement de la mixité fonctionnelle.

- ▶ **Poursuivre le renouvellement urbain** qui a déjà permis de désenclaver des cités isolées et a offert davantage de possibilités de mobilité dans les parcours résidentiels. Il apporte plus de services aux habitants avec un réinvestissement important en équipements collectifs. C'est en résumé la possible reconnexion à la dynamique de la Ville pour des habitants et des quartiers.  
Pour Marseille, neuf quartiers d'Intérêt National, et cinq quartiers d'Intérêt Régional sont ainsi inscrits dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) 2014-2024. Ces approches de projet élargissent l'approche avec diverses convictions :
  - accroître la synergie entre les actions pour la cohésion sociale et celles qui interviennent sur le bâti et sur les espaces et les équipements publics
  - impliquer tous les acteurs publics et privés, et associer les habitants

- favoriser l'emploi et le développement économique
  - élargir le territoire des projets, pour qu'ils s'inscrivent dans la cohérence des Politiques Publiques, à l'échelle de la Métropole.
- ▶ **Développer de nouvelles opérations selon une logique similaire**, sur d'autres grands ensembles d'habitat en difficultés ou sur des tissus urbains à revaloriser/à reconverter à partir d'opportunités foncières.
  - ▶ **Préparer les opérations de très long terme**, conditionnées notamment par la réalisation préalable d'infrastructures lourdes, au travers de stratégies anticipatrices (veille foncière, périmètres d'attente, relocalisation d'activités...); il s'agit du secteur de Plombières, des quartiers voisins des terminaisons des autoroutes A7 et A50, des principaux pôles d'échanges des projets de TCSP à long terme, des grandes emprises industrielles et militaires susceptibles de mutation...

### 4.3 Articuler l'intensité du développement résidentiel et le potentiel des territoires selon une stratégie allant de la conservation à l'intensification

L'accueil de populations, d'emplois et d'équipements requiert des évolutions dans le tissu urbain que le PADD propose d'organiser en cohérence avec les potentiels spécifiques de chaque territoire, pris sous l'angle de leur desserte notamment en transports en commun, de l'exposition aux risques, des besoins de préservation du patrimoine, etc. 6 types d'évolutions possibles ont ainsi été définies, auxquels ont été associés autant d'objectifs décrits ci-après.

#### 4.3.1 Appuyer la stratégie de développement urbain sur l'identification de secteurs d'intention en fonction des atouts et des contraintes du territoire

- ▶ **Secteurs d'intensification** : prévoir les conditions de l'intensification urbaine dans les secteurs où la très bonne desserte en transports en commun et la qualité des équipements le permet.
  - Dans les secteurs les mieux desservis de la Ville et potentiellement densifiables, proposer des formes urbaines et une "habitabilité" susceptibles de préserver la qualité de vie des habitants et la qualité de l'habitat, tout en renforçant la mixité fonctionnelle et sociale ;

- Dans l'hyper-centre historique, permettre une évolution encadrée du bâti, en lien avec l'objectif de protection et de mise en valeur du patrimoine, tout en tenant compte des adaptations formelles nécessitées par les réponses à apporter en termes énergétique ou de typologie de logement et permettant aussi des projets architecturaux innovants ;
- Favoriser les projets de développement économique et les équipements de toute nature qui contribueront à renforcer l'attractivité du centre-ville ;
- Dans le reste du centre-ville, promouvoir une évolution des formes favorisant la densification et l'innovation architecturale et intégrant les enjeux de qualité urbaine, d'aération des tissus et de préservation du patrimoine ;
- Autoriser les immeubles de grande hauteur sur quelques sites ciblés, notamment sur les grandes opérations de renouvellement urbain, porteuses du rayonnement de Marseille, en particulier sur Euroméditerranée.

- ▶ **Secteurs d'évolution** : dans les tissus urbains de transition entre centre-ville et périphérie, favoriser l'évolution urbaine dès lors que le contexte le permet. Ce sera le cas par exemple si un remembrement foncier est possible, en l'absence de sensibilités paysagères fortes, dans les secteurs desservis par le réseau de TCSP et TC performants existant ou projeté, ou encore à proximité des centralités. Cette évolution pourra se faire par densification ou par des simples adaptations typomorphologiques telles que des modifications de règles d'implantation pour améliorer l'ordonnancement des constructions.

- ▶ **Secteurs de conservation** : dans les noyaux villageois et dans les quartiers où la valeur patrimoniale est un identifiant majeur du tissu urbain et de la structure urbaine, les évolutions urbaines nécessaires devront prendre appui sur la mise en valeur du patrimoine.
  - Dans les noyaux villageois concernés, il s'agira de concilier l'évolution potentielle des tissus anciens, le respect de la structure urbaine historique et une intervention prioritaire sur les abords des noyaux historiques.

- ▶ **Secteurs de limitation** : dans les zones plus périphériques, occupées majoritairement par l'habitat individuel et ne disposant pas des conditions de déplacements ou d'équipements appropriés à des évolutions significatives, le PADD prévoit soit de prévoir les équipements nécessaires avant toute évolution, soit de prioriser la préservation des formes urbaines existantes et des paysages.
  - dans les zones d'urbanisation de périphérie, conditionner l'évolution urbaine à l'amélioration sensible du niveau de desserte et d'équipement, en matière d'assainissement notamment ;
  - dans les secteurs de frange entre ville et massifs, donner la priorité aux objectifs de préservation de l'environnement et prévention des risques naturels tout en autorisant, ponctuellement, quelques opérations d'aménagement exemplaires.
- ▶ **Secteurs de protection** : dans les zones naturelles et agricoles, au regard des enjeux de protection de ces espaces naturels et de la biodiversité, prévoir les conditions de la protection de ces espaces, tout en conciliant les besoins d'équipements publics nécessaires à la gestion de ces espaces, à la prévention des risques ou à l'évolution des équipements sanitaires majeurs existants.
  - dans les zones naturelles et agricoles évoquées dans le chapitre 2, les enjeux de préservation des grands espaces naturels et de la biodiversité justifient des mesures de protection adaptées, permettant aussi le fonctionnement des activités existantes.
- ▶ **Secteurs d'extension** : les zones d'urbanisation future de Marseille, marginales au regard de la taille de la commune, représentent des espaces stratégiques pour l'évolution urbaine à venir, dans leur capacité à répondre aux besoins futurs de production urbaine et de structuration du territoire. L'urbanisation y sera optimisée de manière à concilier leur valorisation pour l'habitat et leur intégration environnementale et paysagère.

#### 4.4 Inscrire la sobriété énergétique au cœur des projets

La sobriété énergétique des projets urbains est un objectif majeur pour les décennies à venir et passe par une nouvelle conception des projets urbains, ainsi que par la production d'énergies renouvelables. Le développement des technologies de l'information et de la communication y contribue également.

##### 4.4.1 Favoriser la qualité environnementale et la sobriété énergétique des projets ainsi que la réhabilitation énergétique des bâtiments existants

- ▶ Développer des **écoquartiers** à valeur d'exemplarité, en assurant leur desserte en transports en commun ; **l'extension d'Euroméditerranée**, avec le label "Éco-cité – ville de demain", constitue le laboratoire métropolitain du renouvellement urbain durable.
- ▶ Mettre en place "**l'Eco-cité historique**" et constituer ainsi une dynamique de renouvellement urbain dans le centre ancien, dans la continuité des travaux engagé par l'AVAP et avec l'appui du label « Eco-cité Ville de demain ».
- ▶ Développer les **projets urbains innovants** sur l'exemple de la démarche engagée à **Frais-Vallon** : lauréate de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Ville durable et solidaire, excellence environnementale du renouvellement urbain » lancé par l'ANRU, cette démarche vise à promouvoir la transition énergétique dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville.
- ▶ Promouvoir des **démarches innovantes et expérimentales en matière de conception architecturale et urbaine et de conduite des opérations d'aménagement** : il pourra s'agir de la valorisation de référentiels, comme la démarche Charte "Qualité Marseille", de tirer parti des enseignements d'opérations exemplaires comme "Écocité" sur Euroméditerranée, ou encore de la mobilisation de filières professionnelles et d'expertises extérieures, ...
- ▶ Intégrer les **objectifs énergétiques et environnementaux dès les premiers stades de conception** des futures opérations d'aménagement.

- ▶ Favoriser autant que possible une **implantation des voies et des bâtiments permettant une bonne exposition** en matière d'ensoleillement et de vent, en prenant en compte le relief.
- ▶ Renforcer la **gestion passive du confort d'été** dans la conception des bâtiments neufs et réhabilités, notamment au niveau de l'orientation des ouvertures, des protections solaires, de la ventilation naturelle, des matériaux, de la végétalisation.
- ▶ Favoriser l'**amélioration des performances énergétiques dans les opérations de réhabilitation**, dans le respect du paysage et du patrimoine bâti.
- ▶ Favoriser la **végétalisation des espaces publics et des bâtiments** pour réguler les températures et limiter les îlots de chaleur urbains.

#### 4.4.2 Promouvoir un développement important des énergies renouvelables

- ▶ Favoriser l'intégration dans les bâtiments résidentiels et d'activités et dans les équipements de **panneaux solaires photovoltaïques et de dispositifs de chauffe-eau solaires** intégrés au plan architectural et patrimonial.
- ▶ Favoriser, dans les opérations de renouvellement et développement urbain, les **infrastructures de réseaux de chaleur et de froid**, à partir de sources renouvelables (thalassothermie, géothermie, chaufferie bois...) et plus généralement l'ensemble des solutions constructives permettant une meilleure performance énergétique.
- ▶ Permettre l'installation de **centrales de production d'électricité renouvelable** sur les sites favorables, comme les centrales photovoltaïques dans les carrières ou friches non urbanisables, ou éventuellement comme les éoliennes, dans tous les cas sous condition de compatibilité avec la préservation des milieux naturels et dans le respect des paysages.
- ▶ **Se donner les moyens en termes d'infrastructures pour favoriser le branchement à quai des navires.**
- ▶ **Valoriser la ressource géothermique** et favoriser l'utilisation de l'énergie géothermique marine pour alimenter en chaud et froid les bâtiments.

#### 4.4.3 Développer une "ville connectée et intelligente" grâce aux technologies de l'information et de la communication

- ▶ **Créer les conditions du développement des technologies de l'information et de la communication (TIC)** selon les orientations suivantes :
  - Viser la couverture maximale du territoire, y compris des espaces les moins denses et/ou abritant des populations plus modestes, souvent moins bien dotés ;
  - Développer des liaisons numériques très haut débit, en particulier vers les principaux sites économiques et d'enseignement, pour faire émerger des services créatifs et activités tirant parti des TIC ;
  - Développer les infrastructures de réseaux nécessaires au déploiement des technologies actuelles et futures ;
  - Organiser l'intégration urbaine des infrastructures, notamment en mutualisant les infrastructures nouvelles, en limitant l'encombrement de l'espace public et en prenant en compte les contraintes d'implantation (paysagères, patrimoniales, environnementales...).
- ▶ **Promouvoir le développement de la "ville intelligente"**, à partir des possibilités offertes par les TIC, par :
  - La diffusion ambitieuse de contenus sur Marseille, pour stimuler la création de services innovants et améliorer l'usage de la ville au quotidien ;
  - La promotion de l'attractivité et des connexions aux nouveaux espaces virtuels : services publics, implication citoyenne...
- ▶ **Tirer parti du développement du numérique, dont les impacts sont importants en matière économique mais aussi dans les changements de mode de vie et d'organisation sociétale qu'il va susciter**, par exemple dans l'organisation de la formation initiale et continue, ou dans l'organisation du travail (télétravail...).

## 4.5 Apaiser la ville

Limiter la place de la voiture en ville passe certes par une urbanisation plus articulée avec les transports en commun, mais également par un espace public facilitant l'usage de la voirie pour les modes doux et actifs, ainsi que par une politique de stationnement adaptée. En outre, une meilleure organisation de la logistique urbaine contribuera également à apaiser la ville.

### 4.5.1 Construire une ville apaisée privilégiant les piétons et les cyclistes et requalifier l'espace public

- ▶ **Reconquérir et développer des espaces publics du quotidien plus agréables et axés sur le confort d'usage**, notamment par leur végétalisation, la réduction de la place de la voiture, la qualité du mobilier urbain...

Au-delà du projet porté sur le Centre-Ville, des réflexions seront engagées sur le développement d'autres zones calmes ou piétonnes, notamment sur les centralités de proximité.

- ▶ **Favoriser le maillage et la sécurisation des modes doux (piétons, vélos), selon les orientations du Schéma des modes doux et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de MPM :**
  - pour les trajets de proximité, au sein des centres, en direction des équipements... ;
  - pour faciliter la continuité des itinéraires, notamment vers les nouvelles opérations et pôles d'échanges, entre les grandes entités économiques et résidentielles... ;
  - ceci à partir de liaisons dédiées ou intégrées chaque fois que possible dans la conception des voiries, notamment des boulevards urbains multimodaux.
- ▶ **Rendre accessibles les voiries, espaces publics, équipements et transports en commun aux personnes à mobilité réduite** selon les principes du Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports et du Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces Publics.

### 4.5.2 Adapter le stationnement aux objectifs de diminution de la voiture et de pacification de l'espace urbain

- ▶ **Dissuader l'accès de la voiture au centre-ville pour les non-résidents, en complément d'une politique de stationnement sur voirie et d'une tarification adaptée :**
  - en limitant la construction de parkings en cœur de centre-ville-;
  - en développant des parcs-relais aux extrémités amont des lignes de transport en commun desservant le centre-ville.
- ▶ **Organiser le stationnement des résidents dans ces tissus centraux**, tout en veillant à la réduction de la place de la voiture dans l'espace public et en facilitant la rénovation de l'habitat.
- ▶ **Moduler les normes de stationnement applicables aux constructions** selon les territoires et le niveau de desserte en transport collectif et favoriser la réhabilitation en centre-ville par une moindre contrainte.
- ▶ **Limiter le développement de l'offre de stationnement liée aux activités économiques** dans les zones de bonne desserte en transport en commun, notamment pour les immeubles de bureaux.
- ▶ **Prendre en compte les besoins en stationnement des deux roues dans les opérations d'aménagement et sur l'espace public.**

### 4.5.3 Encourager l'écomobilité pour le transport des marchandises en ville

- ▶ **Promouvoir une organisation de la logistique urbaine plus efficace et adaptée aux exigences d'une ville durable et apaisée** par la mise en place d'un réseau de plates-formes de logistique urbaine et multimodales répondant à la fois :
  - au besoin d'une desserte ferroviaire performante pour le fret, le chantier de plateforme ferroviaire Mourepiane constituant à cet égard un projet majeur ;
  - aux besoins traditionnels de l'économie urbaine (commerce de gros, messageries...) majoritairement assurés sur la Façade Maritime Nord, dans le cadre des espaces logistiques existants, ces derniers étant par ailleurs à requalifier ;

- aux besoins nouveaux tels que messagerie express, e-commerce avec livraisons à domicile, vente à distance... ;
- par la mise en place d'espaces logistiques de proximité, répondant aux besoins d'un quartier ou d'un secteur, pour les commerces et pour les particuliers (consignes, points d'accueil logistique et d'accueil de véhicules pour la redistribution des marchandises, hôtels logistiques...).
- ▶ **Introduire progressivement des normes d'émission et de bruit dans la réglementation et encourager l'innovation**
- L'innovation pourra passer par la mutualisation d'outils entre commerçants, la généralisation de tournées de livraisons, l'utilisation de véhicules du type triporteur et du tramway...
- ▶ **Améliorer les conditions de livraison en centre-ville** par le renforcement du contrôle, la limitation de la durée de livraison, l'intégration de places de livraison dans les espaces publics et l'aménagement d'aires dédiées en cœur de ville
- ▶ **Favoriser des zones logistiques à vocation portuaire bénéficiant d'une proximité fonctionnelle avec le port.**

#### 4.6 Placer le renforcement de l'offre commerciale au service de la proximité et de la revitalisation du centre-ville

Le PADD fixe un double objectif concernant l'offre commerciale pour Marseille : renforcer l'attractivité commerciale tout en confortant une offre de proximité répondant aux besoins quotidiens des habitants, et ce dans le respect de chaque niveau de l'armature commerciale pour conjuguer attractivité, réponses aux besoins des usagers et proximité.

- ▶ **Structurer le pôle commercial d'attractivité régionale du Grand Centre-Ville entre les Terrasses du Port et la place Castellane**
- ▶ **Rechercher une programmation commerciale qualitative et favoriser l'implantation d'enseignes non encore installées à Marseille, tournées vers le moyen-haut de gamme, et novatrices ;**
- moderniser l'offre commerciale, notamment sur les grandes artères et la zone les mieux desservies, comme la Canebière ;
- poursuivre l'implantation en centre-ville de nouveaux formats modernes de proximité, notamment alimentaires, avec une offre adaptée et des

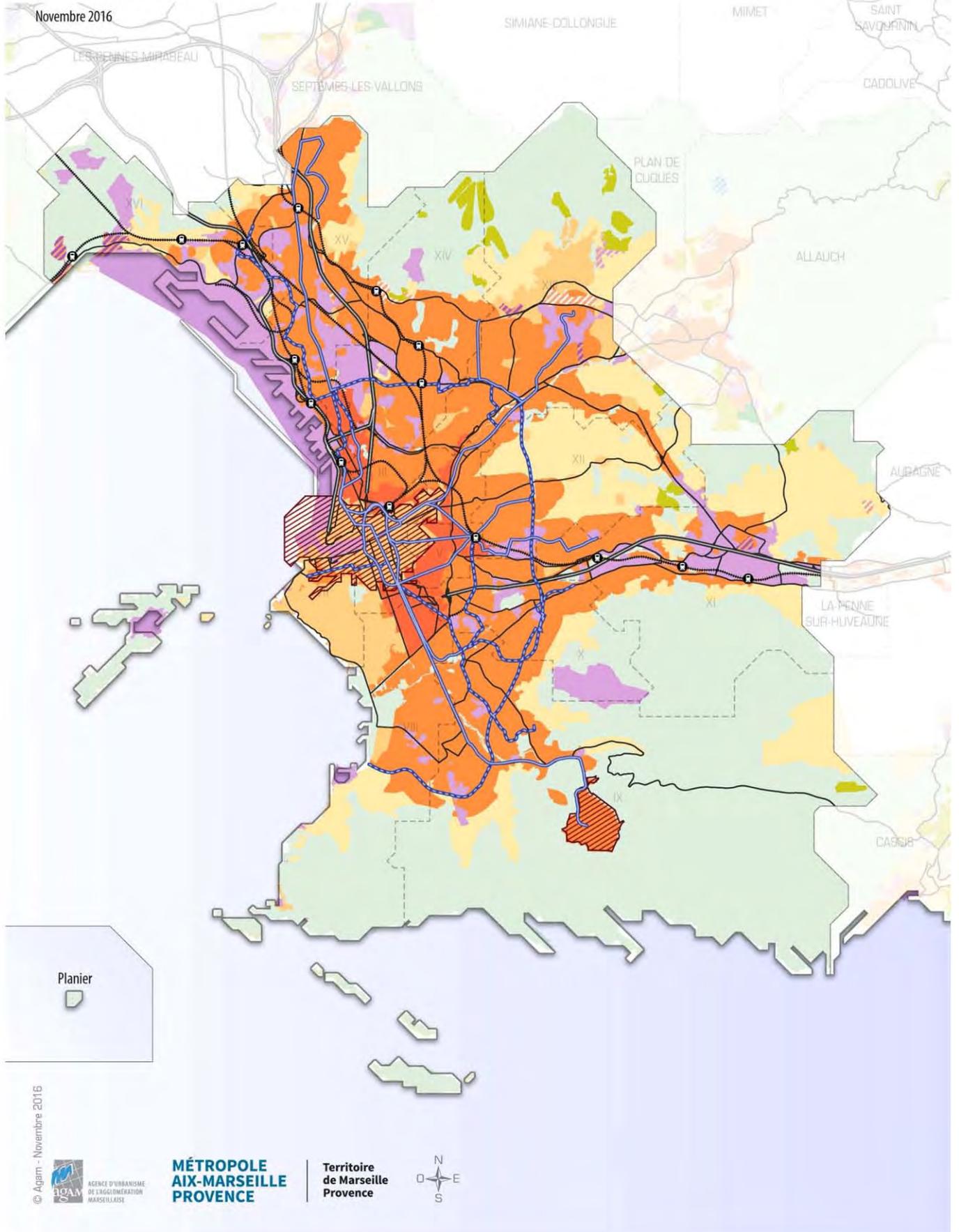
horaires étendus, pour répondre à l'évolution des modes de consommation et limiter les déplacements motorisés.

- ▶ **Conforter les deux pôles d'envergure régionale, le pôle commercial de la Valentine et celui de Grand Littoral, sur une offre de produits et services insuffisamment développée sur Marseille** et donnant lieu à des déplacements importants vers la périphérie, comme l'équipement de la maison, dans une logique multifonctionnelle :
  - Dans ce but, il est envisagé la modernisation, la restructuration et l'extension raisonnée des centres commerciaux existants, afin de répondre aux nouvelles attentes de la clientèle, d'accueillir de nouvelles enseignes, d'améliorer l'intégration paysagère et la performance des bâtiments en terme de développement durable ;
  - Une meilleure intégration urbaine de ces sites sera recherchée.
- ▶ **Favoriser la mutation et la réorganisation des autres centres commerciaux, selon les orientations du volet commercial du SCOT de MPM, pour répondre aux évolutions à venir des modes de consommation ; il s'agira d'apporter des offres thématiques spécifiques complémentaires, de diminuer les impacts environnementaux, notamment ceux liés aux déplacements, et de constituer de véritables espaces de centralité urbaine :**
  - Envisager la possibilité d'un développement modéré, par la diversification des fonctions, l'adaptation aux évolutions des modes de consommation, l'intégration urbaine et la modernisation des principaux pôles existants ; sont concernés les pôles majeurs de Merlan, Saint-Loup et Bonneveine, les pôles importants organisés autour de grands hypermarchés (Caillols, Croix Rouge, Sainte-Anne, Tassigny-Valmante, Sormiou) et les pôles intermédiaires organisés autour de grands supermarchés ;
  - Contribuer à renforcer leur attractivité, notamment par une amélioration de l'architecture et de l'intégration paysagère, de meilleures performances environnementales des bâtiments, un meilleur confort d'achat pour les clients ;
  - Assurer une desserte multimodale plus performante et adaptée des zones commerciales ;

- Mieux les intégrer dans les quartiers environnants, pour améliorer la qualité de vie dans ces derniers ;
- Renforcer l'offre de services au sein de ces centres commerciaux avec des restaurants, des terrasses, des activités ludo-culturelles... ;
- Qualifier les espaces publics et faciliter l'usage des modes doux.
- ▶ **Développer quelques projets nouveaux de pôles majeurs :**
  - **Limiter** les projets nouveaux d'une part au projet en cours du **centre commercial du Prado**, qui permettra de rééquilibrer l'offre globale sur Marseille par rapport à sa périphérie, et d'autre part à la constitution envisageable de **deux ou trois pôles thématiques forts**, de caractère novateur et disposant d'une zone de chalandise élargie ; ces projets participeront au rayonnement métropolitain de la ville et seront développés avec les mêmes exigences que celles des principaux pôles existants ; ils conjugueront plusieurs fonctions telles que commerce et culture, ou commerce et loisirs, ou encore commerce et sports, dans une logique et des complémentarités métropolitaines à instaurer.
  - développer la mixité des fonctions habitat/bureau/commerce dans le cadre de projets urbains d'ensemble, notamment à Valentine-Barasse et à Saint-Loup, en assurant une desserte en transports en commun adaptée (proximité des arrêts, fréquences...).
- ▶ **Prendre appui sur le développement des centralités de proximité pour renforcer et qualifier l'offre commerciale de quartiers et des principaux noyaux villageois.**
  - Participer à l'équilibre de l'offre sur la ville et à la qualité de vie des habitants par le réaménagement/apaisement des espaces publics, le renforcement de leur accessibilité, l'octroi d'aides ciblées pour l'animation commerciale, la restructuration des locaux commerciaux, l'implantation de petits formats alimentaires modernes de proximité d'enseignes variées, adaptés aux besoins courants des habitants de ces quartiers, l'accueil de commerces non sédentaires, et par divers facteurs d'animation et d'attractivité...
  - Cette trame commerciale pourra être complétée par de nouveaux pôles commerciaux de proximité intégrés dans le développement de nouveaux projets urbains pour accompagner les besoins liés à cette croissance urbaine.



# PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES** MARSEILLE - SECTEURS D'INTENTION



LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE		LES INTENTIONS	
	Limites communales	<b>INTENTIONS URBAINES</b>	
	Limites MPM	 Faire évoluer/intensifier en prenant en compte le paysage et le patrimoine	 Zones d'extension à vocation économique
	Autoroute	 Intensifier la ville	 Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
	Voie départementale	 Faire évoluer le tissu bâti	 Zones d'extension à vocation mixte
	Voie ferrée	 Conserver les patrimoines et paysages urbains	 Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
	Gare	 Limiter la densification	 Valorisation / développement des activités touristiques
	Cours d'eau	 Conforter la vocation économique des zones dédiées	 Optimisation / renouvellement urbains
		<b>PROTECTION</b>	<b>DÉPLACEMENTS</b>
		 Protéger les grands espaces naturels et paysagers	 TCSP existants
		 Préserver les secteurs agricoles	 TCSP en projet
		 Plan de prévention du risque inondation	



# PLAN-DE-CUQUES

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Le visage résidentiel de Plan-de-Cuques est incontestablement lié à son contexte géographique. Ce dernier, marqué par le Massif de l'Etoile et combiné aux développements urbains récents, limite désormais fortement les perspectives d'extension. L'enveloppe urbaine qui s'étire des Piémonts vers la ripisylve du Jarret présente très peu d'espaces encore non urbanisés.

- ▶ **La traduction communale du projet intercommunal a pour ambition :**
  - le renouvellement urbain et l'optimisation des capacités foncières dans la centralité existante, le long des principaux axes de desserte (RD44f et D908) ;
  - le **confortement du rôle de centralité locale de Plan-de-Cuques**. Les fonctions urbaines de Plan-de-Cuques, principalement concentrées dans le centre ancien et le long des axes précités, doivent en effet répondre, avant tout, aux besoins quotidiens des habitants qui se tournent également vers Marseille et ses services, surtout vers le technopôle de Château-Gombert, les pôles commerciaux de Croix-Rouge et de la Valentine et le métro de La Rose.

### 1.2 Objectifs de développements

Pour répondre à la demande actuelle locale et permettre d'accueillir 550 nouveaux habitants, et dans le cadre du Contrat de mixité sociale, Plan-de-Cuques doit pouvoir produire **entre 2014 et 2030 environ 60 logements par an** en moyenne selon la répartition suivante :

- une production d'environ 780 logements pour la période 2014-2020, afin de répondre aux objectifs du Contrat de mixité sociale.
- une production d'environ 220 logements pour la période 2020-2030, afin de permettre à la commune d'absorber la croissance démographique.

- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 50% des objectifs résidentiels, contre 50% en extension.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Allant du massif de l'Etoile jusqu'à la ville de Marseille, Plan-de-Cuques porte la responsabilité des milieux naturels riches qui composent les massifs et collines, avec lesquels l'interface a une importance tout autant écologiques que paysagère. Pour contribuer à cette trame verte et bleue écologique et paysagère, la commune a pour objectifs de :

- ▶ **Préserver :**
  - le massif de l'Etoile, véritable cœur de nature à l'échelle de la communauté urbaine de toute urbanisation ;
  - la partie naturelle de la colline des Madets, garante d'une coupure écologique et du respect du grand paysage et des vues depuis les piémonts ;
  - l'interface ville-nature au nord du secteur des Gardanens-Vidares qui constitue aujourd'hui une limite franche.
- ▶ **Protéger les espaces agricoles résiduels du secteur des Naudins** encore en activité. Témoins du riche terroir que constituaient les piémonts des massifs, ils participent à la préservation du grand paysage et de l'économie locale.
- ▶ **Favoriser les aménagements des berges du Jarret**, quand la topographie et les constructions existantes le permettent, intégrer les modes doux, en les inscrivant dans une cohérence intercommunale.
- ▶ **Protéger le parc du Bocage** et permettre les aménagements ponctuels tout en l'intégrant dans les principes de composition des projets urbains en périphérie.

## 2.2 Risques et nuisances

Plusieurs types de risque pèsent sur Plan-de-Cuques : le risque inondation liés au Jarret et à ses affluents et au canal de Marseille, le risque mouvement de terrains, le risque incendie, et le passage du gazoduc entraîne des prescriptions spécifiques. Il s'agira donc de :

- ▶ Prendre en compte l'ensemble de ces risques dans tous les projets d'aménagement
- ▶ Anticiper dans les futurs aménagements, les nuisances sonores qui seront suscitées par la future voie LINEA.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

A vocation résidentielle, Plan-de-Cuques joue le rôle d'une centralité locale et gardera cette place dans la hiérarchie de l'armature urbaine métropolitaine, en cohérence avec le potentiel d'évolution mesuré évoqué plus haut, et afin de proposer à ses habitants les services de proximité. Le développement au nord permet d'envisager une seconde centralité locale adaptée aux besoins des résidents. Dans cette perspective, les objectifs retenus pour le PADD sont de :

- ▶ Préserver la **silhouette provençale du cœur** du village.
- ▶ Favoriser **l'animation urbaine** en développant et valorisant des espaces publics de proximité.
- ▶ **Etendre et renforcer la centralité** avec l'ouverture à l'urbanisation de la zone de réserve foncière des Plaines-Ouest en privilégiant la mixité fonctionnelle notamment avec des équipements publics...
- ▶ Améliorer les **connexions et les circulations douces** entre la centralité principale et :
  - Les espaces à dominante résidentielle du Nord et du Sud de la commune ;
  - Allauch, notamment la centralité de quartier du Logis-Neuf.

- ▶ Favoriser **l'émergence d'une seconde centralité de quartier** au nord de la commune, en lien avec l'urbanisation de ces dernières années, dans le secteur des Gardanens-Vidares.
- ▶ Privilégier **l'implantation des commerces, services de proximité et bureaux dans les centralités**, afin de satisfaire aux besoins quotidiens des habitants et permettre le renforcement des locaux d'activités en rez-de-chaussée dans ces centralités.
- ▶ Etoffer l'offre **d'équipements sportifs, de loisirs, scolaires, petite enfance et intergénérationnels**.

### 3.2 Conditions de déplacements

Si la desserte en transports en commun dans la commune reste faible et n'autorise pas de grands développements, le projet de voirie structurante LINEA offre une perspective de meilleure connexion avec les centralités marseillaises. La commune se propose donc de :

- ▶ **Engager une réflexion sur les bénéfices urbains**, en termes de d'accessibilité et de fluidité du trafic, qui seront produits par la LINEA/RD4d. Cette infrastructure permettra une meilleure desserte locale et un décongestionnement de la RD44f et de connecter Plan-de-Cuques plus facilement au nord-est de Marseille et à terme à la grande accessibilité métropolitaine.
- ▶ **Renforcer l'accessibilité à la future LINEA**, notamment pour la gestion des flux depuis Allauch et au-delà.
- ▶ **Limiter l'évolution des tissus bâtis** compte tenu du caractère peu évolutif de la desserte en transports en commun et de l'éloignement de la centralité.
- ▶ **Créer une voie nouvelle entre l'avenue Pasteur et l'avenue de la République** dans le secteur des Vidares.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

Il résulte des constats et objectifs ci-dessus une stratégie évolution différenciée des tissus urbains de la commune selon les objectifs décrits ci-après.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

- ▶ Au vu des sensibilités environnementales et/ou paysagères, de leur mauvaise accessibilité ou de leur exposition au risque incendie, **les sites suivants sont en limitation de la densification** :
  - Le **nord de Gardanens-Vidares** : risque incendie élevé, interface avec les espaces préservés des massifs, mauvaise accessibilité... ;
  - Les **Plaines**, secteur encore peu urbanisé, avec des conditions de desserte mauvaise et un intérêt paysager avec le passage du canal et du Jarret ;
  - Le **Bocage** : présence d'un parc urbain, la ripisylve du Jarret et une colline boisée.
- ▶ Disposant d'un intérêt paysager de par sa topographie, **le secteur des Mourgues**, en limite avec le secteur de Croix Rouge, est en **conservation de la forme urbaine et de la structure paysagère existante**. L'urbanisation pourra évoluer à la marge et sera encadrée : le remplissage des dents creuses et l'évolution ponctuelle des constructions existantes pourront être envisagés.
- ▶ Bénéficiant de voiries et réseaux suffisants ou d'une desserte en transports en commun proche, **les tissus urbains de deux grands secteurs de la ville disposent de capacité d'évolution** :
  - Le **secteur des Briands** : la trame viaire existante, le niveau d'équipements, commerces et services permettent une densification du secteur avec une potentielle évolution des formes urbaines.
  - Le **secteur entre la centralité principale et le Logis-Neuf à Allauch** : la RD908 pourrait être le support d'un développement urbain, avec des formes urbaines plus compactes sur la voie et dans un esprit villageois.

### 4.2 En zones d'extension

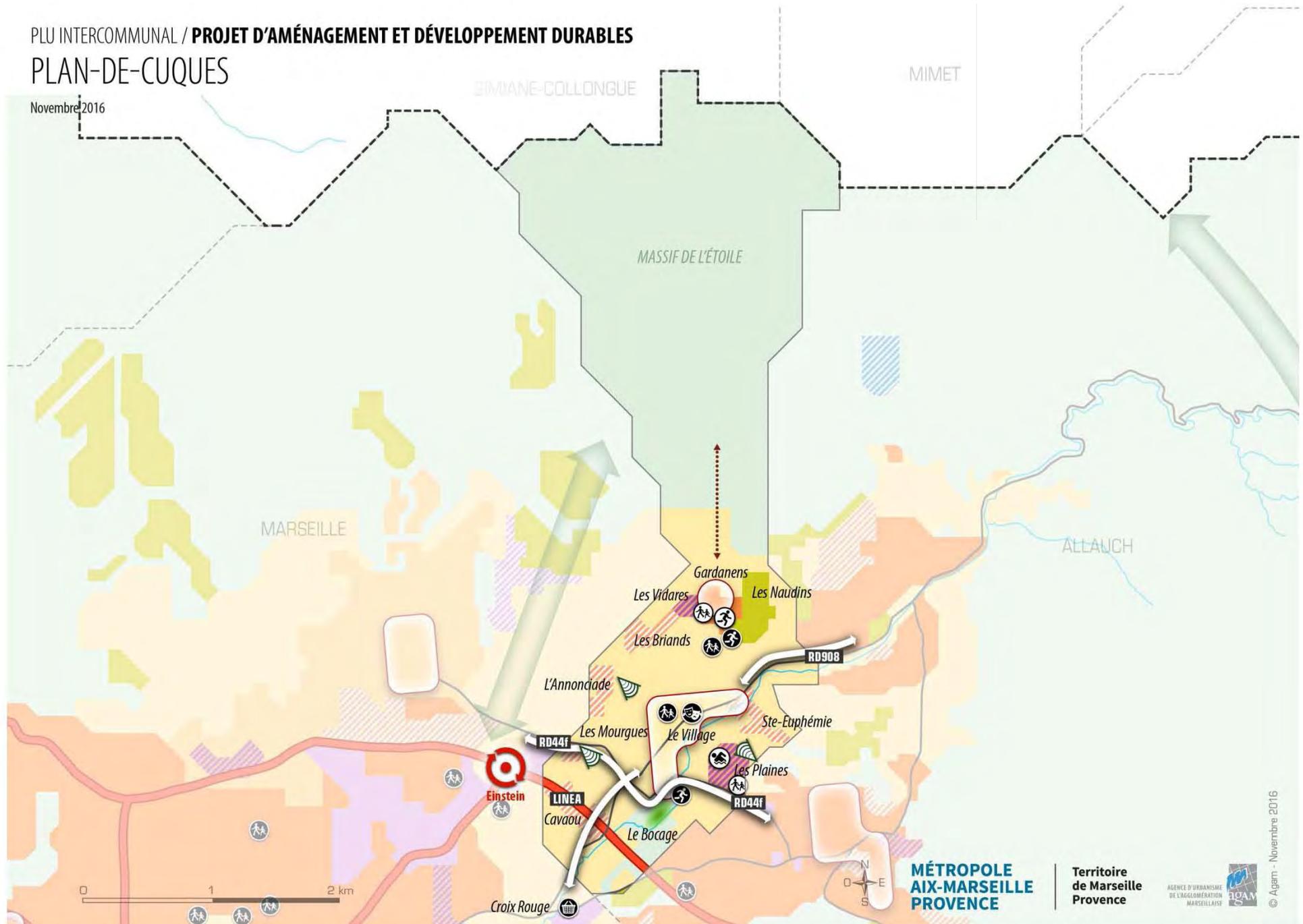
#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

Le **développement en extension** est nécessairement limité par la localisation de la commune sur les contreforts du Massif de l'Etoile, ses contraintes naturelles (risques inondation...) et la densité de population actuelle. La mise à niveau des équipements d'infrastructure conditionne leur ouverture à l'urbanisation.

- ▶ Ils comprennent les sites suivants :
  - La **Peynière** : ce secteur est urbanisable à long terme ;
  - Les **Plaines ouest** : ce secteur est urbanisable à court-moyen terme ;
  - L'**Anonciade** : ce secteur est urbanisable à long terme ;
  - Les **Vidares** : ce secteur est urbanisable à court terme ;
  - **Cavaou** : ce secteur est urbanisable à long terme, en lien avec la mise en service de LINEA ;
  - **Sainte-Euphémie** : l'urbanisation de ce secteur reste en question, suite aux risques de rupture liés au canal.

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**PLAN-DE-CUQUES**

Novembre 2016



**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

**Territoire  
de Marseille  
Provence**

AGENCE D'URBANISME  
DE L'AGGLOMÉRATION  
MARSEILLAISE

© Agam - Novembre 2016

Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS



De secteur



Métropolitains

#### Existants



Scolaires (collèges, lycées)



Sportifs, loisirs



Culturels



Santé



Commercial



Baignade / Sports nautiques



Port de plaisance



Tourisme



Événementiel



Énergies renouvelables

#### En projet



## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

# SEPTÈMES-LES-VALLONS

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Éléments spécifiques et identitaires, centralité

La position d'interface de Septèmes-les-Vallons entre les Conseils de Territoire de Marseille Provence et du Pays d'Aix, conjuguée aux contraintes topographiques et aux coupures physiques liées aux infrastructures autoroutières et ferroviaires conditionnent fortement l'urbanisation communale depuis plusieurs décennies. Si Septèmes-les-Vallons a longtemps prospéré dans des sites marqués par des sensibilités paysagères et environnementales, en fonds de vallons et sur les piémonts du massif de l'Etoile, les objectifs seront désormais de :

- ▶ **Privilégier le développement urbain :**
  - non seulement dans les secteurs plus facilement accessibles, dans les enveloppes urbaines existantes ;
  - mais aussi la friche industrielle historique du centre-ville qui fera l'objet d'une attention particulière.
- ▶ **Affirmer le rôle de centralité de bassin de Septèmes-les-Vallons**, et notamment de :
  - Contribuer à la dynamique économique locale afin d'endiguer les pertes d'emploi et le chômage qui touchent de façon importante les Septèmois par rapport à d'autres territoires du Conseil de Territoire ;
  - Dynamiser le rayonnement de la centralité sur son bassin de vie ; la centralité est limitée par l'attractivité des centralités de St-Antoine et du pôle commercial/loisirs de Plan-de-Campagne ; la centralité de Septèmes située entre le centre ancien et les espaces attenants de part et d'autre de la D543 et la D8n devra être développée en misant particulièrement sur la réhabilitation de friches industrielles historiques (Duclos) ;
  - Renforcer la micro-centralité de Notre-Dame Limite, liée à Marseille, notamment en renforçant les capacités de stationnement en créant un

parking en limite communale sur Marseille, tout en respectant la ripisylve de la Caravelle.

### 1.2 Objectifs de développement

Septèmes-les-Vallons se fixe des objectifs de développement compatibles avec ses capacités constructives privilégiant le renouvellement et son rôle de centralité de bassin, et affirme sa volonté de rééquilibrage en faveur de l'emploi.

Pour ce, le PADD vise à :

- ▶ Créer les conditions facilitant **l'accueil, à l'horizon 2014-2030, d'environ 620 habitants et la production de près de 750 logements.**
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, dans la continuité des années précédentes, **poursuivre la diversification de l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux.
- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain. Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 65% des objectifs résidentiels, contre 35% en extension.
- ▶ Contribuer à la **dynamique de création d'emplois du bassin centre** en prenant appui sur la présence de la gare et le faisceau ferré Aix-Marseille, mais aussi par la redynamisation des zones d'activités existantes, du site industriel du Vallon du Maire, la création d'une zone économique nouvelle aux Cadeneaux et l'extension de la zone économique de la Haute Bédoule.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Septèmes-les-Vallons, comme Plan-de-Cuques, se trouve à l'interface des massifs et de la ville de Marseille, avec une intrication entre l'urbain et la nature plus marquée encore, qui exige d'autant plus de vigilance sur la trame verte et bleue et les paysages. Les objectifs suivants seront poursuivis :

- ▶ **Protéger les piémonts et cœurs de nature** du massif de l'Etoile, les espaces naturels de la Haute-Bédoule, les espaces boisés et les terres arables jouxtant les Castors Isabella, ainsi que la ligne de crête au nord de la Gavotte.
- ▶ **Prendre en compte la liaison écologique principale dégradée qui traverse Septèmes** et connecte, au plan écologique, les massifs de l'Etoile et de la Nerthe. Les espaces naturels, en milieu urbain notamment, (terres cultivées, ripisylve, espaces boisés significatifs, ...) contribueront à la restauration de la continuité écologique de niveau intercommunal.
- ▶ **Préserver et valoriser la trame bleue**, notamment sur certaines séquences des cours d'eau de la Caravelle et du Val Frais, en recherchant la cohérence avec les projets de valorisation de Marseille pour le ruisseau des Ayalades, situé en aval de la Caravelle.
- ▶ **Faciliter et améliorer la lisibilité des accès existants dans les différents vallons du massif de l'Etoile** afin d'encadrer la fréquentation des cœurs de nature.
- ▶ **Maintenir la limite de l'urbanisation dans les nombreux vallons** cumulant des conditions d'accès difficiles, des impacts importants sur le paysage, et une topographie contraignante ; ceci en vue de maintenir une qualité résidentielle et des coupures naturelles, notamment pour préserver et/ou restaurer les continuités écologiques : Vallons des Peyrards et des Mayans en limite de Marseille, mais aussi Vallons du Maire, de Freyguières, de Fabrégoules et de la Gazelle.  
Concernant le vallon de la Rougière, à l'interface avec Marseille, une coupure à l'urbanisation significative sera maintenue, en tant compte de l'urbanisation existante.
- ▶ **Minimiser la pression urbaine sur les coteaux et lignes de crête** (Le Belvédère, la Haute-Bédoule...) et préserver certains **cônes de vue**.
- ▶ **Protéger et conforter la vocation agricole du vallon de Fabrégoules et de la Haute-Bédoule** dont le fort potentiel agronomique doit contribuer à la conservation d'une agriculture de proximité.
- ▶ **Conforter le sylvo-pastoralisme** sur les secteurs de Fabrégoules et de Freyguières, permettre son développement dans le haut du vallon des Mayans, en s'appuyant sur l'histoire agro-pastorale du lieu.

- ▶ **Poursuivre l'identification et la protection des terrains arables**, cultivés voire agricoles en zone urbaine.
- ▶ **Permettre l'implantation des dispositifs de productions d'énergies renouvelables solaires dans le massif de l'Etoile**, dans un secteur bien délimité et bien intégré sur le plan paysager, dans le cadre notamment de la reconversion du centre d'enfouissement des déchets au-delà de l'arrêt prévu de son activité en 2022.

## 2.2 Risques et nuisances

Traversée par l'A7, l'A51 et la voie ferrée, les nuisances sonores constituent une nuisance préoccupante, aux côtés d'un risque inondation à intégrer. Le PADD vise à :

- ▶ Prendre en compte le **risque inondation** dans les projets d'aménagement à proximité, notamment, du ruisseau de la Caravelle et de ses affluents.
- ▶ Mieux traiter les **nuisances sonores** dans les aménagements et les projets de construction aux abords de l'autoroute A7 et de la voie ferrée.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Le noyau de Septèmes-Centre, bien que doté de services administratifs conséquents, souffre d'une épaisseur urbaine encore insuffisante, et d'un tissu commercial en situation fragile. Le renforcement de la centralité de bassin est indispensable pour offrir des conditions de vie de proximité aux habitants, en tirant parti du projet d'éco-quartier réunissant l'habitat ancien, la gare SNCF et ses abords, et la friche industrielle historique, est en phase de lancement. Les objectifs poursuivis dans cette perspective sont de :

- ▶ Créer les conditions favorisant le **renforcement de l'offre de services, de commerces et d'équipements**, en renforçant le **rôle de la gare** de Septèmes à proximité du futur éco quartier du centre-ville/gare.

- ▶ **Conforter la densité de la centralité** tout en préservant son identité et son historicité et la développer à destination du nord et de la gare.
- ▶ Mettre en œuvre la **dérivation de la D8n** dans le secteur de la friche Duclos.
- ▶ Continuer à **étoffer la trame des espaces publics** aux abords de la gare et dans le périmètre de la friche industrielle historique.
- ▶ **Intensifier le réseau de liaisons douces**, lorsque cela est possible, entre la centralité de Septèmes et les micro-centralités commerciales de Notre-Dame Limite et du noyau villageois des Caillols, entre la Gavotte Peyret et le Grand Pavois, entre les Castors et le Grand Pavois, entre le collège Marc Ferrandi et le Grand Pavois.
- ▶ **Créer des cheminements doux** dans le secteur du centre-ville/gare et conforter les itinéraires existants.

### 3.2 Conditions de déplacements

Au-delà de l'amélioration des transports en commun, les objectifs pour le système de mobilité visent à une plus grande facilité de déplacements internes tous modes :

- ▶ Faciliter la **connexion et le rabattement à la gare** de Septèmes-les-Vallons, en s'appuyant sur le parking relais existant à conforter.
- ▶ Améliorer la **connexion intercommunale et intermodale à Notre-Dame-Limite** et s'appuyer sur le parking/pôle d'échanges Piacenza.
- ▶ **Accompagner l'amélioration de l'offre en desserte en transports en commun sur Marseille** (BHNS B2, 97 et 51) par la valorisation commerciale et résidentielle du secteur de Notre-Dame Limite et en réalisant un parking / pôle d'échanges (PIACENZA) en limite communale sur Marseille.
- ▶ Mettre en œuvre un **itinéraire doux mixte** (cyclable et piéton) **entre la Gavotte Peyret et le Grand Pavois**.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

Constituée de noyaux villageois et d'écartés urbains d'âge différent, le développement de la **centralité de bassin de Septèmes-les-Vallons** prend en compte l'ambition de renouvellement et celle de renouvellement.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

- ▶ **A l'aune de leurs sensibilités environnementales et/ou paysagères, de leur mauvaise accessibilité ou de leur exposition au risque incendie, les sites suivants sont à maintenir en limitation de la densification :**
  - Les Vallons de Freyguières, de la Rougrière et des Peyrards (risque incendie élevé, interface avec les espaces préservés des massifs...).
  - Les Castors Isabella à la Haute Bédoule : en rupture avec l'espace urbain et intégré au cœur d'un écrin de verdure, ce site ne dispose plus de potentiel foncier résidentiel.
  - La Gavotte Peyret : sa position d'interface avec les zones naturelles, son éloignement des transports en commun, sa topographie accidentée et les nuisances liées à l'autoroute limitent les perspectives de développement exception faite des projets en cours. Néanmoins une réflexion est à mener sur ce site à forts enjeux sociaux, identifiés dans les quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville.
  - Le nord de la commune : ce tissu pavillonnaire est déjà très dense et présente des problèmes de stationnement qu'il convient de limiter.
- ▶ **Bénéficiant de voiries et réseaux suffisants ou d'une desserte en transports en commun proche, les tissus urbains de cinq grands secteurs de la ville disposent d'une capacité d'évolution :**
  - Le nord de la commune pour conforter le tissu collectif existant (grande copropriété de Pré de l'Aube).
  - Le quartier des Caillols : au contact des voiries et équipements équilibrés, une potentialité d'évolution existe entre la zone dense au bord

de la D8n et l'actuel village des Vieux Caillols qui est en secteur de conservation.

- Val-Fleuri qui présente des capacités d'évolution en lien avec les opérations immobilières en cours (maisons en bande et petits collectifs).
- Notre-Dame Limite : aux abords de Marseille, structuré sous forme d'un tissu de faubourg, de petits collectifs et de pavillonnaires, cet axe le long de la D8n présente une capacité d'évolution limitée.

- ▶ **Un site dispose d'un potentiel d'intensification : les abords de la gare et la friche industrielle historique.** Ce site se prête à la réalisation d'un projet urbain d'ensemble et multifonctionnel (habitat, commerce, bureau, équipements publics) avec équipements et services. Les formes urbaines adaptées et suffisamment denses contribueront à la réalisation des objectifs de production de logements.
- ▶ **Valoriser et protéger le riche patrimoine industriel** (vestiges de cheminées industrielles...), **et conserver le village des Vieux Caillols** pour des raisons patrimoniales.

#### 4.1.2 A vocation économique

- ▶ **Renforcer la zone d'activités de la Haute-Bédoule et réaliser son extension**, afin de développer les activités artisanales.
- ▶ **Conforter les zones d'activités** en appui notamment des principales voies existantes qui traversent la commune :
  - Nord et Ouest Belvédère ;
  - La zone du Pré de l'Aube et le Vallon du Maire ;
  - Est Haute-Bédoule (camping existant et équipement médical).
- ▶ **Contenir les zones d'activités de l'Est Belvédère/Sud centre-ville et Nord-Est Carrière (Lafarge).**

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

Les secteurs identifiés ci-après pourront être urbanisés après mise à niveau des équipements d'infrastructures, nécessaires au bon fonctionnement des zones :

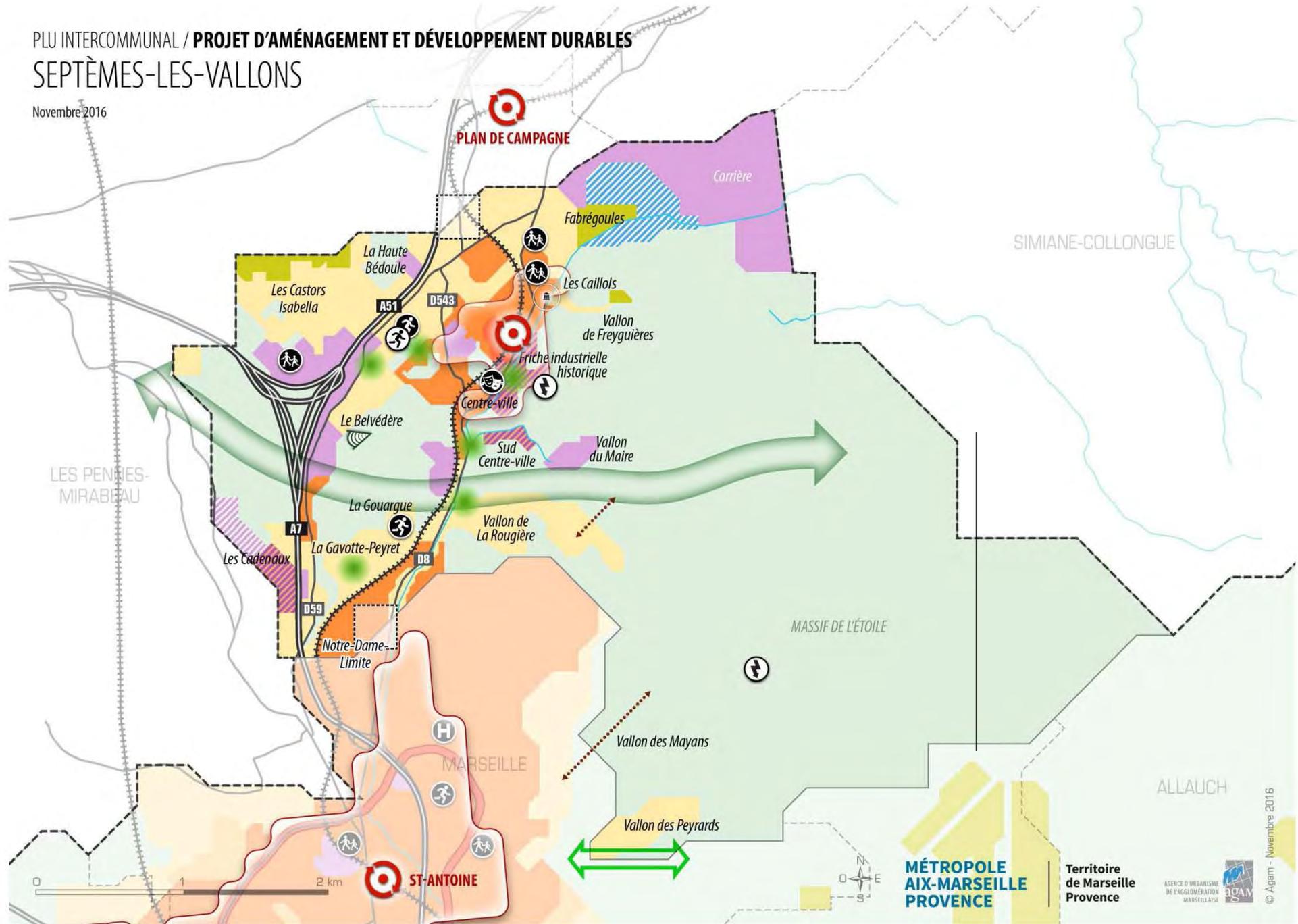
- ▶ La zone principale d'extension urbaine concerne **la friche industrielle historique**.
- ▶ **La zone des Cadeneaux** pourra à terme devenir un secteur mixte (logements, économie).
- ▶ **Le secteur d'urbanisation future appelé « Sud Centre-Ville » à vocation mixte**, se situe en position d'interface entre le ruisseau de la Caravelle et la zone d'activités du Vallon du Maire

#### 4.2.2 A vocation économique

- ▶ **Permettre le développement économique afin d'étoffer l'offre et créer des emplois dans les secteurs propices au développement :**
  - **Fabrégoules** (à vocation de tourisme, sports et loisirs) en respectant les limites des zones agricoles et naturelles ;
  - **Les Cadeneaux** (secteur mixte).

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**SEPTÈMES-LES-VALLONS**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- Limite MPM
- ==== Autoroute
-  Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
-  Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

#### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

#### En projet

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

# CAHIERS COMMUNAUX DU BASSIN EST

CARNOUX-EN-PROVENCE

CASSIS

CEYRESTE

GEMENOS

LA CIOTAT

ROQUEFORT-LABEDOULE

# CARNOUX-EN-PROVENCE

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Commune à l'histoire récente, Carnoux-en-Provence occupe densément les deux versants d'un vallon inscrit dans un ensemble de collines qui offrent très peu de possibilités de développement. Dans ce contexte, la traduction du projet intercommunal de Carnoux-en-Provence vise à valoriser l'identité communale et sa vocation résidentielle selon les cinq axes suivants :

- ▶ **Affirmer le rôle de centralité locale de Carnoux-en-Provence** à l'échelle du conseil de territoire de MPM ;
- ▶ **Préserver le centre-ville** en favorisant le cadre de vie ;
- ▶ **Maîtriser le développement résidentiel** par le renouvellement urbain au sein des tissus constitués ;
- ▶ **Améliorer la gestion de l'accessibilité** ;
- ▶ **Préserver les vues et paysages.**

### 1.2 Objectifs de développements

La sensibilité du cadre paysager dans lequel s'inscrit la commune induit des objectifs de développement modéré, à la mesure du territoire. Carnoux-en-Provence vise ainsi une stabilisation démographique ; ce projet se traduit par les principes suivants :

- ▶ Sur la période 2014-2030, **stabiliser la population autour de 7 000 habitants tout en favorisant les conditions permettant la production d'environ 150 logements.**
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient permettre la création de l'ensemble des objectifs résidentiels du fait de l'absence de secteurs en extension.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Située à l'articulation entre le massif des Calanques et le massif de la Sainte-Baume, Carnoux-en-Provence constitue ainsi un territoire stratégique pour les fonctionnalités écologiques à l'échelle du grand territoire. Cette identité géographique particulière constitue par ailleurs la clé de son attractivité résidentielle. Pour répondre à ces enjeux, la commune vise ainsi à :

- ▶ **Préserver strictement les espaces en cœur de nature** : Hauts-de-Carnoux, talus-versant des Lavandes, Plateau de L'Anguilla.
- ▶ **Préserver ou restaurer les liaisons et continuités écologiques principales qui enserrent la commune** pour garantir leur fonctionnement :
  - massif des Calanques / massif de la Sainte-Baume ;
  - massif de Saint-Cyr / massif de la Sainte-Baume.
- ▶ **Protéger et valoriser les structures paysagères majeures** : crêtes du Vallon des Anglais / Les Barles.

### 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des phénomènes naturels extrêmes ainsi qu'à certaines nuisances, associées à la présence d'infrastructures routières majeures, la commune oriente le développement urbain de manière à protéger les biens et les personnes. Cette exigence se traduit par les principes suivants :

- ▶ **Prendre en compte** :
  - Le risque incendie de forêt au regard de la desserte, de l'accessibilité et de l'urbanisation pour limiter la population exposée dans les zones d'urbanisation périphériques ou en parties hautes du vallon : Hauts de Carnoux, Plateau de L'Anguilla / Les Barles, Mont Fleuri, crêtes du Vallon des Anglais ;
  - L'inondation par crue : un seul vallon canalise les eaux de ruissellement pluvial ;
  - Le risque retrait-gonflement des sols argileux, faisant l'objet d'un Plan de Prévention des Risques ;

- Les nuisances sonores (voies routières et autoroutières) : Carnoux-en-Provence est impactée par les nuisances liées au trafic sur la D41E (20 000 véhicules/jour).

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

A dominante résidentielle, Carnoux-en-Provence conforte son rayonnement local, notamment en consolidant l'offre de son centre-ville et son accessibilité. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Favoriser le fonctionnement de la centralité** notamment par l'amélioration de la desserte en transports collectifs et de l'accessibilité par modes doux (pistes cyclables).
- ▶ **Conforter l'espace central et les espaces publics** dans le respect des formes existantes.
- ▶ **Pérenniser les commerces et services de proximité dans le centre-ville** et y privilégier le maintien des équipements.

#### 3.2 Conditions de déplacements

En cohérence avec son développement, Carnoux-en-Provence fait évoluer son réseau viaire et son offre de transport en commun pour favoriser la multimodalité. Cette démarche se traduit par les objectifs suivants :

- ▶ **Requalifier la RD41E en boulevard urbain multimodal** dans sa traversée de la commune.
- ▶ **Adapter le développement communal au niveau de transports collectifs** actuel et développer une liaison directe notamment avec la gare ferroviaire de Cassis, en cohérence avec son évolution vers un pôle d'échanges multimodal et fonctionnel.
- ▶ **Envisager la création de parkings-relais** pour favoriser la mixité des modes de déplacements.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Carnoux-en-Provence met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie. En l'absence de capacités de développement en extension, notamment du fait d'une sensibilité environnementale et paysagère importante, le développement de la commune se fera exclusivement au sein de son enveloppe urbaine.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

En conséquence, Carnoux-en-Provence met en place les conditions d'évolution de son tissu urbain afin de permettre la production de nouveaux logements nécessaire au maintien de sa population, selon les principes suivants :

- ▶ **Assurer l'essentiel du développement sous forme de renouvellement urbain.**
- ▶ **Encadrer la morphologie des nouvelles constructions** pour limiter la densification des deux versants du vallon.
- ▶ **Préserver strictement et rendre inconstructibles les secteurs d'urbanisation soumis à des risques.** Ce principe concerne notamment les parties hautes du territoire, qui en plus d'être exposées au risque incendie, se caractérisent par des enjeux paysagers importants : il s'agit des Hauts de Carnoux, du plateau de L'Anguilla, de Mont-Fleuri et de Plein Soleil.

#### 4.1.2 A vocation économique

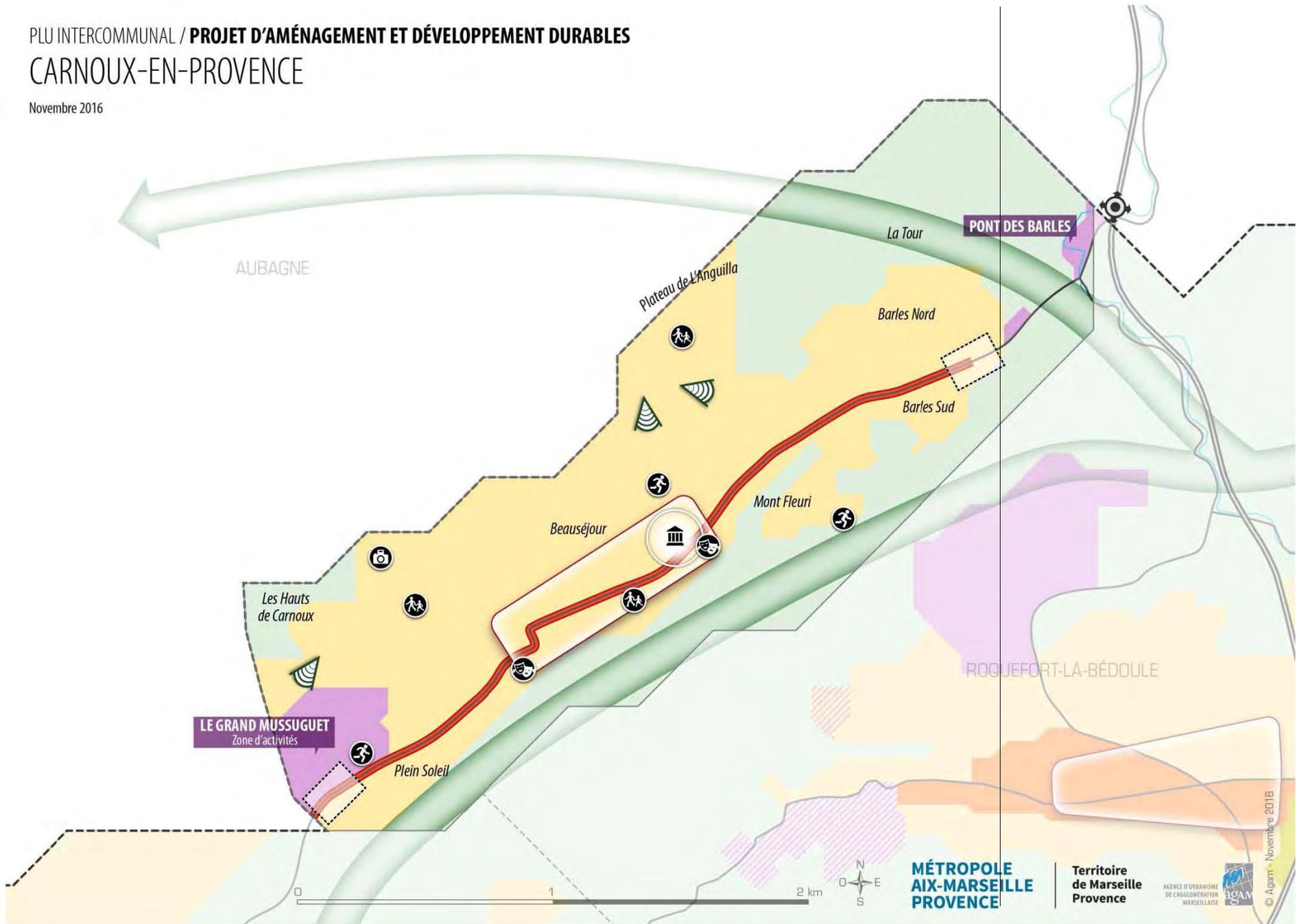
Demeurant à dominante résidentielle, la commune encourage les dynamiques économiques en optimisant l'offre d'accueil à destination des entreprises dont elle dispose, tant en zones dédiés qu'au sein du tissu urbain, et en confortant le potentiel touristique.

- ▶ **Maintenir et conforter les zones d'activités économiques existantes dans leurs limites** : ZI du Grand Mussuguet, Pont des Barles.

- ▶ **Pérenniser l'économie résidentielle et les commerces de proximité** dans les tissus urbains existants.
- ▶ **Maintenir et favoriser la présence de structures d'hébergement hôtelier.**

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**CARNOUX-EN-PROVENCE**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

**Territoire  
de Marseille  
Provence**

AGENCE D'URBANISME  
DE L'AGGLOMÉRATION  
MARSEILLAISE



© Agam - Novembre 2016

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- - - - - Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊙ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

#### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎭 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🏊 Baignade / Sports nautiques
- ⚓ Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

#### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎭
- 🏥
- 🛒
- 🏊
- ⚓
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- 🟠 Intensifier la ville
- 🟡 Faire évoluer le tissu bâti
- 🟠 Conserver les patrimoines et paysages urbains
- 🟡 Limiter la densification
- 🟣 Conforter la vocation économique des zones dédiées
- 🟣 Zones d'extension à vocation économique
- 🟠 Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- 🟣 Zones d'extension à vocation mixte
- 🟢 Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- 🟢 Valorisation / développement des activités touristiques
- 🟠 [R] Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- 🟢 Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- 🟡 Préserver les secteurs agricoles
- ➡️ Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préservé et redynamiser le centre historique
- 🟠 Périmètre de la centralité
- 🟠 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- 🚊 Transport en commun en site propre
- 🔄 Créer un pôle d'échanges
- 🟠 Requalifier / préserver les entrées de ville
- ↔️ Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- 🚶 Favoriser les modes doux

- 🏞️ Préservé les vues
- ➡️ Coupure d'urbanisation
- 🌿 Développer la nature en ville

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Petit port niché au bas d'un vallon ouvert sur la Méditerranée, Cassis a développé deux activités majeures liées à ses particularités topographiques, environnementales et climatiques spécifiques : une viticulture de renom et un tourisme des quatre saisons fondé sur des atouts patrimoniaux, naturels, paysagers et culturels d'exception mis en valeur par la création du Parc national des Calanques. Dans cet environnement unique, le projet de Cassis pour traduire la stratégie intercommunale a pour objectifs de :

- ▶ **conforter le rôle de centralité locale de Cassis** à l'échelle du conseil de territoire de MPM ;
- ▶ **valoriser l'identité maritime fondatrice**, par la préservation du centre ancien, la maîtrise de l'urbanisation et la protection de l'environnement, des vues et des paysages emblématiques ;
- ▶ **développer le tourisme « vert et bleu »** en renforçant les capacités d'accueil, notamment dans l'hôtellerie haut de gamme, et en diversifiant l'offre d'hébergement ;
- ▶ **soutenir et développer la viticulture, emblématique de la commune ;**
- ▶ **favoriser le développement des conditions d'accessibilité externe**, notamment par la valorisation de la gare ferroviaire comme pôle d'échanges.

### 1.2 Objectifs de développements

Les exigences de préservation de son cadre géographique majestueux ainsi que les capacités constructibles réduites tendent à limiter le développement de Cassis. Ainsi, il s'agit de :

- ▶ **Stabiliser la population à son niveau actuel** à l'horizon 2030 tout en favorisant les conditions permettant la production de 160 logements.

- ▶ Au sein de cette nouvelle production, dans la continuité des années précédentes, **poursuivre la diversification de l'offre de logements** pour répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux.
- ▶ **Privilégier une dynamique de récupération et de réhabilitation de logements anciens situés en centre-ville.** La réalisation des objectifs de production de logements mobilisera prioritairement les capacités constructives existantes en milieu urbain. Celles-ci devraient permettre la création d'environ 85% des objectifs résidentiels.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Est, dont les objectifs s'élèvent à 4 300 emplois à l'horizon 2030.**

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

De par sa localisation à l'articulation entre massif des Calanques, massif du Grand Caunet et Cap Canaille, Cassis joue un rôle clé dans la préservation et la valorisation des fonctionnalités des espaces naturels à l'échelle métropolitaine. Ce statut confère une responsabilité particulière à la commune, qui veille à préserver les cœurs de nature et liaisons écologiques situées sur son territoire, à protéger les paysages, à maîtriser l'urbanisation en frange et pérenniser voire développer les terres agricoles. Cette dynamique volontariste se traduit par les orientations suivantes :

- ▶ **Préserver strictement les espaces en cœurs de nature d'échelle intercommunale** : massifs des Calanques, du Cap Canaille (Bec-de-l'Aigle / Sainte-Baume) et la ligne de collines des Rompides.
- ▶ **Préserver ou restaurer les liaisons écologiques pour garantir leur fonctionnement** :
  - La liaison écologique principale traversant les contreforts nord-ouest du vallon des Anglais ;
  - Les deux liaisons écologiques principales dégradées : massif des Calanques / massif du Cap Canaille, massif des Calanques / massif du Grand Caunet - Sainte Baume.

- ▶ **Maintenir et développer de façon maîtrisée les deux grands espaces agricoles séparés par les Rompides et qui participent de l'économie, de l'environnement et des paysages.**
- ▶ **Protéger les secteurs inscrits en zones naturelles situés sur le piémont nord du massif du Cap Canaille et à l'ouest du Pas-de-Belle-Fille, afin de les rendre inconstructibles ou agricole (vignoble).**
- ▶ **Veiller à l'application de la loi Littoral :**
  - préserver les Espaces remarquables (massifs, collines, littoral) ;
  - identifier, délimiter et protéger les Espaces Proches du Rivage ;
  - protéger les ensembles boisés les plus significatifs (intérêt écologique et valeur paysagère).
- ▶ **Respecter des perméabilités écologiques des zones d'interface :**
  - Frange Ouest : Vallat des Brayes, rive nord de Port-Miou ;
  - Frange Nord-Est : grands espaces agricoles et leurs marges supérieures.
- ▶ **Protéger et valoriser les structures paysagères majeures et de proximité.**

## 2.2 Risques et nuisances

Fortement exposée aux risques naturels, la commune oriente son développement de manière à protéger les biens et personnes. Elle vise à :

- ▶ **Prendre en compte :**
  - Le risque incendie de forêt, au regard de la desserte, de l'accessibilité et de l'urbanisation pour limiter la population exposée : zones d'urbanisation diffuse (Ste-Croix, Les Janots, Les Cuettes...), secteurs sensibles (gare ferroviaire, déchetterie, route départementale, Brégadan...);
  - Le risque inondation par crue : plusieurs vallats canalisent des eaux de ruissellement pluvial, notamment depuis les communes situées en amont ;
  - Les risques de mouvements de sols et de terrains, notamment sur le littoral de la Pointe des Lombards et le secteur du Revestel.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Caractérisée par une identité forte tant du fait de ses marqueurs paysagers que des particularités de son tissu et de son patrimoine, Cassis entend conforter son rôle de centralité locale en harmonie avec l'existant. Cette ambition se traduit par les objectifs suivants :

- ▶ **Conforter le rayonnement de la centralité locale et préserver les caractéristiques** villageoises et identitaires ainsi que les paysages.
- ▶ **Respecter des formes urbaines cohérentes** avec les tissus existants sans dénaturer les paysages.
- ▶ **Valoriser le patrimoine communal :**
  - monuments laïques, religieux, patrimoine culturel et environnemental qui participe de la mise en valeur identitaire et touristique ;
  - patrimoine industriel et anciennes carrières d'exploitation (pierre de Cassis), témoignages des activités passées (usine à fer du Bestouan, carrière du Picouveau).

### 3.2 Conditions de déplacements

Du fait d'une attractivité touristique et résidentielle importante, Cassis est confrontée à des enjeux de desserte de différentes natures : l'accès aux sites touristiques doit être facilité pour le public venant du reste du territoire de Marseille Provence ou d'au-delà et l'urbanisation doit être articulée au mieux avec les conditions d'accessibilité au sein de la commune. Elle vise ainsi à :

- ▶ **Confirmer le rôle de pôle d'échanges de la gare SNCF**, qui dessert également Roquefort-la-Bédoule et Carnoux-en-Provence.
- ▶ **Améliorer l'offre de desserte en transports collectifs** en articulation avec la gare ferroviaire pour une meilleure desserte du centre et de meilleures liaisons intercommunales.
- ▶ **Aménager le parking de la Gare** afin d'optimiser la capacité d'accueil et de favoriser la fonction de pôle d'échanges.

- ▶ **Gérer l'accessibilité au Parc national des Calanques et aux sites touristiques**, notamment par l'aménagement d'espaces de stationnement au départ de circuits pédestres (Les Gorguettes, Joli Bois).

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet global, Cassis met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Dans le respect l'identité de son tissu urbain et de son cadre privilégié, Cassis permet l'évolution de ses espaces urbanisés pour le développement de programmes résidentiels ou mixtes, ce, en proportion avec son objectif de stabilisation de la population. Ce projet se traduit par les principes suivants :

- ▶ **Assurer la conservation du centre ancien et du quartier de Port-Miou** par la préservation de leurs formes urbaines.
- ▶ **Dans les secteurs de la centralité situés en première couronne, favoriser les opérations privilégiant la densification** et le renouvellement urbain.
- ▶ **Sur les secteurs situés au-delà de la centralité et qui participent du paysage, encadrer la morphologie des nouvelles constructions** pour limiter la densification, notamment les quartiers des Brayes, du Picouveau, les Hauts Cépages, Saint-Jean, Sainte-Croix, Le Pignier, ainsi que Les Terrasses, Les Gorguettes, Le Mussuguet, le Plan de la Gare au Nord...
- ▶ Dans les secteurs situés en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne, particulièrement déficitaire actuellement, **favoriser le développement et la diversification de l'offre d'hébergement touristique.**
- ▶ **Préserver strictement et rendre inconstructibles les secteurs d'urbanisation diffuse situés :**
  - dans les deux grands espaces agricoles : La Douane, Les Janots, Les Cuettes, Plan d'Olives) ;

- sur les premiers contreforts ou près du littoral : secteur de l'Arène, pointe de Port-Miou, soumis par ailleurs à des risques et participant du maintien de la qualité paysagère et de l'identité de la commune.

#### 4.1.2 A vocation économique

Afin de mettre en œuvre son projet économique, appuyé en priorité sur ses deux moteurs que sont le tourisme et l'agriculture, Cassis optimise et renforce son offre au sein des zones économiques existantes, soit dans le tissu mixte soit au sein d'espaces dédiés. Cette ambition se traduit par :

- ▶ **Appuyer le développement d'un tourisme des quatre saisons** en lien avec le Parc national des Calanques.
- ▶ **Conserver, renforcer et diversifier les capacités d'accueil touristique** en termes d'hébergement.
- ▶ **Pérenniser et renforcer les commerces de proximité** présents dans les tissus urbains existants.
- ▶ **Soutenir et intensifier la viticulture en la développant.**
- ▶ **Maintenir et valoriser la zone économique du secteur Brégadan en s'appuyant sur une diversification :** ce secteur pourra ainsi offrir des possibilités pour des établissements de taille importante ne pouvant être accueillis en centre-ville.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

En complément des capacités constructibles existantes au sein du tissu, la commune mobilise le potentiel dont elle dispose en extension, dans des proportions cohérentes avec les objectifs de développement urbain. Ainsi, il s'agit de :

- ▶ **Valoriser la vocation résidentielle/mixte du secteur du Bestouan.**
- ▶ **Envisager un développement résidentiel limité sur le secteur du Mussuguet**, en continuité des espaces bâtis existants.
- ▶ **Envisager des perspectives d'évolution mixte à long terme du site Lafarge** à l'issue de son exploitation.

## 4.2.2 A vocation économique

La commune accompagne la dynamique touristique du bassin Est, en mettant à disposition des entreprises du territoire une offre foncière adaptée en extension, tout en maîtrisant la consommation d'espace associée. Pour ce faire, elle vise à :

- ▶ **Valoriser la vocation mixte du secteur d'extension du Bestouan.**
- ▶ **Développer la vocation « tourisme » sur le secteur du Picouveau.**
- ▶ **Préserver le secteur du camping « les Cigales » et conforter sa vocation « tourisme ».**



## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

### Existants                      En projet

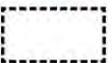
- |                                                                                     |                              |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Scolaires (collèges, lycées) |    |
|    | Sportifs, loisirs            |    |
|    | Culturels                    |    |
|   | Santé                        |   |
|  | Commercial                   |  |
|  | Baignade / Sports nautiques  |  |
|  | Port de plaisance            |  |
|  | Tourisme                     |  |
|  | Événementiel                 |  |
|  | Énergies renouvelables       |  |

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Village perché inscrit au creux d'un vallon surplombant l'amphithéâtre de La Ciotat, Ceyreste bénéficie d'un cadre de vie et d'un environnement naturel privilégiés qui soutiennent son attractivité résidentielle. Les contraintes topographiques et foncières qui en découlent sous-tendent, pour une large part, la mise en œuvre à l'échelle de la commune du projet intercommunal articulée autour des axes suivants :

- ▶ **Conforter le rôle de centralité locale de Ceyreste** à l'échelle du territoire du PLUi et dont le fonctionnement est fortement lié à la commune voisine de La Ciotat.
- ▶ **Maîtriser le développement résidentiel** par le renouvellement urbain au sein des tissus constitués.
- ▶ **Préserver le cadre de vie et les vues** en veillant à ne pas dénaturer les paysages panoramiques qui participent d'une identité forte.
- ▶ **Améliorer la connexion avec La Ciotat.**

### 1.2 Objectifs de développement

Centralité locale bénéficiant d'une accessibilité limitée en transports en commun, Ceyreste se caractérise en outre par un cadre géographique sensible. Ces atouts et contraintes tendent à tempérer le développement ; la commune vise une croissance démographique modérée à faible, ce qui se traduit par les principes suivants :

- ▶ **Stabiliser la population en accueillant environ 120 habitants à l'horizon 2030** tout en favorisant les conditions permettant la **production de 240 logements**.
- ▶ Au sein de cette nouvelle production, dans la continuité des années précédentes, **poursuivre la diversification de l'offre de logements** pour

répondre aux besoins, notamment par la réalisation de logements locatifs sociaux.

- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements s'appuiera sur les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient favoriser la création d'environ 80% des objectifs résidentiels, contre 20% en extension.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

En lien avec Cassis et la Ciotat, Ceyreste contribue à la préservation des richesses et fonctionnalités écologiques du massif du Grand Caunet. Caractérisée par ailleurs par un cadre paysager remarquable, la commune doit en protéger les structures majeures et les vues offertes. Pour ce faire, elle se fixe pour objectifs de :

- ▶ **Préserver strictement les espaces en cœurs de nature d'échelle intercommunale** : massif du Grand Caunet.
- ▶ **Préserver ou restaurer la liaison écologique principale traversant le massif du Grand Caunet** (Font Blanche / Revers de Boquié) pour garantir son fonctionnement.
- ▶ **Respecter les perméabilités écologiques des zones d'interface ville / nature** identifiées situées aux marges des secteurs urbanisés : quartier des Costes (frange Est), quartiers de Magarane et Camégières (Nord), quartier de Maougavi (frange Ouest) et secteurs d'interface au contact de l'espace naturel sur le versant Est du vallon.
- ▶ **Pérenniser, étendre et développer les espaces agricoles existants ou potentiels**, notamment en lien avec des projets sylvo-pastoraux, dans une logique productive et de valorisation des paysages : secteurs de Sainte-Catherine, du Grand Caunet et du Petit Roumagoua.
- ▶ **Protéger et valoriser les structures paysagères majeures** notamment celles qui encadrent directement le vallon : Les Séveriers, Maougavi, les Devens et Le Pélangarri à l'Ouest, le Télégraphe, les Yssards, Sainte-Croix et Saint-Eloi à l'Est.

- ▶ **Traiter les secteurs d'interface ville-nature en limitant les densités**, dans les quartiers des Costes, de Mauregard, des Camégiens et de Maougavi.

## 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des risques naturels mais aussi à certaines nuisances liées aux infrastructures routières, la commune oriente son développement de manière à protéger les biens et les personnes. Il s'agit pour Ceyreste de :

- ▶ **Prendre en compte :**
  - le risque d'incendie de forêt au regard de la desserte, de l'accessibilité et de l'urbanisation pour limiter la population exposée dans les zones d'urbanisation périphérique ou en parties hautes du vallon et de ses tissus urbains constitués ;
  - l'inondation par crue, dans les vallats canalisant notamment le ruisseau du Grand Caunet ;
  - les nuisances sonores (voies routières, autoroutières et ferrées) : Ceyreste est impactée par les nuisances qu'induit le passage de l'A50 au bas du vallon.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Afin de conforter ses fonctions de centralités locales et d'optimiser son articulation avec La Ciotat, Ceyreste renforce son offres d'équipements et services, en accompagnement d'un développement résidentiel mesuré, en veillant à l'harmonie avec le tissu existant. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Conserver une forme urbaine proche de l'existant** en préservant les caractéristiques villageoises et identitaires.

- ▶ **Conforter le rayonnement de la centralité locale** en pérennisant les commerces et services de proximité et en privilégiant leur implantation dans le centre.
- ▶ **Compléter les équipements pour répondre aux besoins et à l'accueil** d'une population nouvelle.

### 3.2 Conditions de déplacements

La recherche d'une bonne articulation à l'échelle du grand territoire entre les fonctions à dominante résidentielle de Ceyreste, et les pôles d'emplois, infrastructures et équipements de rayonnement, implique de travailler aux liaisons avec la Ciotat, qui joue un rôle clé sur le territoire communal. En complément, il s'agit d'améliorer l'articulation entre le maillage local pour tous les modes et le développement urbain. Cette double ambition implique pour la commune de :

- ▶ **Améliorer l'offre de desserte en transports en commun** notamment vers la gare ferroviaire de La Ciotat et vers les zones d'activités Athélia, en lien avec le boulevard urbain multimodal de La Ciotat.
- ▶ **Développer les liaisons douces depuis le centre-ville en direction de la Voie douce (Voie verte) de La Ciotat.**
- ▶ **Envisager des liaisons douces Est / Ouest** en rives du Chemin des Peupliers et du Chemin de Sainte-Brigitte.
- ▶ **Compléter la trame de voirie** pour mailler les tissus urbains constitués et favoriser des liaisons fonctionnelles structurantes en lien avec le développement communal.
- ▶ **Améliorer la desserte vers le secteur de Maougavi** pour augmenter les possibilités de défense des zones habitées.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet global, Ceyreste met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

## 4.1 En zones urbaines

### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

La commune permet l'évolution de son tissu urbain existant, en veillant à la préservation de son identité, pour mettre en œuvre ses objectifs de développement notamment résidentiels. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Assurer la conservation du centre ancien** tout en permettant le renouvellement urbain.
- ▶ **Encadrer la morphologie des nouvelles constructions sur les secteurs hors du centre-ville et sensibles sur un plan paysager.** Le renouvellement urbain y est possible avec une constructibilité limitée (zones urbanisées situées hors secteurs de protection).
- ▶ **Valoriser prioritairement les disponibilités foncières à vocation principale d'habitat identifiées au sein des tissus urbains constitués :** il s'agit de Val Tendre et Font d'Amon, ainsi que la frange du secteur de Sainte-Catherine située en rive Sud du chemin du Roulet.
- ▶ **Pérenniser les commerces et services de proximité dans les tissus urbains constitués.**
- ▶ **Préserver strictement et rendre inconstructibles les secteurs d'urbanisation soumis à des risques** (incendie) et participant du maintien de la qualité paysagère et de l'identité de la commune : zones urbanisées aux premières marges des grands espaces naturels (Chemin des Pins, les Cascavelles Les Costes Est, Chemin Charré).
- ▶ **Rééquilibrer le parc actuel de logements**, notamment en logements sociaux en développant des formes urbaines intégrées.

## 4.2 En zones d'extension

### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

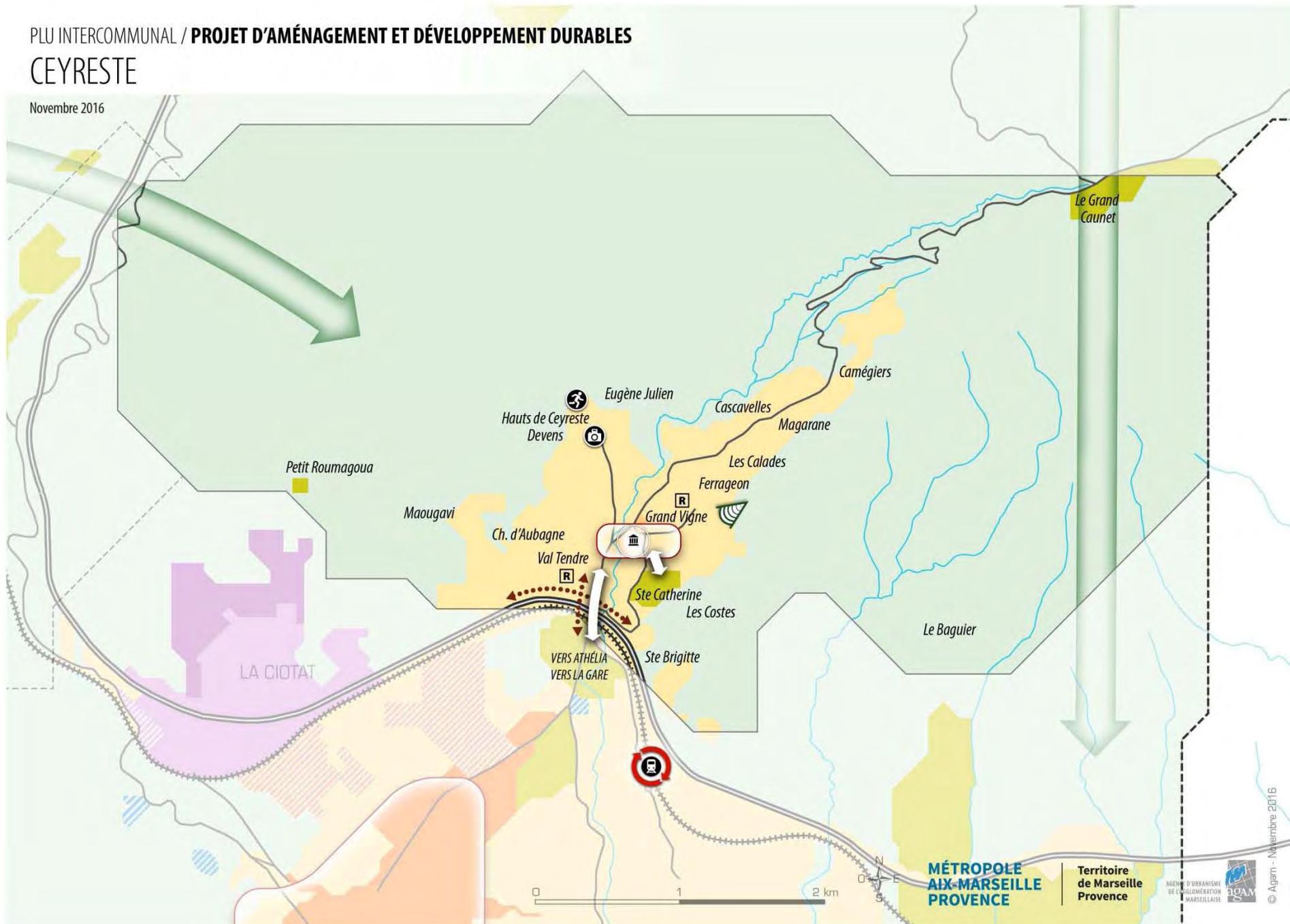
En complément à la densification permise au sein du tissu urbain, Ceyreste mobilise ses quelques potentiels en extension pour favoriser le développement de programmes résidentiels ou mixtes, selon les principes suivants :

- ▶ **Valoriser le pôle d'équipements sportifs sur les Hauts de Ceyreste.**



PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**CEYRESTE**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

-  Limite communale
-  Limite MPM
-  Autoroute
-  Échangeur
-  Voie départementale
-  Voie ferrée
-  Gare
-  Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

#### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

#### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

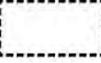
### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Protéger les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux

-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Village emblématique situé sur les premiers contreforts du massif de la Sainte-Baume, Gémenos est une commune attractive aux plans résidentiel et économique malgré une desserte limitée en transports collectifs. Ces deux spécificités orientent la traduction communale du projet intercommunal. Celle-ci vise à :

- ▶ **encadrer l'attractivité résidentielle**, sans dénaturer le centre ancien, les paysages et les corridors écologiques ;
- ▶ **conforter le dynamisme économique** ;
- ▶ **positionner Gémenos en centralité d'échelle locale**, son fonctionnement étant fortement lié à celui de la commune limitrophe d'Aubagne.

### 1.2 Objectifs de développement

Ainsi, la commune contribue au développement du Territoire de Marseille Provence en visant de :

- ▶ **Créer les conditions permettant l'accueil, sur la période 2014-2030, d'environ 200 habitants supplémentaires et la production d'environ 250 logements** dans le secteur du Coupier auxquels s'ajoutent environ 10 logements par an sur la période.
- ▶ Réaliser les objectifs de production de logements en **s'appuyant sur les capacités constructives existantes en milieu urbain et en secteur d'extension**.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Est**, dont les objectifs s'élèvent à 4 300 emplois à l'horizon 2030.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Bordée par le massif de la Sainte-Baume et des liaisons écologiques d'importance clé à l'échelle métropolitaine voire au-delà, la commune de Gémenos est confrontée à des enjeux environnementaux et paysagers majeurs. Afin de répondre à ces enjeux, la commune veille à :

- ▶ **Préserver strictement les espaces en cœurs de nature** qui occupent les 4/5e du territoire de Gémenos : massif de la Sainte-Baume, collines de la Tête du Douard.
- ▶ **Préserver ou restaurer les liaisons écologiques** pour garantir leur fonctionnement :
  - liaison écologique principale reliant le massif de la Sainte-Baume au massif du Grand Caunet (à améliorer) ;
  - liaison écologique locale discontinue du cours d'eau du Fauge dans toute sa traversée de la commune, vallon de Saint-Pons.
- ▶ **Pérenniser les espaces agricoles** : plaine agricole, Saint-Jean-de-Garguier, Coulin.
- ▶ **Prendre en compte la nature en ville et les zones d'interface**, notamment dans le secteur de Coupier, espace d'ouverture à l'urbanisation en rive d'espaces agricoles.

### 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des risques naturels, notamment liés aux feux de forêts, aux mouvements de terrain et aux phénomènes hydrologiques, la commune de Gémenos oriente son développement urbain de manière à protéger les biens et personnes. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Prendre en compte** :
  - Le risque Incendie de forêt au regard de la desserte, de l'accessibilité et de l'urbanisation ;
  - Le risque inondation par crue, notamment autour des ruisseaux du Fauge et de la Maïre, et par ruissellement urbain, en particulier dans la

zone de prescription inondation en aval dans le secteur de la plaine de Jouques, et en rives ;

- Le risque chute de blocs et éboulement : falaises du vallon de Saint-Pons, mines et vides souterrains du Quartier de la Mine.

### 3 Pour une organisation structurée du développement

#### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Afin de jouer son rôle de centralité locale, la commune conforte son rayonnement en renforçant son offre de services et d'équipements, en accompagnement du développement urbain et en faisant évoluer le tissu en harmonie avec l'existant. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Conserver une forme urbaine proche de l'existant** en préservant les caractéristiques villageoises, en veillant notamment à la qualité des entrées de ville.
- ▶ **Maîtriser le développement en privilégiant un renouvellement urbain équilibré** dans les tissus bâtis de la centralité, tout en veillant au maintien de la qualité du cadre de vie.
- ▶ **Maintenir et conforter le maintien et l'implantation de commerces et services de proximité dans le centre-ville pour en renforcer l'attractivité.**
- ▶ **Conforter l'offre en équipements au sud-ouest du centre-ville.**
- ▶ **Développer les activités liées au tourisme.**

#### 3.2 Conditions de déplacements

Si elle s'inscrit dans les dynamiques du bassin est de Marseille Provence, la commune de Gémenos tend à s'articuler de manière privilégiée avec le territoire voisin d'Aubagne, vers lequel les habitants se tournent, notamment pour accéder à l'emploi. Les conditions de déplacements, et leur articulation avec le développement, doivent ainsi être travaillés à l'échelle de Gémenos et à l'échelle du bassin est, mais surtout, dans l'articulation avec la commune d'Aubagne. Cet objectif se traduit par les principes suivants :

- ▶ **Développer l'accessibilité en transports collectifs afin de relier entre eux les principaux secteurs de la commune** (village, pôles économiques) et la commune avec le secteur d'Aubagne.
- ▶ **Réaliser une voie structurante pour relier le secteur de Coupier** aux tissus environnants.

### 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Gémenos met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

#### 4.1 En zones urbaines

##### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

La commune permet l'évolution de son tissu urbain existant, en veillant à la préservation de son identité, pour mettre en œuvre ses objectifs de développement résidentiels et permettre le développement de programmes mixtes. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Assurer la conservation du centre ancien** tout en permettant le renouvellement urbain.
- ▶ **Maîtriser fortement l'urbanisation des secteurs mal desservis en réseaux** (voirie ou assainissement), situés aux premières marges des espaces naturels, soumis à des risques ou situés au sein d'espaces paysagers sensibles : secteurs de Brigou, La Baume, Saint-Jean-de-Garguier, Les Gravières, Les Craux...
- ▶ **Traiter les secteurs d'interface ville-nature en limitant les densités et en encadrant la morphologie des nouvelles constructions.**
- ▶ **Diversifier l'offre de logements et notamment en logements sociaux.**

##### 4.1.2 A vocation économique

La commune contribue au développement économique à l'échelle du bassin est en optimisant son offre d'accueil existante, tant en tissu mixte qu'en zones

dédiées. Elle ne prévoit pas de création de nouveaux espaces dédiés, mais organise l'évolution de l'existant, par la mise en œuvre des principes suivants :

- ▶ **Optimiser les zones d'activités économiques existantes au sein de leurs limites actuelles** : ZI de la Plaine de Jouques, Le Vaisseau, en privilégiant la qualité et l'intégration paysagère.

## 4.2 En zones d'extension

### 4.2.1 A vocation résidentielle et/ou mixte

En complément au développement urbain accueilli dans le tissu urbain, Gémenos mobilise de manière ciblée son potentiel constructible afin de concrétiser les objectifs démographiques et le déploiement de programmes mixtes. Il s'agit de :

- ▶ **Développer le secteur de Coupier**, secteur à vocation principale d'habitat (mixité sociale), de façon cohérente en favorisant les déplacements doux vers la centralité villageoise.
- ▶ **Réaliser en accompagnement un grand espace vert public.**





## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- - - - - Limite MPM
- ==== Autoroute
-  Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
-  Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

-  De secteur
-  Métropolitains

#### Existants

-  Scolaires (collèges, lycées)
-  Sportifs, loisirs
-  Culturels
-  Santé
-  Commercial
-  Baignade / Sports nautiques
-  Port de plaisance
-  Tourisme
-  Événementiel
-  Énergies renouvelables

#### En projet

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

-  Intensifier la ville
-  Faire évoluer le tissu bâti
-  Conserver les patrimoines et paysages urbains
-  Limiter la densification
-  Conforter la vocation économique des zones dédiées
-  Zones d'extension à vocation économique
-  Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
-  Zones d'extension à vocation mixte
-  Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
-  Valorisation / développement des activités touristiques
-  Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

-  Protéger les grands espaces naturels et paysagers
-  Préserver les secteurs agricoles
-  Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

-  Préserver et redynamiser le centre historique
-  Périmètre de la centralité
-  Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
-  Transport en commun en site propre
-  Créer un pôle d'échanges
-  Requalifier / préserver les entrées de ville
-  Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
-  Favoriser les modes doux
-  Préserver les vues
-  Coupure d'urbanisation
-  Développer la nature en ville

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Située au cœur d'un vaste amphithéâtre naturel et littoral offrant des paysages exceptionnels en bordure du Parc National des Calanques, La Ciotat est une porte d'entrée métropolitaine majeure. Son accessibilité (à la croisée de Marseille-Provence-Métropole, du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et du Var), son attractivité et le développement de ses potentiels contribuent au renouveau résidentiel et économique de cette ville active et balnéaire. La déclinaison du projet intercommunal comprend plusieurs axes :

- ▶ **Affirmer le rôle de centralité communautaire** de la Ciotat à l'échelle du Conseil de Territoire de MPM.
- ▶ **Favoriser l'accroissement de l'attractivité**, la valorisation et la dynamisation du centre ancien et du littoral en préservant leurs caractéristiques.
- ▶ **Renforcer la centralité par l'amélioration des liaisons** à l'échelle de la commune et du bassin Est du Conseil de Territoire de MPM.
- ▶ **Maîtriser l'urbanisation en privilégiant le renouvellement urbain** dans les tissus urbains constitués.
- ▶ **Protéger les espaces naturels et les espaces agricoles**, qui participent de la qualité urbaine et du cadre de vie.
- ▶ **Conforter les secteurs dédiés à l'économie** notamment par l'amélioration de leur accessibilité.
- ▶ **Affirmer le tourisme** comme vecteur d'une économie et d'un développement générateurs d'emplois.
- ▶ **Développer les conditions de desserte** en confirmant le rôle de pôle d'échanges de la gare SNCF et en améliorant l'offre de transports collectifs, en lien avec la gare routière et en connexions multimodales.
- ▶ **Préserver et valoriser les grands paysages emblématiques.**

### 1.2 Objectifs de développement

Pôle majeur à l'échelle du territoire de Marseille Provence, la Ciotat assume son rôle de moteur en contribuant au développement tant résidentiel qu'économique. Visant une croissance démographique moyenne, décline ses objectifs de la manière suivante :

- ▶ **Créer les conditions permettant l'accueil, sur la période 2014-2030, d'environ 4 000 habitants supplémentaires permettant à la commune de maintenir sa population inférieure à 40 000 habitants** en 2030 et la production de près de 2 500 logements.
- ▶ **La réalisation des objectifs de production de logements privilégiera les capacités constructives existantes en milieu urbain.** Celles-ci devraient permettre la création d'environ 60% des objectifs résidentiels en renouvellement urbain contre 40% en extension.
- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Est**, dont les objectifs s'élèvent à 4 300 emplois à l'horizon 2030.

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Inscrite dans un cadre naturel grandiose, entre Cap Canaille, massif du Grand Caunet et littoral emblématique, La Ciotat joue un rôle clé, aux côtés de Ceyreste, dans la protection de cet environnement privilégié. Pour répondre à cette exigence, la commune contribue à préserver les fonctionnalités écologiques, économiques, et paysagères des espaces naturels en mettant en œuvre les principes suivants :

- ▶ **Préserver strictement :**
  - **les cœurs de nature majeurs :** massif du Grand Caunet, Plaines Barannes à l'Est ; le massif du Cap Canaille, le Bec de l'Aigle et l'Île Verte à l'Ouest ;
  - les coupures d'urbanisation : Liouquet.
- ▶ **Préserver et restaurer les liaisons écologiques principales dégradées pour garantir leur fonctionnement**, notamment entre le massif des

Calanques et le Cap Canaille, secteur qui subit une pression urbaine d'habitat diffus de Cassis.

- ▶ **Pérenniser, développer et restaurer les espaces agricoles et les cultures en zone urbaine**, supports d'identité du territoire qui participent directement de la qualité du cadre de vie et des paysages mais aussi de l'activité économique. Il s'agit en particulier des secteurs de la Peyregoua, des Plaines Marines, de La Guillaumière, du Liouquet et des sites en restanques.
- ▶ **Respecter les perméabilités écologiques des interfaces « Ville-Nature » en préservant celles-ci de la pression urbaine** : secteurs agricoles du Liouquet, des Plaines Marines, et de La Guillaumière, Pignet de Rohan, St-Loup, le Grand Jas ; Fardeloup. La transition entre le parc Mugel, les chantiers navals et le port vieux devra faire l'objet d'un traitement fin pour faciliter les accès au site naturel tout en veillant à sa protection.
- ▶ **Veiller à l'application de la loi Littoral** :
  - préserver les Espaces remarquables (massifs, collines, littoral) ;
  - identifier et protéger les Espaces Proches du Rivage ;
  - protéger les ensembles boisés les plus significatifs (intérêt écologique et valeur paysagère).
- ▶ **Préserver et valoriser les paysages**, dont le paysage littoral dans son épaisseur, et composer un projet urbain d'ensemble préservant et valorisant les structures paysagères majeures.

## 2.2 Risques et nuisances

Maîtriser les impacts des risques et nuisances sur les zones urbanisées, et les intégrer dès l'amont, dans la définition des zones d'extensions, implique, à la Ciotat, de :

- ▶ **Prendre en compte** :
  - Le risque incendie de forêt, au regard de l'urbanisation (limiter la population exposée) et de la desserte et l'accessibilité ;
  - Le risque inondation par crue notamment les ruisseaux de Bucelle, du Vallat de Roubaud et de Saint-Jean et le ruissellement périurbain.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Pour renforcer la centralité de la Ciotat et lui permettre de rayonner pleinement à l'échelle du territoire de Marseille Provence, la revalorisation du centre-ville, en perte de vitesse, le développement résidentiel et l'accompagnement par une offre d'équipements adaptée constituent des leviers majeurs. Ainsi, la commune vise à :

- ▶ **Préserver le patrimoine historique et l'identité du centre ancien**, par des formes urbaines cohérentes avec les tissus existants sans dénaturer les paysages.
- ▶ **Restaurer le centre ancien** afin de requalifier le cœur de ville et valoriser le Port-Vieux, petit port de plaisance et de pêche à l'origine de la cité.
- ▶ **Optimiser le foncier, favoriser le renouvellement urbain et la densification dans le périmètre de la centralité** tout en développant l'urbanité : espaces publics, grands équipements, marqueurs identitaires.
- ▶ **Diversifier l'offre de logements** pour renouveler l'attractivité résidentielle.
- ▶ **Créer les conditions d'une meilleure mise en réseaux des différents quartiers constitutifs de la centralité** : Domaine de la Tour ; Fardeloup ; prolongement de la Voie Douce.
- ▶ **Compléter les équipements nécessaires au fonctionnement de la centralité communautaire.**

### 3.2 Conditions de déplacements

La Ciotat contribue par ailleurs à la structuration du territoire à l'échelle de Marseille Provence en contribuant à améliorer son accessibilité à vaste échelle et ses conditions de desserte au niveau local, conditions sine que non du rayonnement de la centralité et d'un développement urbain équilibré. Pour ce faire, la commune met en œuvre les orientations suivantes :

- ▶ **Traiter les voiries principales en boulevards urbains multimodaux ;**
- ▶ **Améliorer les liaisons entre le centre ancien, la gare routière et la gare ferroviaire** en privilégiant les offres multimodales.

- ▶ **Conforter le rôle de pôle d'échanges de la gare ferroviaire** par l'amélioration des connexions avec les différents quartiers de la ville.
- ▶ **Réaliser la deuxième phase d'aménagement de la Voie Douce** jusqu'à la gare ferroviaire.
- ▶ **Poursuivre le rattrapage du maillage en circulation douce** dans les quartiers résidentiels existants.
- ▶ **Prévoir la possibilité du déplacement de la gare routière.**
- ▶ **Apaiser les circulations dans le centre ancien et sur le Port-Vieux.**
- ▶ **Assurer l'accessibilité des chantiers navals** et de l'ensemble de leurs activités.
- ▶ Améliorer les déplacements et le stationnement à l'**interface entre le Port et le parc du Mugel en prenant en compte les mobilités douces.**

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, La Ciotat met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

La Ciotat met en œuvre ses objectifs de croissance et assume ainsi son rôle sur le territoire en mobilisant en priorité les capacités existantes dans le tissu urbain pour le développement de programmes résidentiels ou mixtes. Pour ce faire, la commune entend :

- ▶ **Assurer la conservation du centre ancien** par la préservation de ses formes urbaines.
- ▶ **Favoriser les opérations en privilégiant la densification, dans les secteurs de la centralité.**
- ▶ **Encadrer la morphologie des nouvelles constructions, sur les secteurs situés au-delà de la centralité et qui participent du paysage,** afin de limiter la densification et prendre en compte les corridors

écologiques existants, notamment les quartiers du Mugel, de Fardeloup, Pignet de Rohan et les quartiers récents du Garoutier, Chemin Charré, Le Peyman, Fontaine ...

- ▶ **Préserver et encadrer les secteurs d'urbanisation diffuse soumis à des risques** du fait de leur situation et participant fortement du maintien de la qualité paysagère et de l'identité de la commune : il s'agit en particulier des secteurs de : le Grand Jas, St-Loup, Les Séveriers Nord, Le Baguier, Les Plaines Marines et Saint-Antoine.
- ▶ **Produire une offre de logements diversifiée** et adaptée aux nouvelles populations d'actifs liées au développement des zones d'activités.
- ▶ **Répondre aux besoins en matière d'accueil des gens du voyage.**

#### 4.1.2 A vocation économique

Dans l'enveloppe urbaine, la Ciotat conforte en outre les fonctions économiques accueillies, sous réserve qu'il s'agisse d'activités compatibles avec l'offre résidentielle. Ainsi, il s'agit de :

- ▶ **Conforter et développer le site des Chantiers navals, pôle de moyenne et haute plaisance** : lancement du chantier de la Grande Forme, accueil de nouvelles entreprises.
- ▶ **Optimiser le potentiel, la lisibilité et les vocations du pôle Athélia**, en privilégiant l'intégration dans les grandes structures paysagères.
- ▶ **Conforter la vocation commerciale du secteur d'Ancre Marine** en continuité avec le secteur du Domaine de la Tour.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

En complément à l'évolution de son tissu, la Ciotat mobilise ses capacités en extension pour le développement de programmes résidentiels ou mixtes, selon les principes suivants :

- ▶ **Accompagner l'urbanisation ou la densification des secteurs résidentiels ou mixtes par la réalisation des équipements publics** nécessaires à leur fonctionnement, notamment dans les secteurs des Séveriers et de La Tèse.

- ▶ **Compléter les équipements de la centralité communautaire** et envisager le possible déplacement de la gare routière.

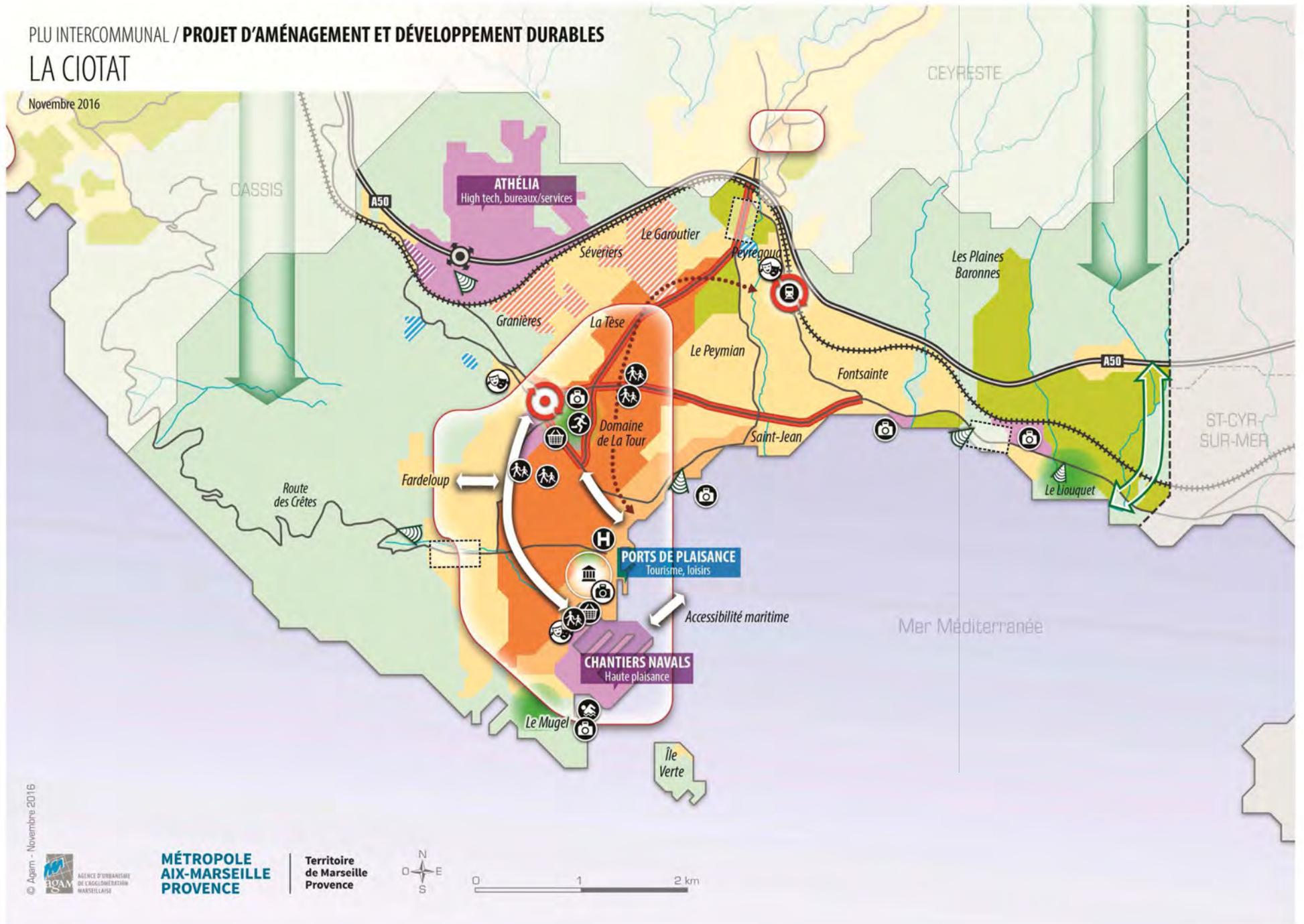
#### 4.2.2 A vocation économique

Dans la continuité des programmes économiques de rayonnement communautaire développés au cours des années récentes, la Ciotat poursuit sa dynamique volontariste en accroissant l'offre d'accueil, selon les principes suivants :

- ▶ **Valoriser le développement de l'extension économique Athélia V**, à destination d'industries, activités, et de tertiaire.
- ▶ **Réaliser un multiplexe cinéma de 8 salles en situation d'entrée de ville.**

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**LA CIOTAT**

Novembre 2016

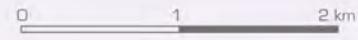


© Agem - Novembre 2016



**MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE**

Territoire de Marseille Provence



Reçu au Contrôle de légalité Le 27 février 2017

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊗ Échangeur
- Voie départementale
- + + + + + Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

## ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎭 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🏊 Baignade / Sports nautiques
- ⚓ Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎭
- 🏥
- 🛒
- 🏊
- ⚓
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- 🟠 Intensifier la ville
- 🟡 Faire évoluer le tissu bâti
- 🟠 Conserver les patrimoines et paysages urbains
- 🟡 Limiter la densification
- 🟡 Conforter la vocation économique des zones dédiées
- 🟡 Zones d'extension à vocation économique
- 🟡 Zones d'extension à vocation résidentielle / mixte
- 🟡 Zones d'extension à vocation mixte
- 🟡 Zones d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- 🟡 Valorisation / développement des activités touristiques
- 🟡 [R] Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- 🟢 Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- 🟢 Préserver les secteurs agricoles
- 🟢 Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préservé et redynamiser le centre historique
- 🟠 Péri-mètre de la centralité
- 🟠 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- 🟠 Transport en commun en site propre
- 🟠 Créer un pôle d'échanges
- 🟠 Requalifier / préserver les entrées de ville
- 🟠 Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- 🟠 Favoriser les modes doux

- 🟢 Préservé les vues
- 🟢 Coupure d'urbanisation
- 🟢 Développer la nature en ville



# ROQUEFORT-LA-BEDOULE

## 1 Positionnement et rôle dans le projet communautaire

### 1.1 Eléments spécifiques et identitaires, centralité

Articulé autour d'une centralité historique et d'une centralité fonctionnelle inscrites au cœur d'un cadre naturel privilégié et de vastes espaces viticoles, Roquefort-la-Bédoule bénéficie d'une attractivité croissante. Commune à dominante résidentielle malgré la présence d'un pôle économique ayant fait l'objet d'un fort développement (ZI Plaine du Caire), la commune dispose d'équipements de proximité, de petits commerces et de services. Sa situation géographique centrale, ses connexions aux infrastructures de transport et son potentiel de développement orientent la traduction communale du projet dans trois directions :

- ▶ **Positionner Roquefort-la-Bédoule en centralité de bassin à l'échelle du conseil de territoire de MPM ;**
- ▶ **Développer le rayonnement de la centralité à l'échelle du bassin Est en tirant profit de sa situation géographique ;**
- ▶ **Adapter le développement en lien avec le niveau de positionnement souhaité.**

### 1.2 Objectifs de développements

Bénéficiant de certaines capacités de développement, et assumant ses fonctions de centralité de bassin, la commune affirme un objectif de développement moyen. Cet objectif se traduit par les cibles suivantes :

- ▶ **Créer les conditions facilitant l'accueil, à l'horizon 2030, d'environ 300 habitants ainsi que la production de près de 400 logements.**
- ▶ A la lumière du nombre de logements totaux, et en vertu du contrat de mixité sociale, **l'offre de logements à produire sera adaptée à la typologie des besoins.**
- ▶ La réalisation des objectifs de production de logements devrait être de l'ordre de **60% en renouvellement urbain et 40% en extension.**

- ▶ **Contribuer à la dynamique de création d'emplois du bassin Est, dont les objectifs s'élèvent à 4 300 nouveaux emplois à l'horizon 2030.**

## 2 Pour un écrin vert et bleu garant du cadre de vie

### 2.1 Trame verte et bleue, paysage

Bordé par le massif du Grand Caunet, le territoire de Roquefort-la-Bédoule est en outre situé en proximité d'une liaison écologique majeure à l'échelle métropolitaine. Il constitue par ailleurs l'un des secteurs agricoles stratégiques de Marseille Provence, accueillant même des projets de développement agricoles à encourager. Ainsi, la commune contribue à la protection de l'écrin vert et bleu, en mettant en œuvre les principes suivants :

- ▶ **Préserver les espaces en cœurs de nature du massif du Grand Caunet.**
- ▶ **Préserver ou restaurer les liaisons écologiques entre le massif des Calanques et le massif de la Sainte-Baume** pour garantir leur fonctionnement :
  - la liaison via les massifs de la Marcouline, du Montounier et du Grand-Caunet ;
  - la liaison via le vallon des Anglais qui se divise au Nord au Douard et au Sud vers Les Terres Rouges.
- ▶ **Respecter les perméabilités écologiques des zones d'interface, notamment :**
  - à l'Est de l'A50 : secteurs de l'échangeur Nord et des Bastides (urbanisation diffuse) ;
  - à l'Ouest de l'A50 : les Drailles / route d'Aubagne, les Fourniers, les Sardons.
- ▶ **Pérenniser et conforter les espaces agricoles** des secteurs du Grand Rouvière, des Michels et des coteaux de Roquefort qui participent de l'économie (cave coopérative), de l'environnement et des paysages.
- ▶ **Accroître la superficie des espaces agricoles** pour permettre une diversification de l'activité, notamment pour les productions spécifiques sur le site du Grand Caunet.
- ▶ **Protéger et valoriser les paysages et structures paysagères majeures** : crête du Vallon des Anglais, chaîne de collines de Rouvière

(Douard / Terres Rouges) / Roquefort, de la Marcouline et du Grand Caunet.

## 2.2 Risques et nuisances

Exposée à des phénomènes naturels extrêmes, mais également à des risques technologiques liés à la présence d'infrastructures servant au transport matières dangereuses, la commune oriente son développement de manière à protéger les biens et personnes. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Prendre en compte :**
  - le risque incendie de forêt à considérer pour l'urbanisation (limiter la population exposée au risque incendie) ainsi qu'en termes de desserte et d'accessibilité ;
  - l'inondation par crue : plusieurs vallats, dont ceux des Brayes, du Merlançon et du Souvarel canalisent des eaux de ruissellement pluvial ;
  - les risques de mouvements de sols et de terrains, notamment sur l'Ouest urbanisé (gonflement / retrait des argiles) ;
  - les risques technologiques : canalisations de transport de gaz combustible (axe de l'A50 ; axe Grand Rouvière / Les Bastides / Font Blanche) et transport de matières dangereuses lié à l'A50.

## 3 Pour une organisation structurée du développement

### 3.1 Stratégie spécifique de maintien ou renforcement de la centralité

Bénéficiant d'un potentiel intéressant, mais ne disposant pas dès à présent de tous les attributs d'une centralité de bassin, la centralité de Roquefort-la-Bédoule doit être renforcée dans son positionnement et son rôle à l'échelle du territoire du bassin est. Elle constitue en effet un véritable pôle d'équilibre, en complémentarité de la Ciotat. Pour ce faire, le PLUi vise à :

- ▶ **Conforter l'attractivité de la centralité fonctionnelle de la Bédoule** par une structuration urbaine organisée.
- ▶ **Maîtriser l'urbanisation dans le respect de formes urbaines existantes.**

- ▶ **Adapter l'offre d'équipements aux besoins de la commune** et aux problématiques intergénérationnelles : petite enfance, éducation, sport, social, tourisme.

## 3.2 Conditions de déplacements

Bénéficiant de la proximité de la gare de Cassis, la commune dispose par ce biais d'un levier intéressant pour accompagner le développement urbain d'un renforcement de l'accessibilité. Il s'agit ainsi de :

- ▶ **Renforcer l'offre en transports collectifs depuis le centre de la Bédoule** notamment en lien avec la gare ferroviaire de Cassis.
- ▶ **Améliorer le réseau de voirie** pour faciliter l'accès / la desserte des tissus constitués vers et depuis la gare de Cassis.

## 4 Pour un urbanisme raisonné et durable

En déclinaison du projet communautaire, Roquefort-la-Bédoule met en œuvre les conditions d'un urbanisme durable et raisonné, privilégiant le développement par la densification, tenant compte des risques et nuisances, et maîtrisant les impacts de la croissance sur l'environnement et le cadre de vie.

### 4.1 En zones urbaines

#### 4.1.1 A vocation résidentielle ou mixte

Pour mettre en œuvre ses objectifs de développement, Roquefort-la-Bédoule mobilise en premier lieu les capacités dont elle dispose encore au sein de son tissu urbain, notamment dans sa centralité fonctionnelle, et permet des évolutions respectueuses des paysages et formes existantes dans les quartiers. Ainsi,

- ▶ **Favoriser les opérations de densification avec une typologie d'habitat adapté** dans les secteurs de la **centralité fonctionnelle de la Bédoule**,.
- ▶ **Encadrer la morphologie des nouvelles constructions sur les secteurs de première couronne et à l'Est de l'A50**, afin de limiter la densification, notamment dans les secteurs suivants : les Michels, les Nouvelles, hameau de Roquefort.
- ▶ **Préserver strictement et rendre inconstructibles les secteurs d'urbanisation diffuse soumis à des risques et à des problèmes de**

**desserte** et d'accès en réseaux du fait de leur situation et participant du maintien de la qualité paysagère et de l'identité de la commune. Il s'agit notamment des secteurs des Sardons, de Petit et Grand Rouvière, et des Bastides....

#### 4.1.2 A vocation économique

Bien qu'à dominante résidentielle, Roquefort-la-Bédoule dispose de quelques pôles d'emplois intéressants, qu'il convient de conforter. En outre, son assise agricole, constituant un moteur pour le territoire, constitue également un levier à mobiliser. Ainsi, la commune vise à :

- ▶ **Maintenir et conforter les activités artisanales et/ou industrielles dans les périmètres existants**, c'est-à-dire aux Fourniers, et sur la ZI Plaine du Caire.
- ▶ **Conforter l'activité de la cave coopérative** qui valorise, commercialise et encourage le développement qualitatif de la production viticole.
- ▶ **Favoriser l'ouverture de l'activité agricole et notamment viticole à d'autres secteurs économiques** (agrotourisme, écotourisme) pour la diversifier, la pérenniser et la conforter.

### 4.2 En zones d'extension

#### 4.2.1 A vocation résidentielle ou mixte

En complément au développement au sein de son tissu urbain, Roquefort-la-Bédoule mobilise de manière raisonnée son potentiel en extension, pour le développement de programmes résidentiels ou mixtes. Il s'agit notamment de :

- ▶ **Valoriser la vocation résidentielle du site du Vallon des Brayes** en prenant en compte ses spécificités, en termes de situation, d'accessibilité et d'exposition aux aléas feux de forêt.

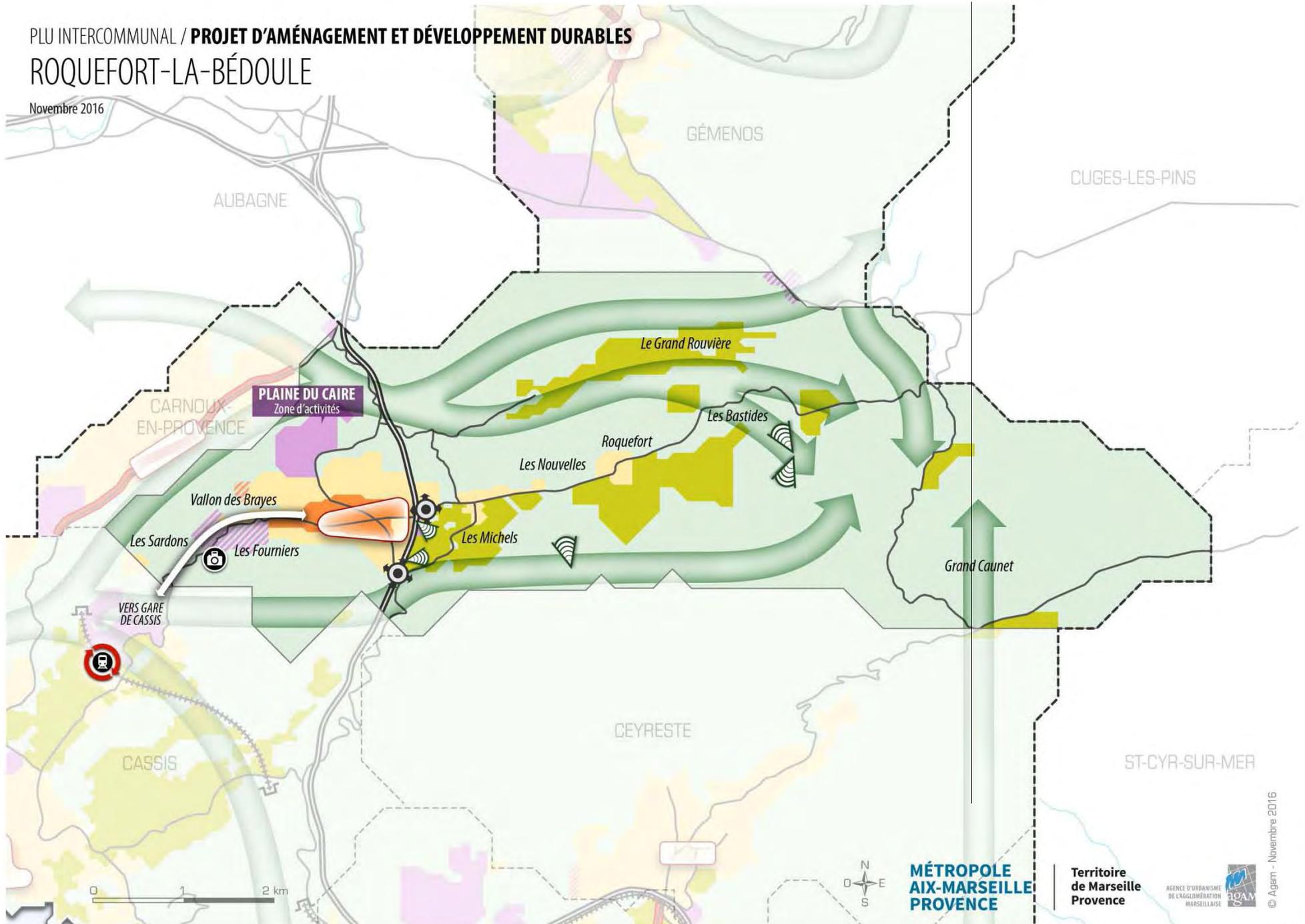
#### 4.2.2 A vocation économique

La commune accompagne la dynamique économique du bassin est en mettant à disposition des entreprises du territoire une offre foncière adaptée en extension, tout en maîtrisant la consommation d'espace associée. Pour ce faire, elle vise à :

- ▶ **Valoriser la vocation économique mixte du secteur des Fourniers** dans le respect du site, en visant le maintien et l'installation d'activités artisanales.
- ▶ **Favoriser le développement touristique sur le secteur des Fourniers Ouest** par une offre d'hébergement, en complément du tourisme littoral proche.

PLU INTERCOMMUNAL / **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES**  
**ROQUEFORT-LA-BÉDOULE**

Novembre 2016



Reçu au Contrôle de légalité le 27 février 2017

**MÉTROPOLÉ  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

**Territoire  
de Marseille  
Provence**



© Algem - Novembre 2016

## LES ÉLÉMENTS DE REPÉRAGE

- Limite communale
- - - - - Limite MPM
- ==== Autoroute
- ⊕ Échangeur
- Voie départementale
- +++++ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- Cours d'eau

### ÉQUIPEMENTS

- De secteur
- Métropolitains

#### Existants

- 👤 Scolaires (collèges, lycées)
- 🏃 Sportifs, loisirs
- 🎭 Culturels
- 🏥 Santé
- 🛒 Commercial
- 🏊 Baignade / Sports nautiques
- ⚓ Port de plaisance
- 📷 Tourisme
- ★ Événementiel
- ⚡ Énergies renouvelables

#### En projet

- 👤
- 🏃
- 🎭
- 🏥
- 🛒
- 🏊
- ⚓
- 📷
- ★
- ⚡

## LES INTENTIONS

### INTENTIONS URBAINES

- 🟠 Intensifier la ville
- 🟡 Faire évoluer le tissu bâti
- 🟡 Conserver les patrimoines et paysages urbains
- 🟡 Limiter la densification
- 🟡 Conforter la vocation économique des zones dédiées
- 🟡 ZONES d'extension à vocation économique
- 🟡 ZONES d'extension à vocation résidentielle / mixte
- 🟡 ZONES d'extension à vocation mixte
- 🟡 ZONES d'extension à vocation touristique / de loisirs / équipements
- 🟡 Valorisation / développement des activités touristiques
- 🟡 Optimisation / renouvellement urbains

### PROTECTION

- 🟢 Protéger les grands espaces naturels et paysagers
- 🟢 Préserver les secteurs agricoles
- 🟢 Protéger / restaurer les liaisons écologiques

### STRUCTURATION DU TERRITOIRE

- 🏛️ Préservé et redynamiser le centre historique
- 📍 Périmètre de la centralité
- 🚦 Voie existante à requalifier en Boulevard Urbain Multimodal (BUM)
- 🚶 Transport en commun en site propre
- 🎯 Créer un pôle d'échanges
- 🚪 Requalifier / préserver les entrées de ville
- 🔄 Améliorer les liaisons fonctionnelles, majeures ou locales / les conditions d'accessibilité
- 🚶 Favoriser les modes doux
- 🏞️ Préservé les vues
- ➡️ Coupure d'urbanisation
- 🌱 Développer la nature en ville

## 5 Glossaire

<b>DAC</b>	Document d'Aménagement Commercial
<b>DTA</b>	Directive Territoriale d'Aménagement
<b>EBC</b>	Espaces Boisés Classés
<b>EPR</b>	Espaces proches du Rivage
<b>ICPE</b>	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
<b>MPM</b>	Marseille Provence Métropole
<b>OAP</b>	Orientation d'Aménagement et de Programmation
<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
<b>PCET</b>	Plan Climat Energie Territorial
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PEB</b>	Plan d'Exposition au Bruit
<b>PLH</b>	Programme Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PLUi</b>	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
<b>PNC</b>	Parc National des Calanques
<b>PNR</b>	Parc Naturel Régional
<b>PPA</b>	Plan de Protection de l'Atmosphère
<b>PPBE</b>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
<b>PPR</b>	Plan de Prévention des Risques
<b>SCOT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SRCAE</b>	Schéma Régional Climat Air Energie
<b>SRCE</b>	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TMD</b>	Transport de matières dangereuses
<b>VSD</b>	Versement de sous-densité