



**BILAN RÉGLEMENTAIRE DU SCOT**  
**MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE 2019-2024**

TOME 2

SUIVI QUALITATIF



---

## TABLE DES MATIERES

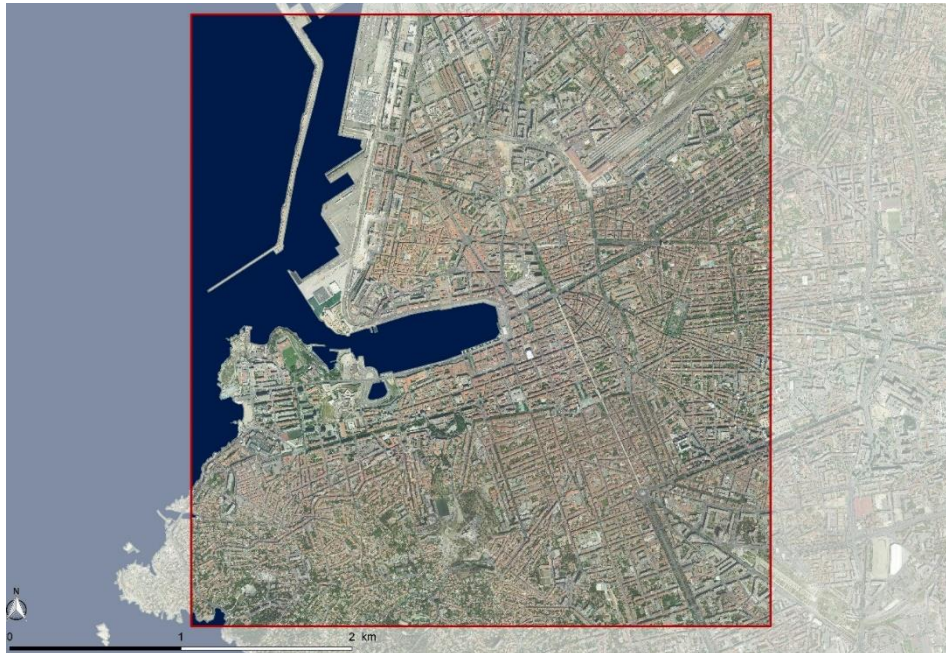
Hypercentre/Euroméditerranée .....	5
Façade Maritime Nord .....	13
Saint-Antoine à La Rose et Centralité Saint-Antoine / Grand Littoral.....	19
Vallée de l’Huveaune.....	26
Boulevard Urbain Sud.....	35
Plaine de Châteauneuf les-Martigues / Centralité de Marignane .....	40
Centralité de La Ciotat.....	45



## SUIVI QUALITATIF 2019-2024

### SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

#### BILAN SECTEUR DE PROJETS HYPERCENTRE/EUROMEDITERRANEE



Ce secteur de projets associe l'hypercentre de Marseille et l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, qui en constitue l'extension ainsi que le moteur de modernisation, de redynamisation urbaine et économique.

L'hypercentre de Marseille constitue un espace urbain emblématique, symbole de l'identité phocéenne qui concentre la majeure partie du patrimoine bâti historique de la ville. La présence marquée sur ce secteur des grands équipements métropolitains assure son rayonnement à une échelle autant métropolitaine qu'internationale. Cette centralité participe activement à la dynamique démographique du territoire. Principal pôle d'emploi de Marseille avec une prédominance des fonctions décisionnelles, tertiaires et commerciales, elle se positionne également comme une centralité commerciale de niveau métropolitain qui ne cesse de se développer.

Limitrophe de l'hypercentre, voisin Grand Port Maritime de Marseille et connectée directement aux infrastructures, Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National (OIN) bénéficiant d'une situation exceptionnelle. Accélérateur de Métropole, le développement de cette opération de renouvellement urbain

---

emblématique et de grande ampleur (480 hectares) s'étend vers le nord de l'hyper-centre de Marseille. La réalisation de son extension (30 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires) doit être anticipée, ainsi que les impacts (déplacements, organisation urbaine) sur les espaces et les quartiers périphériques.

Dans une perspective métropolitaine assortie d'une ambition euro-méditerranéenne, sa capacité de centre directionnel métropolitain doit être renforcée tout en développant une offre résidentielle (formes urbaines, performance énergétique) accompagnée d'espaces publics de qualité s'intégrant dans la démarche Ecocité.

La labellisation Ecocité d'Euroméditerranée comporte des objectifs auxquels le SCOT doit contribuer. D'une part, par la mise en cohérence des projets, notamment par l'effet levier sur la structuration du territoire, en participant au fait métropolitain. D'autre part, par la conception, l'expérimentation et le développement des principes d'une Ecocité méditerranéenne diffusables à l'échelle du territoire métropolitain.

### Les grands enjeux thématiques de l'hypercentre de Marseille

- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement urbain, par la mise à niveau des capacités, des fonctionnalités et de la qualité du réseau routier et des transports collectifs ainsi que de la gestion des déplacements pour asseoir l'attractivité et le développement du Grand Centre ;
- **Développement économique** : l'affirmation du positionnement de cœur de cité et du territoire métropolitain, notamment par le renforcement des grandes fonctions métropolitaines et de l'offre en grands équipements ainsi que par la pérennisation de la dynamique et de l'attractivité initiées par le développement des événements culturels ;
- **Développement urbain** : le confortement de la particularité du centre-ville de Marseille, cœur de territoire métropolitain, habité et riche de sa mixité sociale, notamment en poursuivant la réhabilitation du Centre-Ville Vieux-Port, en diversifiant et en équilibrant l'offre en logements dans les nouvelles opérations résidentielles et en améliorant l'offre de services et la qualité de vie des habitants au travers d'un véritable projet urbain ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la valorisation des grands éléments du patrimoine naturel et bâti porteur de l'identité marseillaise et le renforcement de la qualité urbaine, par la préservation et la mise en scène des sites urbains et du patrimoine bâti et paysager remarquable, au-delà du centre-ville historique, en équilibre avec l'évolution nécessaire des tissus urbains centraux, en recherchant la qualité architecturale et l'exemplarité énergétique dans la réhabilitation et la construction des bâtiments.

### Les grands enjeux thématiques d'Euroméditerranée et de son extension

- **Accessibilité** :
  - l'amélioration de la grande accessibilité et de la desserte locale, pour mettre à niveau les capacités, les fonctionnalités et la qualité des infrastructures à la hauteur des enjeux de renouvellement urbain attendus ;
  - l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire et de l'intégration urbaine de la gare avec une gare ouverte sur la ville à 360°.
- **Développement économique** :
  - le renforcement de l'offre de grands équipements et le pôle d'affaires, par la pérennisation de la dynamique et de l'attractivité créée par la réussite de l'Opération d'Intérêt National puis par les événements culturels au-delà de l'année 2013, année de Marseille-Provence Capitale européenne de la culture ;
  - la valorisation de l'Interface Ville-Port, en réaffirmant la vocation industrielle et commerciale des Bassins Est, notamment sur la partie centrale, et en développant des porosités et des synergies urbaines et fonctionnelles entre le port et la ville.
- **Développement urbain** : la poursuite du renouvellement des quartiers d'Euroméditerranée et le développement de l'accroche et de l'effet levier sur les quartiers voisins, notamment pour mieux intégrer à un hyper-centre rénové les quartiers et les projets situés à son interface, en poursuivant et

---

en pérennisant la mutation des secteurs nord (Arenc Parc habité, Saint-Mauront/Les Docks libres, Belle-de-Mai) et en engageant le développement des quartiers d'Euroméditerranée II et des secteurs limitrophes (Cabucelle, Arnavants) ;

- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'utilisation de la continuité écologique du ruisseau des Ayalades pour lier les quartiers au-delà du périmètre d'Euroméditerranée qui, labellisé « Ecocité » en 2009, doit être une opération pilote exemplaire de développement durable méditerranéen.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : sur l'hypercentre de Marseille, et à l'exception toutefois d'une partie du 3<sup>e</sup> arrondissement encore déficitaire (Belle-de-Mai), on observait de bonnes avancées concernant le réaménagement de voies structurantes du centre-ville. Réalisées avec succès en accompagnement d'une nouvelle offre en matière de transports en commun, ces requalifications participent d'une réelle amélioration des lieux propice à une meilleure attractivité ainsi que de la mise en relation de différents espaces déjà réaménagés (Vieux-Port) ou programmés (place Jean Jaurès). En revanche, cela ne semblait toutefois pas être suffisant au regard d'un manque de cohérence concernant le redéploiement commercial et les concurrences induites que connaissent les tissus centraux, même si les collectivités s'attachent dorénavant à l'amélioration de l'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, voiture électrique, co-voiturage). Le constat était plus mesuré sur la centralité d'Euroméditerranée, où l'on observe un certain décalage avec notamment un retard sur les transports en commun (le métro Gèze initialement prévu pour 2015 n'était toujours pas livré).
- **Développement économique** : assez bonnes avancées sur l'hypercentre de Marseille, s'inscrivant notamment dans la continuité des différents travaux et actions engagés ces dernières années. Si la dynamique des projets de bureaux évoluait positivement, l'activité commerciale se heurtait aux effets induits par un redéploiement encore récent exacerbé par des phénomènes concurrentiels avec la périphérie. Parallèlement, Aix-Marseille French Tech positionnait la centralité au cœur de nouvelles dynamiques émergentes et novatrices du numérique, qui participent d'un rayonnement dépassant largement les limites du territoire métropolitain. Sur la centralité Euroméditerranée, l'Opération d'Intérêt National confirmait son rôle moteur qui lui permet de poursuivre ses avancées en termes de surfaces de plancher livrées, que ce soit en habitat ou en bureau. Les projets commerciaux réalisés à l'articulation avec l'hypercentre de Marseille ont dynamisé ce secteur du territoire. Aux franges externes d'Euroméditerranée, un besoin de relocalisation des entreprises du secteur Euroméditerranée 2 était à l'origine de phénomènes de pression foncière.
- **Développement urbain** : assez bonnes avancées globales. Sur l'hypercentre de Marseille, les différentes opérations de requalification engagées sur les tissus bâtis se poursuivaient, améliorant progressivement les quartiers anciens du centre-ville (Belsunce, Noailles). A ces opérations de rénovation urbaine, s'ajoutaient des projets de renouvellement urbain sur de vastes espaces (projet urbain "Quartiers Libres Saint-Charles – Belle-de-Mai") visant à améliorer la qualité et le cadre de vie tout en développant l'attractivité économique. Cependant, la nécessité de faire la densité pour rentabiliser le coût du renouvellement urbain se confronte aux tissus des franges moins denses, ainsi qu'aux copropriétés dégradées plus complexes à faire muter, notamment dans le 3<sup>e</sup> arrondissement. Sur Euroméditerranée, les chantiers et projets se poursuivaient positivement malgré quelques décalages de calendrier.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : les nombreuses opérations réalisées sur l'hypercentre de Marseille depuis la requalification du Vieux-Port ont induit des avancées notables et une réelle mutation des espaces publics, qui ont gagné en qualité. Cette dynamique se poursuivait, notamment par les opérations d'aménagement de l'espace public entre la porte d'Aix et la gare Saint-Charles, avec peut-être une moindre visibilité sur des espaces moins emblématiques. Sur Euroméditerranée, la réalisation des projets d'aménagement et de restructuration a également engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts se poursuivait également (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) tandis que d'autres projets étaient ralentis par de nécessaires travaux amont (parc des

---






Aygalades). Enfin, le développement durable et les énergies renouvelables ont pris une nouvelle dimension avec la mise en œuvre de l'Ecocité Euroméditerranée et le recours à la géothermie marine.

**Nota :**

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

 Pas d'avancée  Faible avancée  Moyenne avancée  Assez bonne avancée  Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

#### HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du grand centre-ville de Marseille signé en juillet 2019, ce projet qui concerne le centre-ville élargi de Marseille, s'appuie sur 5 objectifs principaux : Lutter contre l'habitat indigne ; Améliorer l'attractivité et la qualité résidentielle ; Permettre aux habitants de se maintenir dans leur quartier ; Restaurer le patrimoine bâti ; Redynamiser la fonction économique. L'élaboration d'un schéma d'orientation stratégique est en cours.
- Avancés des projets
- Le dispositif Marseille en grand pour améliorer la qualité de vie et les services à Marseille.
- Le réaménagement de la place Jean Jaurès et du cours Lieutaud qui étaient en cours lors du bilan 2012-2018 ont été réalisés, ainsi que la requalification du Jarret (avec une mise à 2x2 voies, des aménagements TC et espaces publics et des itinéraires cyclables) ;
- Plusieurs projets de PEM dans l'hypercentre sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : le PEM de la gare Saint-Charles (PEM de centre urbain, échéance de réalisation 2033), le PEM Marseille – Castellane (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance initiale 2023), le PEM Marseille – Estrangin Préfecture (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance 2025) ;
- Le projet de tramway rue de Rome / Quatre Septembre fait l'objet d'étude de faisabilité, avec une livraison envisagée pour 2030 ;
- Après la mise en service de la ligne 3 du tramway en 2015 (Arenc / Castellane via la rue de Rome) qui a permis de conforter la position de carrefour de transports en commun de l'hypercentre, son extension vers le Sud depuis Castellane est en cours de réalisation ;
- Projet d'extension du tramway à la Belle de Mai ;
- L'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, voiture électrique, co-voiturage) s'est également développée avec l'aménagement d'itinéraires cyclables structurant dans le centre-ville (Canebière, rue Paradis, rue Breteuil, bd National, ....et poursuit son déploiement.

#### EUROMEDITERRANEE

- Plusieurs projets de PEM sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : outre le PEM central de la gare de Saint-Charles (échéance de réalisation 2033), le PEM Arenç Gare (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance 2026) ;
- L'extension du métro 2 depuis Bougainville jusqu'à Capitaine Gèze a été réalisée, permettant la création d'un pôle d'échanges multimodal qui inclue une gare routière et 650 places en parking relais. La mise en service du pôle d'échange Gèze a permis de mieux connecter ainsi la centralité métropolitaine Euroméditerranée à l'hypercentre, au port et au vaste secteur de la Façade Maritime Nord ;
- En accompagnement, les aménagements des voies se poursuivent pour les rendre plus propices à la marche et au vélo ;
- Les projets de transport à plus long terme en direction du nord de Marseille qui étaient en attente de programmation comme ceux de l'extension du tramway jusqu'à Saint-Exupéry sont en cours d'étude (échéance prévue 2030). Au-delà, le calendrier de réalisation de l'extension de la ligne de tramway depuis Gèze jusqu'à La Castellane au Nord n'est pas précisé, mais est inscrite dans le Plan de mobilité métropolitain à l'horizon 2030.
- Projet dans le cadre du GPMM de transformation du J0, situé dans le prolongement de la place de la Joliette, avec la reconstruction du siège du Port et la création d'un lieu sur la culture portuaire et transformation du hangar du J1 en pôle de loisirs

---

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Les projets de bureaux (Joliette, ZAC Saint-Charles) impulsés par la dynamique de développement de ces dernières années sont en phase opérationnelle tandis que d'autres font l'objet d'études en amont ;
- Le label Aix-Marseille French Tech a impulsé une nouvelle dynamique au développement du pôle Média de la Belle-de-Mai, se traduisant notamment par un projet d'extension future Pôle Média 2.0 dans le secteur des casernes de la Belle de Mai au sein de l'opération Euroméditerranée ;
- Le projet de développement d'une zone d'activités ayant pour objet la réparation navale et la plaisance est engagé sur le site de l'anse du Pharo.

### EUROMEDITERRANEE

- L'établissement public Euroméditerranée a vocation à répondre à l'accueil d'activités tertiaires. Diverses opérations de bureaux, de commerces et d'équipements ont déjà été précédemment réalisées ou engagées. Elles répondent aux objectifs du SCOT en termes d'emplois sur cette centralité identifiée en rang 1 et sont attractives pour les employeurs privés comme publics ;
- Le projet « Euroméditerranée Center » comprenant des bureaux, des commerces, un hôtel 4 étoiles et un multiplexe cinématographique a été réalisé ;
- Le projet d'Institut des Métiers de la Ville et du Territoire (IMVT) regroupant trois écoles et universités (ENSA-M, ENSP Versailles-Marseille, IUAR) pour constituer un pôle de formation et de recherche sur la ville et les territoires méditerranéen a été réalisé et implanté à la Porte d'Aix.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

### HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- En termes de production, ce sont 1 932 logements qui ont été produits (soit 11% de la production du territoire du SCOT et 14% de la production à Marseille) avec un rythme moyen 480 logements par an ;
- Le secteur de projets compte quatre ZAC, deux opérations OIN (Euroméditerranée et Projet partenarial d'aménagement) ainsi qu'un périmètre ANRU (Centre Nord) ;
- On comptabilise 37 programmes, d'une taille moyenne de 52 logements chacun ;
- La production est presque exclusivement en logement collectif, au 2/3 réalisée au sein de ZAC (1 192 logements) et située majoritairement au sein du périmètre d'Euroméditerranée ;
- Cette production en périmètre opérationnel se traduit par une densification importante des tissus du centre-ville, où la moyenne est de 100 logements par programme contre 25 logements par programme hors périmètre opérationnel (où un quart des logements, soit 527 ont été construits).

---

## EUROMEDITERRANEE

- Euroméditerranée a connu une production de 1 324 logements, dont 211 hors ZAC ;
- La construction dans la partie nord d'Euroméditerranée 1 se poursuit au sein de la Cité de la Méditerranée (CIMED), avec plus de 800 logements réalisés dans le Parc habité, ainsi que sur Arenc avec la livraison imminente de la Porte Bleue (programme résidentiel de 450 logements qui jouxte la tour la Marseillaise) ;
- La livraison de la dernière opération sur l'îlot Allar a été réalisée avec 140 logements ;
- Les travaux sont engagés sur l'extension Euroméditerranée, avec le programme Les Fabriques sur l'îlot XXL à proximité de l'îlot Allar.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Le projet de requalification de la Place Jean Jaurès en vaste espace public piéton et ouvert a été mené à bien et réalisé. Offrant un nouveau visage à cette place emblématique, il intègre un nouvel axe de circulation central ainsi qu'une piste cyclable.

### EUROMEDITERRANEE

- Le parc Saint-Charles (parc de la Porte d'Aix) a été réalisé. Situé sur l'ancienne entrée de l'autoroute A7 dans Marseille, il accompagne l'aménagement de l'esplanade piétonne de la Porte d'Aix plantée d'une cinquantaine d'arbres. D'une superficie de 11 hectares, ce parc comprend notamment cinq aires de jeux (dont une accessible aux personnes à mobilité réduite), des tables de ping-pong et jeux de dames.
- 
- Le parc des Ayalades (14 hectares situés au sein du périmètre d'Euroméditerranée 2 et au-delà) voit sa création toujours ralentie par le nécessaire déménagement de la gare du Canet.

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques conduit aux constats suivants :

- **En termes d'accessibilité**, sur l'hypercentre de Marseille et à l'exception toutefois d'une partie du 3e arrondissement toujours déficitaire (Belle-de-Mai), on observe globalement un bon niveau de service en matière de transports en commun. Les projets ont connu un bon niveau d'avancée concernant le réaménagement de voies structurantes du centre-ville (cours Lieutaud, place Jean Jaurès, Jarret). Ces requalifications participent d'une réelle amélioration propice à une meilleure attractivité ainsi que de la mise en relation de différents espaces déjà réaménagés (Vieux-Port) ou programmés (place Jean Jaurès). La réalisation des lignes de tramway a également favorisé le développement de l'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, co-voiturage). Le constat reste plus mesuré sur la centralité d'Euroméditerranée, malgré la réalisation de l'extension du métro 2 jusqu'à Gèze. Cela peut résulter d'une problématique d'échelle, les enjeux de ce territoire en termes d'articulation étant différents.
- **Concernant le développement économique**, au regard de la connaissance des projets la dynamique observée s'inscrit globalement avec d'assez bonnes avancées dans la continuité des actions engagées ces dernières années. Sur la centralité Euroméditerranée, l'Opération d'Intérêt National a confirmé son rôle moteur qui lui permet de poursuivre ses avancées avec des projets structurants ainsi qu'en termes de surfaces de plancher livrées, que ce soit en habitat ou en bureau. Le label Aix-Marseille French Tech est aujourd'hui porté par un projet d'extension future Pôle Média 2.0.

- 
- **En matière de développement urbain**, on constate d'assez bonnes avancées globales au travers de la production de logement observée. Sur l'hypercentre de Marseille, la production de logements neufs dans un tissu urbain dense doit composer avec la problématique de la requalification de l'habitat ancien. La nécessité de produire un certain niveau de densité afin de pouvoir rentabiliser le coût du renouvellement urbain se confronte aux tissus des franges moins denses, ainsi qu'aux copropriétés dégradées plus complexes à faire muter, notamment dans le 3<sup>e</sup> arrondissement. Sur Euroméditerranée, les chantiers et projets se sont poursuivis positivement malgré quelques décalages de calendrier.
  
  - **Concernant le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine**, au regard des informations disponibles, on observe que les opérations d'aménagement des espaces publics qui étaient engagés ou en cours de réalisation ont été livrés. Le projet de requalification de la place Jean Jaurès et de ses espaces publics a pris corps, tandis que le secteur entre la Porte d'Aix et la gare Saint-Charles voit ses projets se finaliser, avec comme corollaire une évolution des espaces publics riverains. L'aménagement des espaces verts s'est poursuivi et achevé concernant le parc Saint-Charles / Porte d'Aix, tandis que d'autres projets sont toujours en stand-by car conditionnés à la réalisation de travaux amont (tel est le cas pour le parc des Aygalades).

## SUIVI QUALITATIF 2019-2024

### SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

#### BILAN SECTEUR DE PROJETS FAÇADE MARITIME NORD



Bordé par l'autoroute A7 et les bassins du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), ce territoire de 12 km de long présente les atouts pour le devenir urbain et l'affirmation de sa fonction structurante à l'échelle du SCOT. Il a une vocation économique, touristique, ludique, scientifique en lien étroit avec la présence de la mer. Il bénéficie de la présence du GPMM avec son rôle majeur dans l'économie des échanges, dans l'économie industrielle et logistique, et s'articule avec la centralité Euroméditerranée ainsi que la centralité limitrophe de Saint-Antoine / Grand Littoral. Ce territoire de projets participe à asseoir la vocation mondiale et euro-méditerranéenne de Marseille Provence Métropole.

#### Les grands enjeux thématiques de la Façade Maritime Nord

- **Accessibilité** : l'accessibilité de ce territoire par la desserte, l'amélioration des infrastructures, le maillage et les transports collectifs pour permettre le développement des grandes fonctions économiques et portuaires ainsi que le désenclavement des quartiers nord ;

- 
- **Développement économique** : l'optimisation et l'intégration des espaces portuaires, en rendant les espaces portuaires des bassins Est plus efficaces et en plus grande synergie avec la ville et l'économie portuaire ;
  - **Développement urbain** : le confortement et le renforcement des centralités et des pôles structurants, par la mutation de certains secteurs, dont Euroméditerranée 2, devant permettre le développement résidentiel et économique de ce territoire ;
  - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'accroissement de la qualité de vie des habitants et l'attractivité de ce territoire, par la préservation et la valorisation du paysage industriel et maritime qui contribuent à retrouver et améliorer la qualité de vie des riverains et à appuyer le renouveau de ce territoire.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : des avancées très mesurées avec un retard notable en matière de développement des transports, qui reste en décalage par rapport au développement urbain engagé sur ce territoire. Le métro Gèze, initialement prévu pour 2015 n'est toujours pas livré, l'accessibilité en transport collectif n'a pas pu être coordonnée et les opérations de l'Eco-quartier réalisées sur l'îlot Allar reste isolées dans un secteur toujours en chantier. Les seuls progrès en termes d'aménagement résultent des travaux engagés dans le cadre de la charte Ville-Port, avec le lancement des chantiers de déploiement du port intelligent (« smart port ») visant à limiter le nombre de camions sur les autoroutes urbaines, à simplifier et rendre plus dynamique la signalisation routière à proximité du Port ou à fluidifier le passage des marchandises à l'interface de la ville et du port.
- **Développement économique** : assez bonnes avancées, principalement articulées autour des opérations réalisées dans la dynamique moteur de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et du renforcement du développement économique des bassins Est du Port. Porté par la charte Ville-Port, celui-ci se fonde sur le confortement de l'attractivité des bassins Est par leur restructuration et notamment par l'augmentation du report modal sur le fret ferroviaire et vers le Rhône, tout en travaillant à une vision partagée des besoins énergétiques (liés à l'implantation de nouvelles fermes numériques), et aux grands projets industriels sur la zone PIICTO à Fos. Aux franges externes d'Euroméditerranée, la démarche partenariale relative aux besoins fonciers économiques portée par La convention Ville de Marseille-Euroméditerranée-MPM-EPF a pour objectif de limiter les phénomènes de pression foncière observés.
- **Développement urbain** : d'assez bonnes avancées observées, sous l'effet conjugué des multiples opérations de requalification sur les tissus d'habitat existants et des opérations de renouvellement urbain impulsées par l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, à l'instar de l'Eco-quartier « Smartseille ». Toutefois, celui-ci reste encore à ce jour isolé au sein d'un vaste secteur en chantier. Ainsi, globalement, si les tissus urbains sont en forte évolution, ils s'insèrent dans une trame structurante avec laquelle il manque de cohérence.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : peu d'avancées notables. La réalisation des projets d'aménagement et de restructuration sur le secteur en accroche d'Euroméditerranée a engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts s'y poursuit (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) mais sur l'ensemble du territoire de projets Façade Maritime Nord, le cadre de vie et l'environnement restent fortement tributaire de l'empreinte souvent peu qualitative des lieux. La réalisation du Parc des Ayalades, composante essentielle de l'opération d'extension « Euroméditerranée 2 », est en attente de la cession par la SNCF des emprises de la gare du Canet, indispensables à sa création. Le développement durable et les énergies renouvelables s'inscrivent cependant dans le paysage, avec le recours à la géothermie marine dans le cadre de l'Eco-quartier « Smartseille ».

---

**Nota :**

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

## Les avancées 2019-2024 sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

La desserte, l'amélioration des infrastructures, le maillage et les transports collectifs doivent permettre le développement des grandes fonctions économiques et portuaires ainsi que le désenclavement des quartiers Nord et de ce territoire.

- La desserte en TCSP avait été légèrement améliorée avec la mise en service des lignes de BHNS B2 (reliant Bougainville à Saint-Antoine), B3a (Saint-Jérôme / métro Malpassé) et B3b (technopôle de Château-Gombert / métro La Rose) ;
- Les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en cours de réalisation. Ce projet de Bus+ B4 s'inscrit dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 ;
- Plusieurs projets de PEM sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : PEM de la gare de Saint-André (échéance de réalisation 2030), PEM Marseille – Cap Janet (échéance 2024), PEM Arenc Gare (échéance 2026) ;
- Le projet de tunnel Mathys, prévu à l'horizon 2023 au PDU, est repris dans le Plan de Mobilité. L'objectif d'apporter à terme une solution pour relier le réseau de voirie locale à l'autoroute A7 est maintenu. La création de ce tunnel devrait également permettre les réflexions sur une ligne forte de transport dans le cadre des lignes structurantes de Marseille, entre Saint-André et la Belle de Mai via la RD4 ;
- L'extension du métro 2 depuis Bougainville jusqu'à Capitaine Gèze a été réalisée, créant un pôle d'échanges multimodal qui inclue une gare routière et 650 places en parking relais. Cela permet d'assurer une couture urbaine de la Façade Maritime Nord avec Euroméditerranée, le centre-ville et le port ;
- La modernisation de la ligne Marseille / Gardanne / Aix-en-Provence (MGA 2) se poursuit (échéance prévue 2025) ;
- L'élaboration d'un Schéma Multimodal des Infrastructures Routières (SMIR), qui vise à organiser le réseau de voirie en Boulevards Urbains Multimodaux et des voies structurantes pour améliorer la desserte du secteur, affiche un certain retard.
- Les autres projets en matière d'accessibilité :
  - la mise en accessibilité de l'ensemble des stations de métro ;
  - l'extension du tramway jusqu'à Saint-Exupéry est en cours d'étude (échéance prévue 2030) ;
  - la modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix (phase 2) pour en augmenter le cadencement ;
  - la requalification de voiries est à l'étude (boulevard Capitaine Gèze), en cours de réalisation (boulevard National) ou pas encore réalisée (RD568).

### DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

L'armature économique de ce territoire s'articule principalement autour des activités en lien avec le port (industrialo-portuaire, tourisme) par l'optimisation, la valorisation ou le développement d'activités connexes. De multiples projets à vocation économique ont été identifiés pour la présente évaluation. Ils s'inscrivent globalement dans la continuité du précédent bilan 2012-2018 mais présentent des profils hétérogènes et des échelles variables.

- Le développement sur les secteurs d'Euroméditerranée 1 et 2 s'est poursuivi autour d'opérations de filières productives, de programmes tertiaires et d'enseignement supérieur (centres d'affaires, projet « Smartseille » sur l'îlot Allar, Euroméditerranée Campus coopération internationale) et de développement d'activités productives (avec du résidentiel mixte à dominante tertiaire supérieur...) ;
- Les études sont en cours sur la ZAC CIMED (Cité de la Méditerranée, Ecoquartier Les Fabriques) ;
- La valorisation, la requalification et la spécialisation en phase opérationnelle de plusieurs zones d'activités à dominantes particulières (Commerce de gros / logistique, tertiaire supérieur) se sont également poursuivies

---

et renforcent le poids économique de ce territoire : le projet relatif au MIN des Arnavaux a été finalisé ainsi que l'étude concernant la zone d'activité de Plombières, le projet relatif à la zone d'activité Actisud Saumaty Séon est en cours d'étude ;

- Le projet sur la ZAC Saint-Louis (site des anciens abattoirs) a été livré après un retard de travaux lié à la commercialisation. Il portait sur 18 lots d'activités de 330 m<sup>2</sup> chacun ;
- Projet d'une cité du cinéma sur une partie de l'ancienne usine Saint Louis Sucre ;
- Projet d'une plateforme de logistique urbaine sur l'autre partie.
- Le projet de développement économique autour du pôle Gèze a été finalisé en termes d'étude ;
- Les études sont en cours concernant le développement de la façade tertiaire chemin de la Madrague Ville ;
- Le secteur de La Lave fait l'objet d'un projet d'aménagement et développement économique autour de la filière des technologies de la mer. Une étude conduite par le pôle mer visant à évaluer les potentiels du secteur est en stand-by ;
- Les projets à vocation économiques recensés sur le secteur de projets « Saint-Antoine à La Rose et centralité Saint-Antoine / Grand Littoral » participent localement des dynamiques de ce territoire.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production, la mutation de secteurs limitrophes (dont Euroméditerranée) se poursuit en faveur du développement résidentiel de ce secteur :

- Ce sont 1 011 logements qui ont été produits (soit 6% de la production sur territoire du SCOT et 7% de la production à Marseille), soit un rythme moyen de 253 logements par an ;
- On comptabilise 14 programmes, d'une taille moyenne assez importante de l'ordre de 72 logements chacun (contre une moyenne de 15 logements par programme sur le territoire du SCOT et de 60 logements par programme sur Marseille). Parmi ces programmes, celui des Docks Libres a été livré et la production au sein de celui de l'îlot Allar est bien engagée (140 logements ont déjà été livrés) ;
- Il est à noter que près de 80% de la production se fait hors opération d'aménagement ;
- La production est fortement orientée vers du logement collectif, qui constitue 96% d'une production par ailleurs au sud du territoire (Euroméditerranée 2 et sites ANRU) et plus diffuse dans le Nord ;
- Les travaux de l'extension Euroméditerranée 2 sont engagés, avec notamment le programme Les Fabriques (écoquartier de 2 200 logements situé sur l'îlot XXL non loin de l'îlot Allar) ;
- Livraison de 60 logements environ dans le périmètre ANRU Saint-Mauront, dont 40 logements sur l'îlot Auphan.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Le SCOT affiche la volonté de préserver et de valoriser le paysage industriel et maritime, mais aussi de retrouver et améliorer la qualité de vie des riverains par le développement des espaces verts ou naturels. Quelques grands projets traduisent ces intentions :

- 
- Le parc des Aygalades (14 hectares), projet de jardin submersible pour traiter le risque inondation, est inscrit dans le plan guide d'Euroméditerranée 2 comme un équipement phare de l'OIN. S'il n'a toujours pas évolué en phase opérationnelle, sa réalisation est prévue à l'horizon 2031 et une pré-sélection de trois groupements de paysagistes vient d'être récemment retenue pour ce projet. Sa réalisation reste conditionnée au transfert de la gare de marchandise du Canet à Mourepiane et à terme, par le projet de Plan de Prévention du Risque Inondation du bassin versant des Aygalades ;
  - Le projet d'aménagement du parc Foresta sur 16 hectares de piémonts entre Grand Littoral et La Viste sur une coulée verte, fait l'objet de différents contentieux. A ce jour, le souhait manifesté par la Ville de Marseille d'acquérir le site de 16 hectares pourrait le faire évoluer vers la création d'un parc public ;
  - Réalisation d'études en cours par l'EPAGE HuCA (Etablissement Public d'Aménagement et de Gestion des Eaux Huveaune Côtiers Aygalades) dans le cadre de sa contribution à la mise en œuvre et au développement d'une gestion intégrée et concertée des enjeux de l'eau (qualité eaux, qualité milieux, inondations, ressources en eau et valorisation), et de sa participation à la prévention des inondations ainsi qu'à la préservation et à la restauration du bon état écologique des cours d'eau et des milieux aquatiques.

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître aux observations suivantes :

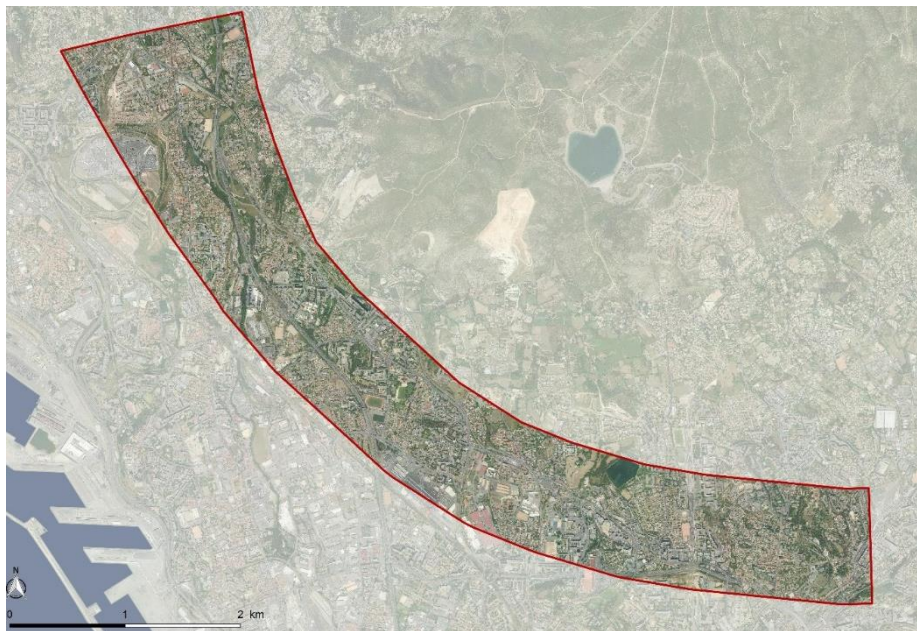
- **En termes d'accessibilité**, les avancées sont mesurées mais enregistrent des évolutions positives encore trop peu perceptibles au niveau des transports, ceux-ci restant en décalage par rapport au développement urbain engagé sur ce territoire. Les interventions au niveau des infrastructures progressent : le métro Gèze a été réalisé et les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en bonne voie. Le Plan de mobilité approuvé en 2021 a acté la création de nouveaux PEM (Saint-André, Cap Janet, Arenc Gare) qui participeront, à terme, de l'amélioration des transports collectifs sur ce vaste territoire.
- **Le développement économique** poursuit ses assez bonnes avancées, celles-ci étant toutefois pondérées au regard de taille et de la complexité de ce vaste territoire, ainsi que par le nombre compté de projets identifiés pour réaliser la présente évaluation. La dynamique portée par l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée se poursuit, tandis que parallèlement et à une autre échelle, nombre de projets à vocation économique progressent sur deux rythmes en étant soit réalisés, soit au stade d'études engagées.
- **Le développement urbain** a poursuivi son rythme d'assez bonnes avancées en termes de production de logements sur le secteur de projets sous l'impulsion de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée. Ce rythme est porté par des programmes dont la taille moyenne est supérieure à celle observée sur l'ensemble de Marseille (72 logements contre 60 logements) et s'inscrit principalement en collectifs, dans une dynamique qui reste bien engagée.
- **Concernant le cadre de vie, de l'environnement et du patrimoine**, les avancées restent peu notables, notamment du fait de l'ampleur des projets et / ou de leur relative complexité. La réalisation des projets d'aménagement et de restructuration sur le secteur en accroche d'Euroméditerranée a engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts y est achevé (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) mais sur l'ensemble du territoire de projets Façade Maritime Nord, le cadre de vie et l'environnement restent fortement tributaire de l'empreinte souvent peu qualitative des lieux. La réalisation du Parc des Aygalades, composante essentielle de l'opération d'extension « Euroméditerranée 2 », reste en attente de la cession par la SNCF des emprises de la gare du Canet, indispensables à sa création. Après avoir été à l'abandon, le projet de parc Foresta semble être l'objet d'une volonté de la Ville de Marseille de se porter acquéreur du site pour en faire un parc public.

## SUIVI QUALITATIF 2019-2024

### SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

#### BILAN SECTEUR DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

#### ET CENTRALITE SAINT-ANTOINE / GRAND LITTORAL



Le secteur de projets Saint-Antoine-La Rose s'étend au nord de la ville de Marseille, en articulation avec le territoire de projets de la Façade Maritime Nord. Comprenant les projets du programme de rénovation urbaine les plus importants et dédié à l'habitat et à l'économie de la connaissance, ce territoire en mutation nécessite l'accompagnement d'une forte intervention publique. Il joue également un rôle majeur pour le fonctionnement viaire du territoire métropolitain (réalisation de la L2 et de la RD4d /LINEA/U4d).

Ce territoire englobe la centralité de premier niveau de Saint-Antoine / Grand Littoral, sur laquelle le SCOT affiche comme ambition à long terme de faire émerger cette centralité pour rééquilibrer la cité phocéenne en termes d'emplois, de qualité urbaine et de desserte en transports collectifs, autour de Saint-Antoine sur des sites à forts potentiels articulés le long du Boulevard Barnier, depuis la zone franche urbaine et Plan d'Aou jusqu'à l'Hôpital Nord.

#### Les grands enjeux thématiques du secteur de Saint-Antoine à La Rose

- 
- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité métropolitaine et des déplacements, nécessitant à la fois la réorganisation des grands accès autoroutiers et l'organisation des grands corridors de transports collectifs entre les grands pôles de MPM et ceux de la métropole ;
  - **Développement économique** : l'affirmation du développement économique en s'appuyant sur l'enseignement supérieur et la recherche, sur le pôle hospitalier et sur la densification des espaces économiques, et favoriser le développement commercial, notamment de proximité ;
  - **Développement urbain** : l'organisation d'un développement urbain s'effectuant prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants qui sont à organiser, pour préserver l'espace et promouvoir ainsi un rapport exemplaire entre ville et nature.
  - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'amélioration du cadre de vie et de la qualité résidentielle, qui est un élément moteur pour conforter l'attractivité de ce territoire.

### Les grands enjeux thématiques de la centralité Saint-Antoine / Grand Littoral

- **Accessibilité** : l'apaisement de la traversée du noyau villageois, avec un réaménagement de l'ancienne RN8 (grâce au maillage de boulevards urbains intégrant le prolongement du Boulevard Henri Barnier jusqu'au Boulevard du Bosphore), en prenant appui sur les pôles d'échanges et les points de correspondances et en améliorant la desserte en transports collectifs ;
- **Développement économique** : le confortement et la diversification du centre commercial de Grand Littoral et de l'attractivité de cette polarité commerciale (impliquant une diversification fonctionnelle et une meilleure desserte) et le confortement de la façade économique le long du boulevard André Roussin ;
- **Développement urbain** : la structuration du développement résidentiel autour du noyau villageois de Saint-Antoine et de l'axe « André Roussin - Henri Barnier » comme épine dorsale de la centralité ; l'émergence d'un véritable « quartier » autour du pôle d'échanges de Saint-Antoine, mêlant développement résidentiel et économique (tertiaire), accueillant des équipements et des services publics ; l'amélioration de l'insertion urbaine des grands ensembles de la Castellane et de la Bricarde ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : le développement de la qualité résidentielle et des espaces publics en intégrant les déplacements doux, la réduction des nuisances par une meilleure gestion des trafics routiers

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : sur la centralité de Saint-Antoine, les quelques avancées notables (requalification de la RN8, arrivée du BHNS B2 confortant le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine...) se conjuguent avec des contretemps de calendrier qui ralentissent le bon déroulement d'autres projets (retard sur le tronçon Gèze-Arnayon, incertitude sur la gare à Saint-André). Sur le territoire de Saint-Antoine à La Rose, certains projets sont en cours ou déjà réalisés et améliorent la desserte en TC ((BHNS B3b et B3a, BHNS B2, L2 Nord...), d'autres ont pris du retard (tramway d'Arenc à Saint-Exupéry) tandis que certains sont à l'état d'études pour des réalisations à moyen/long termes (réaménagement de la RD4 Le Chatelier, voie U240 et voirie de desserte pour désenclaver le site de Saint-Jérôme). Certains projets interrogent quant à leur articulation avec d'autres (MGA2 avec PRU de St-Barthélémy / Picon-Busserine et la gare ferroviaire).
- **Développement économique** : peu de réalisation de projets autres que ceux situés au sein des ZFU-TE Nord Littoral et 14<sup>e</sup> & 15<sup>e</sup> Sud. A noter la réalisation du Marseille International Fashion Center 68, appelé MIF 68, ouvert récemment sur un site limitrophe de Grand Littoral, à l'articulation des périmètres des deux territoires de projets.
- **Développement urbain** : il représente l'essentiel de la dynamique territoriale, au travers des opérations ANRU et des nombreux PRU : La Savine, Les Flamands-Iris, Saint-Barthélémy / Picon-Busserine, la

---

Solidarité, Kallisté, Saint-Joseph / Vieux Moulin, La Viste, Malpassé, Saint-Joseph, Saint-Paul et les Créneaux... et la préfiguration en cours du projet sur La Castellane.

- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** n'ont connu que peu d'avancées d'un point de vue opérationnel, à l'exception de l'identification par le schéma directeur agricole communautaire de MPM du secteur Bessons-Giraudy comme zone agricole du PLU de Marseille.

**Nota :**

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

Le SCOT a inscrit et cartographié les infrastructures nécessaires à la grande accessibilité du territoire. Le secteur de projets est ainsi traversé par les projets de la rocade L2 et du boulevard urbain LINEA/Rd4d complétés de 4 échangeurs. Nombre de projets initialement inscrits au PDU ont été repris par le Plan de mobilité approuvé en 2021.

#### CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- L'accessibilité est améliorée avec le projet de requalification de la RN8 et l'arrivée du BHNS B2, qui confortent le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine. Cela ne semble cependant pas suffisant pour constituer un vrai corridor majeur de déplacements, car le BHNS B2 n'est pas en site propre sur toute sa longueur. De plus, le projet de PEM de Saint-Antoine (PEM de périphérie avec accès REM + parking relais) est inscrit dans le Plan de Mobilité approuvé en 2021 avec une échéance à 2022, mais pas encore réalisé à ce jour ;
- Un projet de PEM est également inscrit sur la gare de Saint-André, a priori dans la continuité des études RFF, avec une échéance de réalisation prévue pour 2030 ;
- Les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en cours. Initialement à l'étude avec une échéance 2020 avec une mise en service du tronçon Arnavon - La Fourragère prévue pour 2019, le décalage induit par les études sur Gèze - Arnavon lancées en 2018 ont amené un retard sur ce dernier tronçon. Inscrit dans le Plan de Mobilité approuvé en 2021, le Bus+ B4 devrait offrir une liaison de rocade rapide pour mettre en réseau les PEM majeurs de Gèze, Picon-Busserine, Frais Vallon et La Fourragère ;
- Le projet de tunnel Mathys, prévu à l'horizon 2023 au PDU, est repris dans le Plan de Mobilité. L'objectif d'apporter à terme une solution pour relier le réseau de voirie locale à l'autoroute A7 est maintenu. La création de ce tunnel devrait également permettre les réflexions sur une ligne forte de transport dans le cadre des lignes structurantes de Marseille, entre Saint-André et la Belle de Mai via la RD4 ;
- Les secteurs de Saint-Antoine et de Saint-André / Grand Littoral restent toujours mal connectés en liaisons modes doux, mais font l'objet dans le Plan de mobilité d'un projet de réseau « vélo structurant » via le boulevard Henri Barnier.

#### TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Le projet de rocade L2 (séquences Nord et Est) a été réalisé. Cette rocade participe de la grande accessibilité du territoire notamment en connectant les secteurs nord de Marseille au Sud par l'échangeur Florian et le Boulevard Urbain Sud ;
- Un projet de création de PEM aux Ayalades (PEM de périphérie avec accès REM) est inscrit dans le Plan de mobilité avec une réalisation prévue pour 2025 ;
- La modernisation de la ligne Marseille / Gardanne / Aix-en-Provence (MGA 2) se poursuit. Aucune intervention n'était envisagée au SCOT 2012 sur la gare Picon-Busserine, mais le Plan de mobilité a inscrit celle-ci comme PEM (échéance 2022). Le Projet de Rénovation Urbaine (PRU) de St-Barthélémy / Picon-Busserine faisait de cette gare SNCF un pivot fonctionnel à l'échelle du quartier du Grand Saint-Barthélémy, avec notamment des interventions devant permettre la mise à disposition du foncier destiné à des activités de type tertiaire. L'articulation entre ces deux projets a donc été faite, ces deux projets se complétant ;
- D'autres projets initiés les années précédentes ont pris du retard :

- 
- l'extension du tramway d'Arenc jusqu'à Saint-Exupéry (programmation PDU 2015-2018) – puis à La Castellane (programmation PDU 2018-2020). A ce jour, l'extension du tramway au Nord est prévue à l'horizon 2030 ;
  - l'élaboration d'un Schéma Multimodal des Infrastructures Routières (SMIR), qui vise à organiser le réseau de voirie en Boulevards Urbains Multimodaux et des voies structurantes pour améliorer la desserte du secteur, affiche également un certain retard.

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- Le positionnement économique de Saint-Antoine a été renforcé par deux grands projets commerciaux, qui s'articulent avec le territoire « Façade Maritime Nord » : la requalification/extension de Grand Littoral avec l'implantation de nouvelles enseignes (cinéma multiplexe...) et la réalisation du « Marseille International Fashion Center 68 » (MIF68), plateforme de commerce de gros internationale autour du textile réalisé dans la ZAC de Saint-André au sud de Grand Littoral. Cette opération résulte d'une évolution du projet initial « Tivoli Parc / Les Terrasses du Littoral » ;
- Le développement économique s'appuie sur les polarités (Grand Littoral, secteur Actisud, MIF68) qui s'inscrivent en rupture avec le reste du tissu urbain et notamment les noyaux villageois.

### TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Peu de projets d'ordre purement économique sont identifiés : l'extension du centre commercial Le Merlan, et le projet hospitalier Hôpital Nord où l'AP-HM prépare notamment la construction d'un bâtiment pour regrouper les disciplines cardiovasculaires ;
- Le projet de restructuration Aix-Marseille-Universités visant sur ce territoire à restructurer des espaces de recherches Marseille Nord-Saint Jérôme. L'objectif est de soutenir les laboratoires de recherche en portant les espaces de recherche aux standards nationaux. En parallèle, construction de locaux mutualisés entre ESPE, Faculté des Sciences et OSU Pythéas ainsi que requalification d'un bâtiment emblématique.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 186 logements sur la période 2019-2022 (soit 1,2% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT et 1,3% de la production sur Marseille), sur un rythme moyen de 47 logements par an ;
- On comptabilise 13 programmes, dont la taille est relativement modeste avec 14 logements en moyenne par programme (soit équivalente à celle des programmes sur le territoire du SCOT mais loin des 60 logements par programme sur Marseille) ;
- La production est dominée par des logements réalisés sous forme de petits collectifs ;

- 
- Les périmètres ANRU du territoire concentrent environ 60% de la production de logements construits sur le secteur ;
  - Livraison de 80 logements dans
  - Le périmètre ANRU Saint-Antoine / La Viste a vu la réalisation de 80 logements, dont ceux de l'opération mixte « le Monticole » (36 logements sociaux, restaurant et médiathèque) situé sur le plateau de Plan d'Aou ;
  - Au sud du territoire, la production est assez diffuse, principalement articulée autour de deux petites opérations dans les périmètres ANRU Les Flamants et Saint-Joseph ;
  - Plus au nord du territoire de projets, les travaux sur la ZAC de La Bricarde sont engagés : la réalisation de 100 logements y est portée par la LOGIREM.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

L'amélioration du cadre de vie et la préservation de l'espace pour promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature sont le corollaire du développement urbain réalisé prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants. Au regard des informations disponibles, l'insuffisance des projets ne permettent de procéder à une évaluation correcte de cette thématique.

Cependant, plus globalement le PLUi de Marseille Provence en cours d'élaboration lors du bilan 2012-2018 et approuvé en 2019 porte plusieurs orientations et choix favorables à la préservation de la trame verte et bleue du territoire. Il comporte également des OAP sectorielles relatives à des secteurs sur ce territoire et susceptibles de relayer ces choix, dont celles de Bessons-Giraudy, de Grand Saint-Barthélémy / Centre urbain du Merlan / Malpassé et de Saint-Antoine / La Bricarde / La Castellane.

### CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- Pas d'avancées significatives dans les projets contribuant aux orientations « cadre de vie, environnement et patrimoine » du SCOT.

### TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Le schéma directeur agricole communautaire de MPM avait identifié le secteur Bessons-Giraudy (zone agricole du PLU de Marseille) qui avait alors fait l'objet d'un diagnostic agricole des exploitations et des espaces cultivés pour alimenter le PLUi. Une OAP du PLUi (OAP n° MRS-02) porte notamment l'enjeu de redonner une valeur et un avenir aux espaces agricoles et naturels accrochés au massif de l'Etoile.

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **Concernant l'accessibilité**, sur la centralité de Saint-Antoine quelques avancées notables avaient été précédemment observées (requalification de la RN8, arrivée du BHNS B2 confortant le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine...) mais elles se conjuguèrent avec des contretemps de calendrier ralentissant le bon déroulement d'autres projets (retard sur le tronçon Gèze-Arnavaud, incertitude sur la gare à Saint-André). Succédant au PDU, le Plan de mobilité approuvé en 2021 a confirmé le confortement du PEM de Saint-Antoine, et acté la création d'un PEM sur la gare de Saint-André. Plus largement sur le territoire de Saint-Antoine à La Rose, certains projets réalisés améliorent l'accessibilité et la desserte TC à l'instar de la Rocade L2, mais nombre d'entre eux ont pris du retard (extension du tramway Nord, PEM). Toutefois et malgré les retards, de nouvelles orientations telles que l'émergence de nouveaux projets à la faveur du Plan de mobilité (cf. création d'un PEM sur la gare Picon-

---

Busserine) traduisent une adaptation fonctionnelle positive. Ainsi, le niveau d'évaluation retenu (« moyenne avancée ») repose davantage sur une restructuration des projets plutôt que sur des réalisations effectives.

- **En matière de développement économique**, peu de projets disponibles à l'évaluation. La réalisation du Marseille International Fashion Center 68 (MIF 68) en contrebas de Grand Littoral, tout juste effective en 2012, prenait ses marques les deux grands projets à long terme sont l'évolution du pôle de l'Hôpital Nord porté par l'AP-HM, et le vaste projet de restructuration Aix-Marseille-Universités.
- **Le développement urbain** observé sous l'angle de la réalisation de logements se distingue par une relative faiblesse de la production (186 logements sur la période 2019-2022 soit 1,3% de la production sur Marseille). Celle-ci a été faite principalement sous forme de programmes de taille modeste et de petits collectifs, majoritairement réalisés au sein des périmètres ANRU.
- **Le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine**, est évalué en « faibles avancées » du fait de la faiblesse des informations disponibles pour apprécier la thématique. Cette dernière semble n'avoir connu que peu d'avancées d'un point de vue opérationnel, à l'exception de l'identification par le schéma directeur agricole communautaire de MPM du secteur Bessons-Giraudy comme zone agricole du PLU de Marseille et qui a été prise en compte dans l'élaboration du PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019.

## SUIVI QUALITATIF 2019-2024

### SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

#### BILAN SECTEUR DE PROJETS VALLEE DE L'HUVEAUNE



Le secteur de projets Vallée de l’Huveaune est un espace économique majeur en pleine mutation, qui est un territoire stratégique de par son potentiel de développement important et nécessite des aménagements cohérents et qualitatifs.

L’amélioration de son accessibilité et l’organisation cohérente de son corridor économique sont des enjeux majeurs en réponse à une forte mobilité, ainsi que des leviers essentiels pour le positionnement et le développement de ce territoire en interface étroite avec le Pays d’Aubagne et de l’Etoile.

Situé au carrefour des grandes entités écologiques et paysagères majeures, la préservation et la valorisation de ses espaces naturels (massifs du Garlaban, de la Sainte-Baume, cours d’eau de l’Huveaune...) sont essentielles pour développer l’attractivité et la qualité de vie de ce territoire. Son développement urbain devra donc être mieux maîtrisé pour préserver les paysages, les milieux naturels et limiter l’exposition aux risques d’inondation, d’incendie et de mouvements de terrain.

Géographiquement, ce territoire s’étend depuis la centralité Prado / Michelet / Capelette situé à l’Ouest jusqu’à Gémenos à l’Est, et s’articule également avec la centralité Valentine / Barasse.

---

La centralité Prado / Michelet / Capelette, périphérique au centre-ville et complémentaire au pôle Euroméditerranée, fait l'objet de projets majeurs (opérations Capelette, Stade Vélodrome, Parc Chanot, Pôle de Loisirs). Ceux-ci renforcent ses fonctions métropolitaines, portées par les grands équipements sportifs et de loisirs (Palais des sports, Parc de congrès et d'exposition, Palais Omnisports Marseille Grand Est, Stade Vélodrome) et par le centre d'affaires du Prado. Le cloisonnement entre ces projets, les quartiers existants, les zones d'activités (notamment militaires) et de services, les coupures urbaines créées par les infrastructures nécessitent toutefois une approche globale et cohérente. La création d'infrastructures à court et moyen termes (Tunnel Prado Sud, L2 et Boulevard Urbain Sud) doit notamment permettre de redistribuer à une large échelle les flux automobiles et de requalifier certains axes.

La centralité Valentine / Barasse présente un rayonnement métropolitain s'appuyant sur un pôle commercial important dont l'évolution est un enjeu majeur pour l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine. L'aménagement d'une 3e voie TER, la création d'une gare et d'un pôle d'échanges à la Valentine / Barasse ouvrent des perspectives nouvelles pour l'évolution de ce secteur, conçu initialement comme une zone de périphérie (ZAC de la Valentine). Son développement urbain doit par ailleurs être davantage maîtrisé pour préserver les paysages, les milieux naturels et limiter l'exposition aux risques.

#### **Les grands enjeux thématiques de la Vallée de l'Huveaune**

- **Accessibilité** : l'amélioration des conditions de déplacements et d'accessibilité, nécessaires pour assurer un meilleur fonctionnement du territoire et appuyer le développement urbain et économique ;
- **Développement économique** : le renforcement des espaces économiques et commerciaux (pôle commercial de rayonnement métropolitain) ;
- **Développement urbain** : l'organisation du développement urbain, en construisant une centralité de premier niveau dans le secteur Valentine / Barasse, en structurant une centralité secondaire à Saint-Loup, en confortant les fonctions de centralité de la commune de Gémenos, en maintenant et en renforçant les niveaux de services, d'équipements et d'accès dans les centralités de proximité ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la préservation des paysages et du patrimoine naturel, par un projet global de préservation et de gestion des espaces naturels, agricoles et de nature en ville.

#### **Les grands enjeux thématiques de la centralité Prado - Michelet - Capelette**

- **Accessibilité** : l'articulation des projets et des quartiers par une trame de voiries et d'espaces publics, pour relier ce secteur au centre-ville, aux quartiers existants et aux nouvelles opérations et atténuer les coupures urbaines, notamment par une desserte en transports collectifs fine et performante ;
- **Développement économique** : le développement d'une offre économique et de loisirs complémentaires, en préservant à proximité du centre-ville les espaces dédiés aux activités nécessaires au fonctionnement de la ville (artisanat, logistique et services), en améliorant la lisibilité, l'attractivité et l'insertion urbaine des sites économiques, et développant une offre tertiaire complémentaire au pôle d'affaires d'Euroméditerranée ;
- **Développement urbain** : l'intensification urbaine, en poursuivant le renouvellement urbain de ce secteur porteur d'attractivité et de qualité urbaine, associant densité et mixité des fonctions (équipements, habitat, activités économiques) ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : maintien provisoire du centre de transfert des déchets existant dans l'attente de son déplacement.

#### **Les grands enjeux thématiques de la centralité Valentine - Barasse**

- 
- **Accessibilité** : la constitution progressive, à partir de la future gare TER, d'un pôle d'échanges d'agglomération complet doté d'un parc-relais, point de convergence des réseaux marseillais, aubagnais et régionaux. Cette gare pourrait être desservie à terme par des trains régionaux à grande vitesse.
  - **Développement économique** : la diversification et le confortement de l'attractivité de cette polarité commerciale multi-site, et notamment des pôles commerciaux de la Valentine ;
  - **Développement urbain** : la construction d'un nouveau centre urbain articulé autour de plusieurs entités urbaines (La Barasse, les pôles commerciaux de la Valentine, le noyau villageois de la Valentine et ses abords, et le site de Valentine Vallée Verte) afin de développer un véritable « quartier de la gare » et la structuration du développement résidentiel appuyée sur le noyau villageois de la Valentine ;
  - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'aménagement d'espaces publics de qualité, notamment une liaison douce structurante reliant la gare, les espaces commerciaux, le noyau villageois de la Valentine, les espaces économiques et le Parc national des Calanques.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : d'une manière générale les avancées furent assez moyennes sur la globalité des trois territoires bien que sensiblement inégales au regard de l'impact par secteurs. La centralité Prado / Michelet / Capelette a principalement vu des avancées en termes d'infrastructures (Tunnel Prado Sud, rond-point du Prado, requalification de voies urbaines) mais les projets de TCSP sont encore largement au stade d'études. Sur la centralité Valentine / Barasse, la réalisation du pôle d'échanges de La Barasse est la principale avancée mais elle reste cependant encore très déconnectée d'une vision fonctionnelle avec son contexte environnant. Elle n'est ainsi pas optimisée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune. Les ralentissements induits par les retards et autres reports des projets ne permettent pas les avancées souhaitées. Cela freine les dynamiques de transversalité, l'amélioration des conditions de déplacements conditionnant le développement urbain et économique. La mise en œuvre du schéma de référence de la vallée de l'Huveaune est nécessaire avec notamment un investissement important à avoir sur le secteur Valentine Barasse au regard des projets en cours (LN PACA) dont les choix de tracés sont déterminants pour la mise en œuvre du SCOT de MPM.
- **Développement économique** : on a observé une relative hétérogénéité mais globalement de faibles avancées. Si celles-ci sont contrastées mais plutôt bonnes sur centralité Prado / Michelet / Capelette, sur la centralité Valentine / Barasse les orientations du DAC et la diversification économique se heurtent à des réalités de terrain accentuées par les difficultés d'accessibilité du secteur. A l'échelle de la Vallée de l'Huveaune et bien que des études sectorielles soient en cours, les dynamiques observées présentent peu d'avancées dans le sens attendu par le SCOT. Le développement économique de ce territoire portant de projets commerciaux ne renforce pas la mixité fonctionnelle, et ceux susceptibles de le faire souffrent d'une absence de desserte TC.
- **Développement urbain** : les avancées furent moyennes mais avec un caractère variable. Si sur la centralité Prado / Michelet / Capelette connaît une dynamique plutôt positive articulant axes de transports structurants et grands équipements, la problématique foncière contraint fortement le développement de la centralité Valentine / Barasse et les modalités de réalisation de son objectif de quartier mixte. La thématique habitat est peu traitée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune sauf ponctuellement, notamment dans les projets de valorisation foncière sur Saint-Loup. La question de l'accessibilité et de la maîtrise du foncier sont primordiales pour permettre une restructuration de ce vaste territoire avec une vision prospective métropolitaine et une mise en cohérence intégrant les communes de d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune. La mise en œuvre du schéma de référence de la vallée de l'Huveaune, permettant de définir des projets à venir est nécessaire, notamment au regard de l'investissement important à envisager sur le secteur Valentine / Barasse au regard avec les projets en cours (LN PACA) et dont les choix de tracés sont déterminants pour la mise en œuvre du SCOT de MPM.

- 
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** ont fait l'objet d'avancées moyennes, essentiellement sous l'angle de protections par la prise en compte de l'Huveaune en tant que rivière (protection réglementaire de la ripisylve, avancées sur le PPRI, signature du contrat de rivière) et par la présence du Parc national des Calanques en versant sud de la vallée (études stratégiques sont en cours avec le plan paysage du Parc National et les secteurs d'interface ville-nature).

**Nota :**

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

L'amélioration des conditions de déplacements et d'accessibilité est nécessaire pour assurer un meilleur fonctionnement du territoire « Vallée de l'Huveaune » et pour appuyer son développement urbain et économique.

#### CENTRALITE PRADO - MICHELET - CAPELETTE

- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 reprend les projets de TCSP qui figuraient au PDU ;
- A ce jour, le BHNS 1 est opérationnel, les travaux d'extension du tramway Sud depuis la place Castellane sont en cours de réalisation, le projet de tramway Barasse fait l'objet d'une étude d'opportunité en cours tandis que l'extension du tramway Blancarde-Dromel est en attente ;
- Le projet de prolongement du métro M2 entre Sainte-Marguerite-Dromel et Saint-Loup est en stand-by (ainsi, de fait, que la création de 5 ou 6 stations de métro et d'un pôle d'échanges à Saint-Loup). Sa réalisation reste repoussée au-delà de 2025 ;
- L'extension du tram sud le long du boulevard Schloesing est en cours de de réalisation et constitue un potentiel de renouvellement urbain ;
- Les pôles d'échanges et de correspondance sont en cours d'études (Castellane, renforcement du PEM Dromel) ainsi que la mise en accessibilité des stations de métro.
- Plusieurs projets d'apaisement et de requalification des voies urbaines ont été réalisés ou sont en cours (boulevard Rabatau), ainsi que des aménagements ponctuels pour les modes doux ;

---

### **CENTRALITE VALENTINE - BARASSE**

- Le projet de tramway Barasse, inscrit dans le plan de mobilité métropolitain, fait l'objet d'une étude d'opportunité en cours ;
- Des études sectorielles et actions opérationnelles portent toujours sur le réaménagement de la voirie de façon ponctuelle (voie U475 entre le chemin des Accates et la route des Camoins, prolongement de la zone 30 sur la route des Trois-Lucs...);

### **VALLEE DE L'HUVEAUNE**

- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé en 2021 a PLU a stabilisé une nouvelle hiérarchisation des voiries, mais très peu de voiries sont au stade opérationnel (à l'exception des voies de liaisons interquartiers U424, U430 et U460) ;
- La mise en œuvre de la trame active est actuellement insuffisante pour répondre aux besoins de renouvellement du territoire (Boulevard Urbain Sud) ;
- La grande accessibilité routière de la Vallée de l'Huveaune est principalement assurée par les projets de la L2 et de la RD4d Est. Seule la rocade L2 est au stade opérationnel (Est et Nord). La RD4d Est étant encore en phase d'étude de faisabilité ;
- Le Boulevard Urbain Sud devant relier Saint-Loup à la Pointe Rouge et traversant le secteur a fait l'objet d'une réalisation encore partielle, avec un linéaire continue de 3 km depuis Saint-Loup au Nord jusqu'au boulevard de Sainte-Marguerite plus au Sud, permettant de connecter l'autoroute A50 par l'échangeur de Florian et la L2 réalisée dans le prolongement nord ;
- Une étude est en cours pour la réalisation d'un itinéraire mode doux le long de l'Huveaune (voie verte) ;
- Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) prévoyant l'insertion d'une 4<sup>e</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune est en cours ;
- L'accessibilité en transports collectifs compte plusieurs projets en attente d'études : prolongement du tramway à La Barasse, BHNS B5 de Florian à la Pointe-Rouge tributaire de la réalisation du Boulevard Urbain Sud, tramway à la Capelette). Seul, le BHNS 21 est en phase opérationnelle et aucun autre TCSP n'est prévu à court-moyen terme ;
- La restructuration du réseau des bus urbains sur la Vallée de l'Huveaune s'était articulée avec la réalisation du pôle d'échanges de la Barasse. Toutefois, ce n'est qu'après l'arrivée de la 4<sup>e</sup> voie ferrée que pourra être réalisé un vrai pôle d'échanges bus bien articulé à la gare ;
- Le manque de connexion entre bus et cheminements vers les centres commerciaux et lieux d'emplois situés au nord de la voie ferrée reste un frein à la fréquentation de cette gare, qui peine à être utilisée notamment par l'absence de signalétique d'un traitement de l'espace public aux abords de la gare et par un manque de communication à destination du public de la part des collectivités.

## **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

### **CENTRALITE PRADO - MICHELET - CAPELETTE**

- Le projet Grand Stade Vélodrome et celui concernant le programme mixte de restructuration des activités Renault sur le boulevard Michelet qui répondent aux objectifs de développement économique en cohérence avec les orientations du SCOT sur cette centralité ont été réalisés ;
- Le centre commercial Prado a également été réalisé, inscrit dans la dynamique du projet Grand Stade Vélodrome ;
- Quelques avancées les projets orientés vers l'économie résidentielle et l'artisanat mais qui restent insuffisantes comparées à la réalisation des grands projets ci-dessus ;
- La création de bureaux dans le secteur du boulevard Schloesing est en cours de réalisation (cf. schéma immobilier des bureaux).

### **CENTRALITE VALENTINE - BARASSE**

- Le Document d'Aménagement Commercial inscrivait, au niveau réglementaire, le territoire de La Valentine comme zone de développement commercial majeur (centre commercial, zones d'activités), en même temps qu'il hiérarchise et structure les pôles commerciaux du périmètre ;
- Le terrain SBM (projet Frey / Valentine) présente la plus importante capacité foncière de la zone commerciale, partiellement soumise au PPRI. Le projet initial de centre commercial qui était en contradiction avec les objectifs du SCOT a évolué vers une vocation « logistique », qui se heurte aux mêmes difficultés d'accessibilité du secteur ;
- Le développement économique du pôle commercial de la Valentine n'a pas connu de dynamique d'évolution marquante, y compris sur des secteurs à valoriser (avenue des Peintres Roux).

#### **VALLEE DE L'HUVEAUNE**

- Suite au référentiel mis en place dans le sillage de l'approche foncière sur la Vallée de l'Huveaune (pour cibler les potentialités et mutabilités des tissus économiques) et à la signature d'une convention avec l'EPF PACA, aucune information sur l'évolution des études sectorielles lancées portant sur les sites identifiés ;
- La question de la mixité des activités économiques reste fondamentale sur ce territoire comme le souligne le SCOT. Certains projets commerciaux ont été réalisés (Castorama, extension des centres commerciaux existants d'Auchan Saint-Loup), d'autres ont été différés (Géant Casino des Caillols reporté à l'horizon 2030). Déjà peu dynamique, ce rythme ne permet pas de développer suffisamment la mixité fonctionnelle attendue et participe d'un ralentissement du développement commercial ;
- Le projet Valentine-Vallée Verte qui était identifié avec une dominante commerces de gros / logistique n'a pas fait l'objet d'un développement notable ;
- Ces sites restent cependant déconnectés du grand pôle commercial et non accessibles hors voiture.

### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production, la mutation s'est poursuivie en faveur du développement résidentiel de ce secteur :

- Ce sont 2 373 logements qui ont été produits (soit 14% des logements réalisés sur le territoire du SCOT et 17% de la production sur Marseille), correspondant à un rythme moyen de 593 logements par an ;
- Ce secteur de projets du SCOT est celui qui a produit le plus de logements sur l'ensemble du territoire du SCOT ;
- On comptabilise 60 programmes, d'une taille moyenne de 40 logements chacun (contre une moyenne de 15 logements par programme sur le territoire du SCOT et de 60 logements par programme sur Marseille) ;
- Les logements collectifs représentent 99% de la production et 39% (soit 914 logements) ont été livrés au sein de périmètres opérationnels (ZAC et PAE) ;
- Le PAE Saint-Loup est achevé, les 3 dernières opérations de logement réalisées totalisant 474 logements sur les 1200 livrés ;
- La ZAC des Caillols Sud compte 300 logements ;
- De nombreuses autres opérations viennent densifier des secteurs du quartier Saint-Tronc, à l'est du stade Vélodrome.

---

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### CENTRALITE VALENTINE – BARASSE

- La réalisation des projets de requalification urbaine sur le secteur prend peu en compte l'orientation du SCOT relative à la création d'espaces publics de qualité (cf. pôle d'échanges de La Barasse) par manque de mise en cohérence d'ensemble.

### VALLEE DE L'HUVEAUNE

- Une attention est portée sur l'Huveaune avec la protection réglementaire de la ripisylve, les avancées sur le PPRi et la signature du contrat de rivière à l'automne 2015. Ce dernier a fait l'objet d'un bilan d'avancement dressé en décembre 2017. La démarche de **consolidation de ce bilan** est engagée par le SIBVH. Celui-ci sera finalisé en début d'année 2019, au préalable à la construction du programme d'actions de seconde phase ;
- Des études sont en cours pour la réalisation de cheminements valorisant le cours d'eau et seul, un segment a été aménagé. Ce projet de voie verte consiste à créer, sur 20 km au total entre Marseille et Aubagne, un cheminement le long de l'Huveaune en faveur des modes actifs jalonné d'équipements. La première phase du projet (2022-2026) concerne un tracé de 14 km sur le territoire de Marseille ;
- La mise en place du contrat de rivière signé en 2015 pour construire un projet pour gérer l'eau et reconquérir les milieux aquatiques a fait l'objet en 2017 d'un bilan d'avancement des actions de la phase 1 à mi-parcours. La démarche de consolidation de ce bilan est engagée par le SIBVH et a été finalisée en 2019, préalablement à la construction du programme d'actions de seconde phase.
- Le projet d'aménagement d'un espace d'expansion de crue sur les berges de l'Huveaune au niveau du secteur Heckel est en cours de réalisation, pour concilier prévention des inondations, restauration écologique et amélioration du cadre de vie pour les habitants ;
- Le plan paysage du Parc National a été réalisé et des études stratégiques sont en cours (accessibilité, secteurs d'interface ville-nature) mais ne donnent pas lieu aujourd'hui à un projet d'ensemble pour la valorisation de ces espaces ni à de l'opérationnalité.

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **Concernant l'accessibilité**, les avancées furent globalement assez moyennes sur la globalité des trois territoires bien que sensiblement inégales au regard de l'impact par secteurs. La centralité Prado / Michelet / Capelette, les projets de TCSP sont encore largement au stade d'études. Sur la centralité Valentine / Barasse, la réalisation du pôle d'échanges de La Barasse n'est pas optimisée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune et les ralentissements induits par les retards et autres reports des projets ne permettent pas les avancées souhaitées. Cela freine les dynamiques de transversalité, l'amélioration des conditions de déplacements conditionnant le développement urbain et économique. La réalisation des séquences nord du Boulevard Urbain Sud améliore toutefois sensiblement la trame active et favorise ponctuellement le développement urbain.
- **Concernant le développement économique**, la relative hétérogénéité observée lors du bilan 2012-2018 est toujours prégnante et participe des faibles avancées d'ensemble. A l'exception des bonnes avancées constatées sur Prado / Michelet / Capelette occupant une position plus centrale, les réalités de terrain accentuées par les difficultés d'accessibilité (absence de desserte TC) sur les secteurs économiques ciblés sur la Vallée de l'Huveaune peuvent avoir freiné les dynamiques de développement attendues dans le sens du SCOT. Toutefois, ce constat doit être modéré par le nombre limité d'information permettant de l'apprécier.
- **Le développement urbain** au regard des réalisations de logement atteste d'assez bonnes avancées, avec un certain dynamisme sur l'ensemble du secteur qui enregistre le niveau le plus élevé de production de

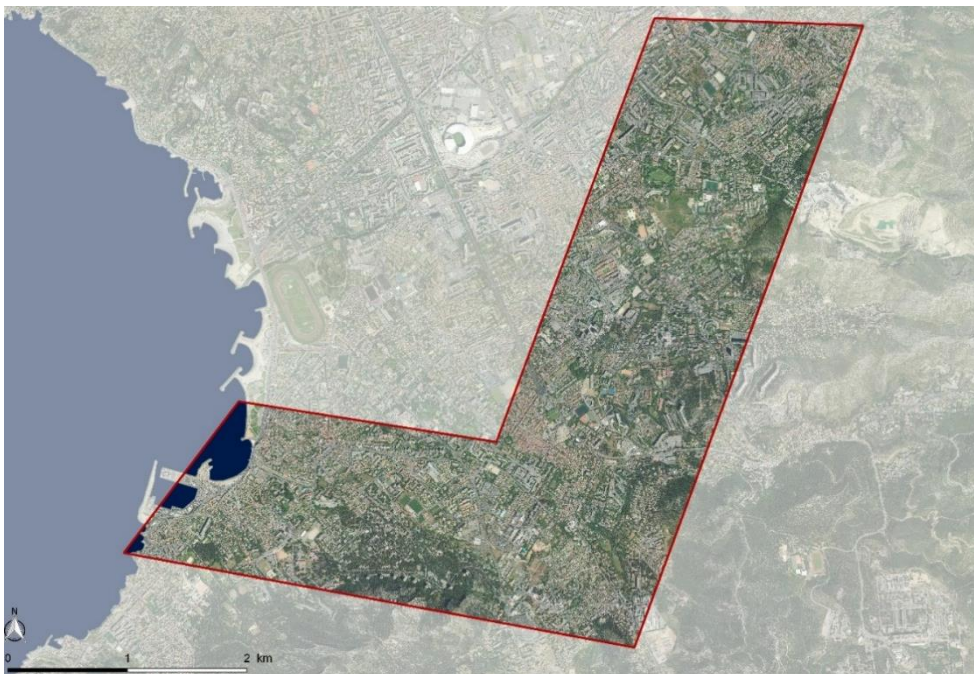
---

logement sur le territoire du SCOT. Cette production résulte d'une part, de l'achèvement des opérations du PAE Saint-Loup et de la ZAC des Caillols Sud, et, d'autre part, de la mise en œuvre de nombreux programmes portant chacun une moyenne importante de réalisation de logements.

- **Le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine** ont fait l'objet d'avancées moyennes, essentiellement sous l'angle de protections par la prise en compte de l'Huveaune en tant que rivière (protection réglementaire de la ripisylve, avancées sur le PPRI, mise en place du contrat de rivière) et par la présence du Parc national des Calanques en versant sud de la vallée (plan paysage du Parc National).

## SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

### BILAN SECTEUR DE PROJETS BOULEVARD URBAIN SUD



Situé sur Marseille, le secteur de projets Boulevard Urbain Sud (BUS) traverse un territoire reliant la Vallée de l'Huveaune et le littoral jusqu'à la Pointe Rouge, en permettant la desserte du Parc national des Calanques (PNC) et du Parc Balnéaire du Prado, pacifiant également les circulations qui empruntent actuellement l'avenue Mendès-France.

Au-delà de sa fonction viaire essentielle pour le territoire métropolitain, il doit assurer la liaison multimodale entre les territoires de projets de la ville de Marseille. Depuis la Vallée de l'Huveaune jusqu'au littoral et au Parc Balnéaire du Prado, il a vocation à devenir le vecteur principal d'accès au Parc national des Calanques ainsi que la liaison structurante entre les portes métropolitaines Sud et Est de Marseille.

#### Les grands enjeux thématiques :

- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité et le désenclavement des quartiers Sud, en desservant par tous les modes de déplacements les activités et les équipements d'échelle métropolitaine (santé, recherche, enseignement supérieur, entreprises et services, zones commerciales, tourisme...).

- 
- **Développement économique** : la gestion de l'attractivité touristique liée au littoral et au Parc national des Calanques. Longeant le piémont du massif des Calanques pour s'achever à la rade sud de Marseille avec ses paysages, le Boulevard Urbain Sud est un levier pour le développement de l'économie touristique et de loisirs.
  - **Développement urbain** : le confortement des zones de projets et des nouvelles dynamiques, grâce notamment aux transports collectifs qui l'accompagnent et doivent être un support d'organisation et de développement urbain.
  - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la valorisation du patrimoine naturel et paysager, notamment par l'organisation et l'aménagement des portes d'entrée du Parc national des Calanques, par la gestion de la qualité des franges urbaines et par la préservation des continuités végétales et boisées dans le cadre de l'interface ville-nature.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : seul le BHNS 21 Castellane-Luminy est en phase opérationnelle. La majeure partie des projets de transports en commun reste cependant conditionnée à la réalisation du Boulevard Urbain Sud en tant qu'infrastructure-support.
- **Développement économique** : a connu une poursuite des avancées opérationnelles, notamment sur le technopôle de Luminy, accompagnée d'une traduction dans les documents réglementaires (zonages spécifiques dans le PLUi).
- **Développement urbain** : des opérations ponctuelles sont en cours de réalisation (PAE de Saint-Loup) tandis que d'autres évoluent sur un rythme plus mesuré (Vallon Régný). Il s'articule plus largement autour de différents éléments du PRU (opérations de logement, parcs structurants) et ne sera véritablement opérationnel qu'avec la livraison du BUS.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : ce territoire est particulièrement bien doté en atouts (massif des Calanques, littoral) qui le rendent attractif malgré des difficultés d'accès. On observe d'assez bonnes avancées, avec le Plan de paysage du Parc national des Calanques, des études sectorielles en cours sur l'identification de secteurs d'accès au PNC, de réflexions sur les franges urbaines et sur le développement touristique du littoral (secteur plages du Prado/Borély).

#### Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

Le Boulevard Urbain Sud a pour objectifs de désenclaver les quartiers Sud, de desservir par tous les modes de déplacements les activités et les équipements d'échelle métropolitaine.

- Le Plan de mobilité métropolitain inscrit le BUS (et la L2 dans son prolongement nord) comme une rocade constituant l'armature de mobilité principale de la périphérie marseillaise, aussi bien au niveau de la circulation que des transports en commun. Il sera jalonné de 3 PEM de périphérie avec accès REM (Saint-Loup l'Octroi, La Gaye et Valmante), ces deux derniers accompagnés de parkings-relais d'une capacité totale de 350 places. Le BUS doit ainsi permettre d'offrir de nouveaux services de mobilité: une ligne Bus+ de rocade B5 entre la Pointe Rouge et Frais Vallon pour répondre aux besoins de déplacements de périphérie à périphérie, et un nouvel itinéraire sécurisé pour les modes actifs. A ce jour, aucune décision d'étude opérationnelle n'a été actée ;
- La création de certaines séquences du BUS sur un linéaire continu de 3 km a été réalisée, depuis Saint-Loup au Nord jusqu'au boulevard de Sainte-Marguerite plus au Sud, permettant de connecter l'autoroute A50 par l'échangeur de Florian et la L2 réalisée dans le prolongement nord ;
- Le projet de PEM de périphérie de La Gaye avec un accès REM est à l'état d'étude ;
- Les projets de transports collectifs associés (BHNS B5 Pointe Rouge / La Fourragère sont en attente ;
- Des transports collectifs en site propre (TCSP) sont toujours programmés (BHNS B5 Pointe Rouge / La Fourragère, extension de la ligne de métro 2 de Dromel à Saint-Loup dont l'échéance affichée est au-delà de 2025) ;
- La réalisation des projets de transports en commun, des PEM comme de projets urbains reste cependant conditionnée à la mise en œuvre opérationnelle du BUS ;
- Le projet d'extension du tramway vers le Sud depuis Castellane (ligne 3) fait l'objet d'études et de chantiers en cours de réalisation ;
- L'accessibilité aux espaces naturels du Parc national des Calanques reste à l'étude pour répondre à la fonction touristique et à la gestion de la fréquentation.

### DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le Boulevard Urbain Sud doit permettre d'asseoir l'attractivité métropolitaine du littoral Sud de Marseille tout en gérant l'attractivité touristique liée au littoral et au Parc national des Calanques.

- La question du développement économique est traitée indirectement sur ce territoire, les potentiels étant en attente de la réalisation du BUS ;
- Poursuite des avancées opérationnelles sur le Pôle Hospitalier Sud et sur le technopôle de Luminy (développement des entreprises de biotechnologies) ;
- Le développement de l'économie est conforté par une bonne traduction dans les documents réglementaires (zonages spécifiques dans le PLUi approuvé en 2019), mais le développement des pôles économiques et commerciaux reste assujéti à l'amélioration de la desserte que devra assurer le BUS ;
- La restructuration de l'immeuble France Télécom (logements en étages, commerces en RDC) à l'orée du centre commercial de Bonneveine proche du BUS est toujours en cours ;
- Les études et réflexions concernant le développement touristique (secteur plages du Prado/Borély, en lien avec la candidature pour l'accueil des Jeux Olympiques 2024) ont bien avancé.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

Infrastructure majeure ayant donné son nom au secteur de projets éponyme, avec son objectif de désenclavement des quartiers Sud de Marseille le Boulevard Urbain Sud est également envisagé comme un support d'organisation et de développement urbain des secteurs qu'il traverse.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 1 967 logements sur la période 2019-2022 (soit 11% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT et 14% de la production sur Marseille), sur un rythme moyen de 490 logements par an ;
- On comptabilise 20 programmes, dont la taille moyenne de chacun est de 25 logements (soit supérieure à celle de 15 logements des programmes sur le territoire du SCOT mais loin des 60 logements par programme sur Marseille) ;
- La totalité des réalisations s'inscrit dans une production de logements collectifs ;
- Les programmes immobiliers restent nombreux sur ce territoire, mais leur réalisation reste retardée lorsqu'elle est conditionnée à la réalisation du BUS (à l'instar des programmes sur la ZAC Vallon Régné dont les travaux sur les premières opérations ont débuté en 2023) ;
- Plus ponctuellement comme sur le quartier de Saint-Loup en articulation avec le secteur de projets Vallée de l'Huveaune, la réalisation effective de séquences du BUS sur un linéaire continu de 3 km a participé indirectement de l'évolution positive du PAE Saint-Loup aujourd'hui achevé (1 200 logements) ;
- Sur l'ensemble du secteur, la raréfaction du foncier disponible à court terme (foncier mobilisable sur les grandes copropriétés) et les problématiques d'amélioration de l'accessibilité qui sont en attente favorisent une production diffuse de programmes pour l'instant sans grande cohérence.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Le Boulevard Urbain Sud constitue un vecteur de valorisation pour le patrimoine naturel paysager.

- Le Plan de mobilité métropolitain inscrit le BUS comme constitutif d'une rocade de la périphérie marseillaise, qui participe d'une stratégie de régulation des accès à la fréquentation du Parc national des Calanques par ses connexions modes actifs avec Sormiou, Luminy et moins directement par La Pointe-Rouge ;
- Le PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019 conforte la maîtrise de l'urbanisation en frange du massif avec un objectif de préservation de la qualité paysagère des sites ;
- Un Plan de paysage pour le Parc national des Calanques a été réalisé et les réflexions pour un traitement plus qualitatif des franges urbaines (Pastré / Roy d'Espagne) ont partiellement été intégrées dans le PLUi après son approbation ;
- Le projet de parc urbain de la Jarre dans le cadre du projet ANRU de la Soude / Hauts de Mazargues a été réalisé. Il participe également de l'organisation de l'interface avec le Parc des calanques et de la mise en valeur de cette porte d'entrée ;
- Le projet de relocalisation des jardins familiaux reste en attente.

---

## Synthèse

D'une manière générale, toutes les thématiques restent étroitement dépendantes de la réalisation du Boulevard Urbain Sud. La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait toutefois apparaître que :

- **En termes d'accessibilité**, Si 3 km de linéaire du BUS ont vu le jour sont aujourd'hui opérationnels, la majeure partie des projets de transports collectifs envisagés reste cependant conditionnée à sa pleine réalisation fonctionnelle en tant qu'infrastructure-support.
- **Le développement économique** a connu une poursuite des avancées opérationnelles, notamment sur le technopôle de Luminy, accompagnée d'une traduction dans les documents réglementaires, avec notamment des zonages spécifiques dans le PLUi.
- **Le développement urbain** au travers de la production de logements met en exergue d'assez bonnes avancées, qui restent toutefois assez inégales sur l'ensemble de secteur de projets. En effet, la production de logements représente 14% des réalisations sur Marseille et compte l'achèvement de grandes opérations telles que le PAE Saint-Loup. Parallèlement, de nombreux segments de ce territoire en attente de la réalisation effective du BUS voient leur possible production de logement conditionnée par celle-ci ainsi que par la raréfaction du foncier.
- **Cadre de vie, l'environnement et le patrimoine** : ce territoire est particulièrement bien doté en atouts (massif des Calanques, littoral) qui le rendent attractif malgré des difficultés d'accès. On observe d'assez bonnes avancées, notamment avec l'affirmation de la maîtrise de l'urbanisation en frange du massif par le PLUi approuvé en 2019 avec un objectif de préservation de la qualité paysagère des sites (en lien avec le Plan de paysage du Parc national des Calanques) et avec la réalisation du parc public de la Jarre.

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

## SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

### BILAN SECTEUR DE PROJETS

#### PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES / CENTRALITE DE MARIGNANE



Ce secteur de projets se développe sur la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, laquelle s'étend sur les communes de Châteauneuf-lès-Martigues, Gignac-la-Nerthe et sur une partie de la commune de Marignane. Dominée au Sud par le massif de la Nerthe, comprenant les communes d'Ensuès-la-Redonne et du Rove, la plaine est bordée au Nord par le rivage des étangs de Berre et de Bolmon.

Ce territoire s'articule avec Marignane, centralité métropolitaine du bassin Ouest de MPM. Par la proximité de l'aéroport Marseille-Provence, des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ce territoire résidentiel joue un rôle économique majeur. Sa fonction agricole est également importante à l'échelle de MPM. Enfin, il assure l'interface avec les territoires limitrophes du Pays d'Aix et du Pays de Martigues.

#### Les grands enjeux thématiques :

- **Accessibilité** : l'amélioration des conditions d'accessibilité et de desserte de la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues et la grande accessibilité de la centralité de Marignane ;

- 
- **Développement économique** : l'orientation vers une logique d'intensification et le développement des sites d'activités économiques, notamment par extension des zones d'activités présentes sur la plaine de Châteauneuf pour appuyer la centralité de Marignane
  - **Développement urbain** : l'orientation vers une logique d'intensification urbaine, de renouvellement, de formes urbaines plus denses en favorisant le positionnement de Marignane comme centralité principale du bassin de vie Ouest.
  - **Cadre de de vie, environnement et patrimoine** : la préservation et la valorisation du patrimoine naturel, lacustre et agricole, avec notamment la confirmation de la place pour une agriculture productive sur la plaine de Châteauneuf et la gestion de la frange lacustre sur les étangs de Berre et de Bolmon en tenant compte des sensibilités environnementales et paysagères.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : l'effort s'est principalement traduit par des études pré-opérationnelles (reconfiguration de l'échangeur autoroutier A55/RD9 au niveau de la ZAC des Aiguilles) ou engagées (desserte de la gare VAMP et sa liaison avec l'aéroport et le plateau de Vitrolles centre-ville). Le BHNS Marignane/Les Pennes Mirabeau (BHNS Zenibus) a été livré en partie. Son extension vers l'Ouest est un enjeu pour améliorer l'offre de transport et notamment l'accessibilité et la desserte du Technoparc des Florides et du technocentre Henri Fabre.
- **Développement économique** : assez bonnes avancées, articulées notamment autour des dynamiques engagées par le projet Henri Fabre sur trois grands secteurs opérationnels (la livraison de deux tranches de la ZAC des Florides accueillant le technocentre et la ZAC du Parc d'activités d'Empallières en phase de commercialisation). La reconversion en cours du site de Total à la Mède en bio-raffinerie traduit une inscription du territoire dans le développement des énergies renouvelables.
- **Développement urbain** : une certaine croissance sur les communes de la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, où la réalisation de plusieurs opérations de logement s'est faite conformément aux orientations du SCOT. Sur la centralité de Marignane, la mise en œuvre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés et la réhabilitation de logements participent activement de la requalification de son centre ancien. Les dynamiques de territoire engagées par le développement des zones d'activités économiques mettent l'accent sur les conditions d'accessibilité et de déplacements.
- **Cadre de vie, environnement** : la mise en œuvre effective du Schéma Directeur Agricole Communautaire (achats de terrains, recherche d'exploitants) traduit les ambitions de préservation et de valorisation des qualités agricoles de la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues. Elle contribue également à la valorisation des paysages tout en permettant d'améliorer la liaison écologique entre l'étang de Bolmon et le massif de la Nerthe. La valorisation des canaux, des cours d'eaux et des rives de l'étang de Bolmon (base et parc de loisirs de l'Estéou) permet de développer un rapport qualitatif à l'environnement, qui participe pleinement de la valorisation du cadre de vie des communes riveraines.

#### Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

#### CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- La desserte de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP) et sa liaison vers l'aéroport et le plateau de Vitrolles (centre-ville) qui firent l'objet d'études engagées sont inscrites dans le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 ;
- Le BHNS Marignane/Les Pennes Mirabeau (BHNS ZENIBUS) a été livré entre Marignane et Les Pennes-Mirabeau. Son extension de Marignane vers Châteauneuf-lès-Martigues et depuis Les Pennes-Mirabeau jusqu'à Plan-de-Campagne présentant un enjeu pour améliorer l'offre de transport et notamment l'accessibilité et la desserte du Technoparc des Florides, elle a été inscrite dans le Plan de mobilité métropolitain. Prévu pour une mise en service en 2025, son projet a été mis à l'enquête publique en février 2024 ;
- Le projet de voie de contournement nord de Marignane (liaison RD9 / RD48) a été réalisé.

#### PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- La réalisation de Boulevards Urbains Multimodaux s'inscrit dans un Schéma multimodal des infrastructures routières en cours d'étude, faisant également l'objet d'une OAP dans le PLUi de Marseille Provence sur la commune de Gignac-la-Nerthe.
- La reconfiguration de l'échangeur autoroutier A55/RD9 au niveau des Aiguilles (Ensuès-la-Redonne) pour la desserte des zones d'activités qui était en cours d'étude pré-opérationnelle n'a pas été réalisé ;
- Les PEM de Châteauneuf-lès-Martigues (A55) et de Saint-Victoret (Pas des Lanciers) sont des PEM de proximité avec accès REM. Inscrits au Plan de mobilité métropolitain approuvé en 2021, ils ne sont pas encore réalisés.

### DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

#### CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- Les réflexions sur le développement urbain à l'ouest des pistes de l'aéroport, avec un programme ayant évolué vers de la logistique afin de répondre à la demande du e-commerce ont été abandonnées du fait d'un contentieux ;
- Dans le sillage des nombreuses zones d'activités déjà réalisées et opérationnelles autour de l'aéroport (Marignane, Saint-Victoret), le développement de la ZAC des Florides sur Marignane se poursuit et est en cours d'étude.

#### PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- D'importantes avancées dans le domaine économique ont été réalisées avant le SCOT et sont confortées par le développement des zones d'activités :
  - Le Technoparc des Florides contribue à promouvoir les potentialités de développement de la filière aéronautique au niveau régional. La première tranche a été livrée (27 ha) et le technoparc accueille notamment Airbus Helicopters, Daher Aerospace, Akka technologies, un village d'entreprises (Îlot Carmin) et un pôle tertiaire (Floricity). La seconde tranche (37 ha), en cours de commercialisation, accueille quant à elle le technocentre Henri Fabre depuis 2016 ;

- Le Parc d'Empallières poursuit son développement ;
- Le Parc des Aiguilles a été réalisé.

Ces secteurs opérationnels présentent une cohérence d'ensemble et s'inscrivent dans une démarche globale de structuration du territoire de projets qui s'est poursuivie conformément aux prévisionnels depuis le bilan 2021-2018. Toutefois, les faiblesses qui étaient alors observées persistent sur les problématiques de l'accessibilité TC et modes doux.

- Les secteurs Bricard et Billard sont toujours en cours d'étude pour le développement de l'activité économique, et s'inscrivent dans le cadre d'une OAP de composition urbaine.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

Concernant la production de logement sur la période observée :

- Ce sont 981 logements qui ont été produits (soit 6% de la production sur territoire du SCOT), soit un rythme moyen de 245 logements par an ;
- On comptabilise 251 programmes sur ce vaste secteur ;
- La majorité des programmes (94% d'entre eux soit 239 programmes) a produit du logement individuel, tandis que seuls, 6% des programmes (soit 15 programmes) a produit du logement collectif ;
- La production en maisons individuelles représente ainsi 619 logements, contre 362 logements réalisés en collectif ;
- En termes de répartition sur le secteur de projets, la commune de Châteauneuf-les-Martigues enregistre un ralentissement de sa production de logement tandis que celle-ci est plus marquée sur Gignac-la-Nerthe et davantage encore sur Marignane (50% de la production sur la période mais sur un rythme irrégulier avec 2 pics de production en 2019 et 2022).

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- La restauration des écosystèmes lagunaires est en cours conformément au projet esquissé précédemment, avec un objectif de reconquête de l'Étang de Berre (81 actions inscrites au Contrat d'étang).

### PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- Réalisation du Gardenlab à Gignac-la-Nerthe, projet proposant un circuit de production et de consommation court, avec une garantie de traçabilité, favorisant l'agro-écologie et l'innovation en matière de production agricole
- La valorisation des canaux et cours d'eaux est particulièrement mise en avant :
  - contrat d'Étang-de-Berre en cours avec ses 18 actions de reconquête ;
  - étude en cours sur le suivi du milieu marin, et plus particulièrement des rejets de la station d'épuration de Châteauneuf-lès-Martigues dans le canal du Rove ;
  - étude en cours pour la valorisation du canal du Rove.

---

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **En termes d'accessibilité** : La voie de contournement nord de Marignane a été réalisée et le projet d'extension du BHNS ZENIBUS a été mis à l'enquête publique début 2024. Toutefois, nombre de projets n'ont pas été suivis d'effets, et l'effort semble s'être principalement traduit par une inscription des différents projets dans le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé en 2021.
- **Le développement économique** : les bonnes avancées observées sur le bilan 2012-2018 se sont poursuivies et confirmées, articulées notamment autour des dynamiques engagées par le projet Henri Fabre sur trois grands secteurs opérationnels (la livraison de deux tranches de la ZAC des Florides accueillant le Technocentre et la ZAC du Parc d'activités d'Empallières en phase de commercialisation).
- **Le développement urbain** : à l'échelle de ce secteur de projets, les avancées sont moyennes sur la période observée mais elles doivent être mises en perspectives par rapport au bilan 2012-2018. La dynamique s'est inversée par rapport à ce dernier, puisque l'importante production de Châteauneuf-lès-Martigues s'est ralentie tandis que Marignane a produit 50% des logements du territoire de projets, rééquilibrant les dynamiques engagées. En revanche, la production sur 2019-2022 est fortement marquée par un étalement urbain, puisque l'essentiel de celle-ci a été réalisé au profit de l'habitat individuel qui représente 94% des programmes.
- **En matière d'environnement** : la mise en œuvre du Schéma Directeur Agricole Communautaire constatée lors du bilan 2021-2018 sur la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues s'est accompagnée de la création d'un GardenLab favorisant l'agro-écologie. La valorisation des canaux, des cours d'eaux et des rives de l'étang de Bolmon est en cours, permettant de développer un rapport qualitatif à l'environnement qui participe pleinement de la valorisation du cadre de vie des communes riveraines.

## SUIVI QUALITATIF 2019-2024

### SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

#### BILAN SECTEUR DE PROJETS CENTRALITE DE LA CIOTAT



Située entre Toulon et Marseille, la centralité de La Ciotat occupe un territoire aux reliefs pittoresques marqué par des espaces naturels majeurs. Commune la plus importante du bassin de vie Est de MPM dont elle est également la centralité principale, elle rayonne au-delà des limites de MPM par sa dynamique économique croissante et son attractivité résidentielle récente. Afin d'appuyer sa vocation de centralité attractive de premier niveau, le pôle de La Ciotat nécessite toutefois d'être conforté dans ses fonctions actuelles.

#### Les grands enjeux thématiques

- **Accessibilité** : l'organisation de la grande accessibilité et de l'accessibilité locale de la centralité du bassin de vie Est de MPM ;
- **Développement économique** : l'inscription du territoire dans la stratégie économique de MPM, qui mise sur l'extension des parcs Athélia et du site des chantiers navals pour conforter les activités de hautes technologies et l'industrie nautique ;
- **Développement urbain** : l'affirmation de la centralité de La Ciotat comme pôle de vie du bassin Est de MPM, par son intensification urbaine autour de pôles de services, d'équipements et de commerces, comme une centralité de niveau 1 et pôle de vie du bassin Est ;

- 
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la préservation et la valorisation des structures paysagères majeures et des patrimoines naturels terrestre et maritime.

### Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : malgré quelques avancées réalisées, la question de l'accessibilité reste très prégnante. Elle doit apporter des solutions pour de meilleures fonctionnalités mais reste en décalage au regard de la dynamique des autres thématiques.
- **Développement économique** : il a connu une évolution positive, fondée principalement sur la mutation réussie des chantiers navals, sur le redéploiement du site des Chantiers navals avec la création du Pôle de Haute Plaisance, sur l'achèvement d'Athélia V et sur la confirmation d'une activité touristique. Le développement de la zone commerciale Ancre Marine s'inscrit toutefois en concurrence potentielle avec le centre-ville de par sa proximité avec celui-ci.
- **Développement urbain** : la réhabilitation du centre ancien participe de sa valorisation et de l'attractivité du centre-ville. La poursuite du projet ANRU Abeilles-Maurelles-Matagots et la réalisation d'équipements culturels et sportifs ont conforté le positionnement de la centralité. Les différentes opérations de logements alors en cours au nord de la commune s'inscrivaient en cohérence avec les objectifs du SCOT, mais souffraient toutefois de par leur éloignement d'un manque de desserte en termes d'accessibilité.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la recherche de qualité du cadre de vie s'est traduite notamment par la valorisation du front de mer et par la création d'un parc urbain sportif (8 hectares sur le Domaine de La Tour). Plus largement, la valorisation de l'environnement naturel s'est articulée avec le Parc national des Calanques, dont l'identification de sites d'interface ville-nature faisait l'objet d'études sectorielles pour permettre une gestion ajustée de la fréquentation.

#### Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

---

## Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Faible avancée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

### ACCESSIBILITE

L'amélioration de l'accessibilité est une nécessité afin de pouvoir affirmer le rôle central de La Ciotat au sein du bassin de vie Est de MPM.

- Peu d'avancées opérationnelles concernant le réseau de voirie ;
- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 a été approuvé en 2021. Il porte deux enjeux majeurs : la connexion de la commune aux axes métropolitains et régionaux et la gestion de l'attractivité estivale et littorale. Les réalisations qu'il décline ne sont à ce jour pas réalisées ;
- Le plan local de mobilité Cassis Ceyreste la Ciotat est bien avancé et attend son approbation fin 2024
- La création du PEM de la gare de La Ciotat a été lancée, avec notamment la réalisation d'un parking relais de 250 places pour accroître fortement l'offre de stationnement du site, et permettre de libérer de la place sur les parkings existants pour les autres modes de transports (quais de bus supplémentaires, garage à vélos sécurisé) ;
- Le déplacement d'une partie de la gare routière vers le secteur du Domaine de la Tour reste en attente, et l'articulation de la gare routière du centre-ville avec la gare ferroviaire reste difficile ;
- Quelques aménagements ont été réalisés au profit de modes de déplacement alternatifs avec le développement d'un itinéraire cyclable depuis le centre-ville jusqu'à la gare ferroviaire (Voie Douce).

### DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le renforcement des dynamiques économiques notamment en lien avec la haute plaisance, la haute technologie et le confortement des activités devait permettre d'assurer la diversification nécessaire à l'assise de la centralité pour l'inscrire dans la stratégie économique de MPM.

- Le développement du site des Chantiers navals avec la création du Pôle de Haute Plaisance s'est poursuivi, avec une activité qui s'est recentrée sur le secteur de la réparation, de l'entretien et de la maintenance de grands yachts ;
- Le développement envisagé de l'offre commerciale de la zone Ancre Marine en bordure sud du secteur de La Tour a été réorienté au profit d'une extension de 3 hectares du parc du Domaine de la Tour ;
- Le projet d'un complexe associant un multiplexe de 8 salles de cinéma (1600 places), un hôtel, un restaurant et des salles de sport a été réalisé. Engagé fin 2018, il est situé à l'articulation entre la bretelle d'accès à l'autoroute et la zone commerciale Ancre Marine ;
- Un projet de développement économique à vocation dominante d'accueil de petites industries de pointe ou de services est porté par le PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019, au travers d'une OAP « Athélia V ». Ce projet s'inscrit dans la continuité des zones d'activités Athélia existantes qu'il tend à compléter. Un secteur est dévolu aux équipements de transfert, de tri et de valorisation des déchets (existants ou à conforter).

### DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens

---

où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 424 logements sur la période 2019-2022 (soit 2% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT), sur un rythme moyen de 105 logements par an ;
- On comptabilise 86 programmes, dont la taille est relativement modeste avec 5 logements en moyenne par programme (contre 15 logements en moyenne par programme sur le territoire du SCOT) ;
- La répartition de cette production est à 71% en collectifs (soit 301 logements) et 29% en individuel (soit 123 logements) ;
- Le nombre de logements réalisés au sein d'opérations d'aménagement (ZAC) sur le secteur de projets semble relativement minime d'après les informations disponibles ;
- Le Programme de Rénovation Urbaine (PRU) Abeilles-Maurelles-Matagot inscrit dans le cadre de l'ANRU est achevé ;
- Le projet comprenant un multiplexe de huit salles, un hôtel, un restaurant et diverses salles de sport et de jeux en entrée de ville a été réalisé.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Dans la continuité de la gestion environnementale précédemment engagée de son patrimoine naturel, paysager et agricole qui participe autant au développement de l'économie touristique qu'à la qualité du cadre de vie de ses habitants, on observe les évolutions suivantes :

- Le Plan de paysage réalisé pour le Parc national des Calanques a été réalisé : il identifie plusieurs sites sur le territoire communal et permet d'alimenter des propositions pour un traitement qualitatif des interfaces ville-nature ;
- Une extension de 3 hectares du Parc du Domaine de la Tour a été réalisée, en lieu et place du développement envisagé de l'offre commerciale de la zone Ancre Marine ;
- La réalisation de la « Voie Verte » dans le prolongement de la « Voie Douce » a été réalisée, permettant de relier le centre-ville à la gare ferroviaire de la Ciotat en modes doux (piéton, vélo) sur le tracé d'une ancienne voie ferrée ;
- Approuvé en 2019, le PLUi de Marseille Provence intègre une OAP « Secteur Nord » dont la partie ouest (les Granières) constitue une structure paysagère importante dans le grand paysage qui contribue aux continuités écologiques des collines ;
- Une autre OAP à vocation économique (« Athélia V ») présente également un enjeu environnemental, puisque 11 ha sur les 63 qui comptent son périmètre sont constitués d'espaces naturels à enjeux écologiques et paysagers à préserver.

## Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **En matière d'accessibilité** : peu de réelles évolutions observées à l'exception d'aménagements en faveur du développement du PEM (gare ferroviaire). Si les tissus urbains ont continué leur densification, la problématique de l'accessibilité reste très prégnante. A ce jour, globalement peu de solutions ont été apportées pour améliorer les fonctionnalités. Le décalage au regard des dynamiques respectives des autres thématiques reste majeur.

- 
- **Le développement économique** : après les dynamiques nettement positives observées sur le bilan 2012-2018, le constat paraît plus mesuré. Si la mutation réussie des chantiers navals s'est confirmée autour du Pôle de Haute Plaisance, le développement de la zone commerciale Ancre marine a partiellement été réduit mais positivement (afin de limiter la concurrence potentielle avec le centre-ville et en faveur de la « nature en ville »). Le développement de la zone d'activités Athélia s'inscrit, quant à lui, d'une manière plus encadrée au travers des documents d'urbanisme.
  - **Le développement urbain** observé par la production de logements témoigne d'une moyenne avancée sur la centralité de La Ciotat qui constitue le secteur de projets. Le PRU Abeilles-Maurelle-Matagots a été mené à bien et la majorité de la production de logement réalisée l'a été en collectif (71%), ce qui inscrit la commune en cohérence avec les objectifs du SCOT. Cependant, la réalisation de près de 30% des logements sous forme d'habitat individuel peut interroger au regard du positionnement eu sein même de la centralité.
  - **Environnement et qualité du cadre de vie** : elle s'est traduite notamment par la réorientation du projet de développement de la zone commerciale Ancre Marine en faveur d'une extension de 3 hectares du parc du Domaine de la Tour, confortant ainsi cet espace vert majeur au cœur de la centralité. A l'échelle communale, la prise en compte dans les documents d'urbanisme d'une relative préservation de l'environnement naturel constitutif de secteurs de projets inscrits dans des OAP traduit une évolution positive.