



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

3-Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Tome 2/2 - Annexes de recommandations

Annexe 1. Cahier de recommandations Secteurs à enjeux



Élaboré par :



En partenariat avec :



En collaboration avec :



architecture
urbanisme
infrastructure
paysage

SOMMAIRE

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Introduction..... | 5 |
| Val de Durance..... | 7 |
| Axe Fos-A54 / Plaine de Crau..... | 17 |
| Golfe de Fos..... | 25 |
| Étang de Berre..... | 33 |
| Aix Sud / Cabriès / Vitrolles..... | 45 |
| Gardanne / Haute Vallée de l'Arc..... | 53 |
| Plan de Campagne..... | 61 |
| Vallée de l'Huveaune..... | 67 |
| Marseille Nord..... | 79 |
| Grand Centre-ville de Marseille..... | 89 |

- Secteurs à enjeux**
- 1 VAL DE DURANCE
 - 2 AXE FOS-A 54 / PLAINE DE CRAU
 - 3 GOLFE DE FOS
 - 4 ÉTANG-DE-BERRE
 - 5 AIX SUD CABRIES VITROLLES
 - 6 PLAN-DE-CAMPAGNE
 - 7 GARDANNE HAUTE-VALLÉE DE L'ARC
 - 8 MARSEILLE NORD
 - 9 GRAND CENTRE-VILLE DE MARSEILLE
 - 10 VALLÉE DE L'HUVEAUNE

-  Pôle métropolitain
-  Pôle de développement
-  Pôle d'équilibre
-  Pôle de proximité
-  Pôle économique périphérique majeur
-  Grands axes de circulation
-  Portes d'entrées du territoire



INTRODUCTION

Les «secteurs à enjeux» représentent des espaces d'intérêt métropolitain où un besoin de coordination est à renforcer notamment sur les thématiques de développement économique, qualité du cadre de vie, préservation de l'environnement...

Dix secteurs ont été identifiés à l'échelle du SCoT (cf : ci-dessous). Certains recouvrent une entité géographique singulière (vallée, étang, golfe), d'autres se développent autour d'axes de mobilités importants (Axe Fos-A54; RD9) ou au sein d'espaces urbains majeurs (secteurs Marseillais). L'échelle et la taille varient d'un secteur à l'autre.

Ils peuvent être considérés comme des «**zooms du DOO non prescriptifs**». En effet, les prescriptions du DOO s'appliquent sur ces focus territoriaux (comme sur toute la métropole) mais des recommandations (non prescriptives) plus précises et localisées affinent les prescriptions générales du DOO (le cahier n'a pas vocation à se substituer aux dispositions du PLUi). Les recommandations portent sur les thématiques telles que **l'armature du réseau de déplacements, les ressources naturelles, agricoles et environnemen-**

tales, les enjeux de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique, les grandes vocations et usages en termes d'attractivité économique, de développement et d'intensification urbaine, d'équipements et de cadre de vie...

Principalement à destination des documents d'urbanisme locaux, ce cahier de recommandations est un outil du SCoT à une échelle intermédiaire entre les grandes armatures (échelle métropolitaine) et les paysages du quotidien (échelle de la proximité). Il illustre **une mise en cohérence de dynamiques et de projets structurants** à l'échelle métropolitaine.

Enfin, se situant à l'intérieur d'un seul périmètre de PLUi, à l'intersection de plusieurs périmètres de PLUi ou sur des territoires non dotés de PLUi à ce jour, les secteurs à enjeux s'inscrivent dans des réalités territoriales et réglementaires différentes. Le contenu des recommandations présent dans le cahier est ainsi à géométrie variable en fonction du contexte local mais aussi de l'échelle, de la nature plus ou moins urbaine, industrielle, commerciale... du secteur.

LES 10 SECTEURS À ENJEUX DU SCoT D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE



VAL DE DURANCE



AXE FOS-A54 /
PLAINE DE CRAU



GOLFE DE FOS



ÉTANG DE BERRE



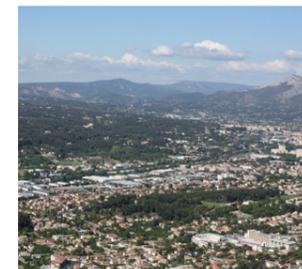
AIX SUD / CABRIÈS /
VITROLLES



GARDANNE / HAUTE
VALLÉE DE L'ARC



PLAN DE CAMPAGNE



VALLÉE DE L'HUVEAUNE

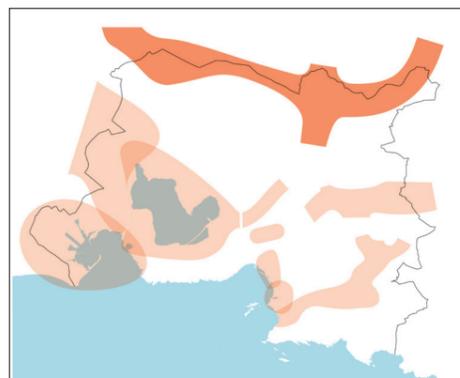


MARSEILLE NORD



GRAND CENTRE-VILLE
DE MARSEILLE





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ **Pôle de développement** : Pertuis
- ▶ **Pôles d'équilibre** : Senas, Mallemort, Venelles
- ▶ **Pôles de proximité** : Charleval, Lamanon, Alleins, La Roque-d'Anthéron, Saint-Estève-Janson, Le Puy-Saint-Réparate, Meyrargues, Peyrolles-en-Provence, Jouques, Saint-Paul-les-Durance

Secteur à enjeux

VAL DE DURANCE

Situé au nord de la métropole, dans une position éloignée des centres urbains denses, le secteur du Val de Durance bénéficie d'un positionnement stratégique assurant le lien entre la vallée du Rhône, les Alpilles, le Luberon, les Alpes et la Métropole au sud.

Il se structure autour de la Durance et du canal EDF qui le traverse d'est en ouest. Facteurs de développement de l'agriculture mais aussi appuyés aux filières hydroélectrique et nucléaire, ils sont tous deux également une source importante de risques inondation. Richesse écologique majeure, la Durance et sa ripisylve s'articulent avec les reliefs structurants du territoire (le Luberon, les Côtes, la Trévaresse, le Concors) et côtoient les grands espaces naturels alentour avec les parcs naturels régionaux des Alpilles à l'ouest, du Luberon au nord et du Verdon à l'est.

Ce vaste territoire se compose de communes et des villages de piémont à dominante résidentielle mais également d'un pôle de développement important, Pertuis. Sur la partie ouest du territoire, l'exploitation agricole marque les paysages par ses cultures céréalières, ses vergers et son maraîchage. Sur la partie est, Saint-Paul-lez-Durance concentre un pôle d'emploi de rayonnement mondial lié à la filière énergétique avec Iter et Cadarache, une particularité économique hors norme représentant près de 6 500 emplois.

Cette forte attractivité économique induit une pression foncière importante sur les espaces agricoles et naturels occupant la plaine. La recherche d'un équilibre entre les besoins du territoire (en matière d'emploi, d'habitat, de niveau d'équipements...), la préservation des espaces agricoles et naturels ainsi que de la ressource en eau et des milieux aquatiques de la Durance seront de forts enjeux pour le secteur.

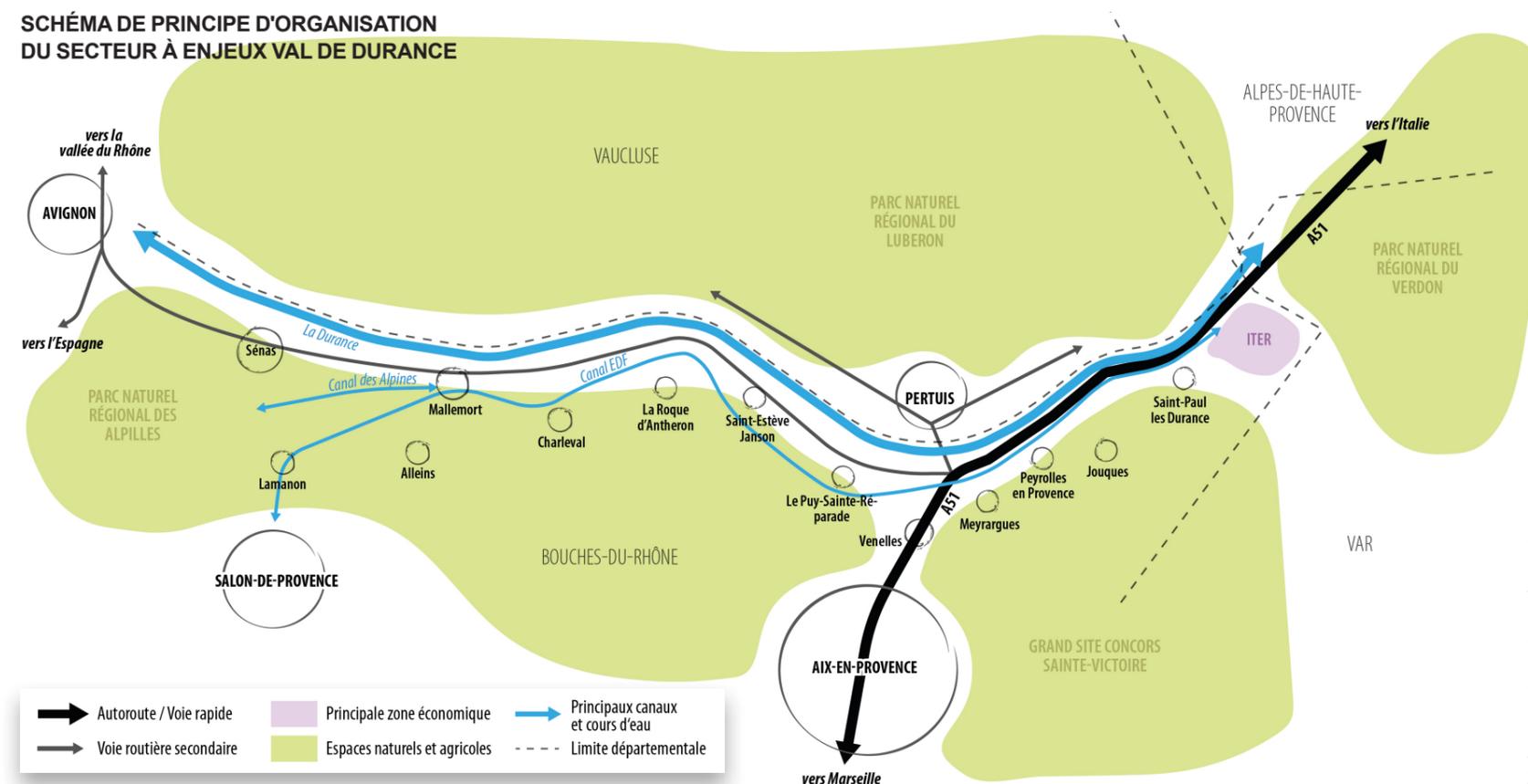
LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR VAL DE DURANCE

Un territoire jouant le rôle d'articulation entre la Métropole AMP et les territoires limitrophes

Le secteur Val de Durance est situé au nord de la Métropole. Il est positionné en carrefour entre quatre départements (Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Alpes-de-Haute-Provence et Var) et trois bassins de vie (Aix, Pertuis et Manosque). Jouant le rôle de portes d'entrées entre le Val de Durance et les territoires limitrophes, les communes de Pertuis (pôle de développement), Sénas et Mallemort (pôles d'équilibre) s'ouvrent vers le Vaucluse, la commune de Venelles (pôle d'équilibre) vers le bassin aixois et la commune de Saint-Paul-lez-Durance vers le Var et les Alpes-de-Haute-Provence.

Traversé d'est en ouest par la Durance, le secteur est entouré de grands espaces naturels reconnus pour leur richesse environnementale : le Grand Site inscrit Concors Sainte-Victoire au sud, le Parc Naturel Régional des Alpilles à l'ouest, qui, compte tenu de sa valeur patrimoniale, culturelle et économique fait l'objet d'une directive de protection et de mise en valeur des paysages, le PNR du Lubéron au nord et le PNR du Verdon limitrophe à l'est.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION DU SECTEUR À ENJEUX VAL DE DURANCE



© Infographie Agam-Aupa - Septembre 2023

À ce patrimoine paysager s'ajoute un patrimoine bâti riche faisant de ces villages provençaux, un territoire prisé pour le tourisme qui recense 10% des lits touristiques de la Métropole.

Le Val de Durance se caractérise par une particularité économique. D'une part, l'exploitation agricole ancienne, à l'ouest du secteur, marque les paysages par ses cultures céréalières, ses vergers et son maraîchage. Et d'autre part, l'implantation du pôle ITER et Cadarache, à l'est du territoire, sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, lui conférant un rayonnement international contrastant avec la dominante agricole du secteur.

La Durance : le fil conducteur de la plaine agricole

Le territoire bénéficie d'une grande richesse écologique autour de la Durance et de sa ripisylve. Considérée comme corridor écologique majeur par sa qualité des sols, l'importante plaine alluviale est un support à l'agriculture dont ses espaces jouent un rôle en matière de biodiversité et de cadre de vie. Elle fait également office de zone d'expansion de crues face au risque inondation de la Durance.

Composé de grands paysages ouverts (principalement agricoles), ponctués de villages et marqués par la Durance et le canal EDF, le secteur du Val de Durance engendre une attractivité résidentielle et un potentiel de développement du tourisme vert pouvant fragiliser ces paysages. Sa proximité avec des reliefs structurants tel que le Concors, le Luberon, les Côtes, la Trévaresse... impacte le secteur par le risque feu de forêt.

Un secteur attractif, induisant une pression importante sur la filière agricole

Le territoire du Val de Durance se compose, pour la plupart, de petites communes et des villages de piémont à dominante résidentielle dont la principale polarité est la commune de Pertuis qui rayonne sur la partie est du Val de Durance et le sud Luberon. La partie ouest du secteur (Pays Salonais), structurée autour de trois centralités : Sénas, Mallemort et Charleval est plutôt sous influence de deux autres pôles urbains que sont Salon et Avignon.

Bien que contraint par le risque inondation et les dynamiques agricoles, le Val de Durance représente globalement un secteur attractif. Son attractivité engendre une demande de développement de l'habitat périurbain et des besoins de création de nouveaux équipements et services, en particulier dans sa partie ouest. Sénas, Charleval, Alleins sont notamment concernées par un déséquilibre habitat/emploi. De manière générale, ce développement induit une pression foncière importante sur la filière agricole. En termes de mobilité, le secteur bénéficie d'une connexion ferroviaire avec la présence de quatre gares, deux à l'est, Pertuis et Meyrargues et la possible réouverture de la gare de Venelles à long terme. À l'ouest, les gares de Lamanon et Sénas. Cette dernière partie du territoire ne bénéficie pas de réseau de transport structurant (hors lignes ferrées).

Des spécificités économiques propres

Positionné sur l'arc méditerranéen entre l'Italie et l'Espagne, le secteur du Val de Durance est traversé d'est en ouest par une « voie économique » (D561, D96 et A51) marqué par la présence d'un pôle d'emploi « hors-norme » de rayonnement international et mondial. Le pôle ITER et Cadarache représente près de 6500 emplois liés à la filière énergétique et impulse de nombreuses dynamiques sur le territoire (en termes d'aménagement, de flux économiques, de tourisme industriel...).

Les communes de Pertuis et Venelles représentent, elles aussi, des centralités mixtes, porteuses d'emplois, de commerces, d'équipements et de services. Elles possèdent, toutes deux, un foncier important dédié aux espaces d'activités. En complémentarité de celles-ci, les centralités villageoises du secteur bénéficient, elles aussi, d'espaces économiques de proximité avec un potentiel important d'accueil d'activités industrielles et de services qui contribuent à renforcer le tissu économique en lien avec ITER (comme par exemple les Saurins à Sénas, la Ferrage à Alleins, les Vergeras à Saint-Estève-Janson, le Rompidou à Charleval, Val de Durance et ABC - Les Rivaux, La Halte La Confrérie - Les Arnajons au Puy Saint-Réparate).

Ces constats mettent en évidence les principales particularités propres au Val de Durance sur lesquelles s'appuyer :

- ▶ une position périphérique au sein de la Métropole, éloignée des centres urbains denses mais bénéficiant d'un positionnement géographique à la confluence de quatre départements ;
- ▶ des caractéristiques agricoles et naturelles très marquées, avec la présence d'un fil conducteur qui est la Durance ;
- ▶ un secteur attractif, induisant une pression foncière importante sur la filière agricole ;
- ▶ des spécificités économiques propres comprenant un projet de niveau international à la pointe de la filière énergie et une activité agricole diversifiée.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU VAL DE DURANCE

ENJEUX - VAL DE DURANCE

- 1 Le soutien à l'économie et à l'emploi** en s'appuyant, notamment, sur les principales filières développées du secteur (agriculture et énergie), le potentiel touristique et les principales zones d'emploi.
- 2 Le maintien de la qualité de vie des habitants**, en particulier avec la déclinaison d'une armature urbaine offrant globalement un équilibre habitat/ niveau d'équipements / conditions de mobilité, à l'échelle des bassins de vie, en articulation avec le reste du territoire métropolitain et en lien avec les territoires limitrophes.
- 3 La préservation et la valorisation des espaces agricoles et naturels** occupant la plaine alluviale et les piémonts boisés, est un enjeu face au développement urbain et au développement du tourisme vert.
- 4 La préservation durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques de la Durance** pour leur multifonctionnalité, ainsi que la réduction de la vulnérabilité face aux risques.

Le soutien à l'économie et à l'emploi en s'appuyant, notamment, sur les filières développées du secteur (agriculture et énergie), le potentiel touristique et les principales zones d'emploi.

RECOMMANDATIONS

- ▶ Favoriser l'installation et la création d'entreprises productives, dans le secteur est du Val de Durance en s'appuyant sur ITER / Cadarache.
- ▶ Être en capacité d'accompagner le développement d'ITER en consolidant la centralité économique de Pertuis (renforcement de sa zone d'activités et ses capacités de logements) et le rôle des pôles d'équilibre (Sénas / Mallemort / Venelles).
- ▶ Contribuer au maintien du tissu productif en privilégiant l'industrie et l'artisanat au sein des zones d'activités (notamment les Saurins, la Ferrage, Val de Durance ...).
- ▶ Favoriser les industries de pointe en mixant industrie et tertiaire associé à ces activités (les Vergeras à Saint-Estève-Janson, la Confrérie au Puy-Sainte-Réparate, Val de Durance à Peyrolles...).
- ▶ Éviter l'urbanisation des surfaces agricoles irriguées ou irrigables localisées au sein de l'enveloppe agricole (cf : DOO).
- ▶ Veiller au maintien de l'accessibilité des exploitations, lutter contre la spéculation foncière et l'enfrichement des terres agricoles, éviter le morcellement des parcelles

- ▶ Renforcer et dynamiser l'agriculture et l'activité agricole.
- ▶ Restructurer les propriétés foncières afin d'améliorer les conditions d'exploitation agricole.
- ▶ Soutenir le développement de la filière agroalimentaire en ciblant l'implantation des entreprises dans les zones d'activités et en développant les filières innovantes.
- ▶ Dynamiser une offre touristique métropolitaine étendue :
 - par l'accompagnement des projets de développement touristique structurant jouant sur la complémentarité littoral campagne provençale (Château La Coste, Abbaye de Silvacane, la maison des artistes, le golf international, les grottes de Calès, le plan d'eau du Plantain...),
 - par le raccordement des grands projets concernant le développement du cyclotourisme : européen (EV8 ou Méditerranée à vélo), régionaux (la Durance à Vélo et la V64 allant des Alpes jusqu'à Marseille en passant par Pertuis / Venelles / Aix) et locaux comme le Pays d'Aix à vélo,
 - par le développement de grands itinéraires pédestres : un GR de Pays sur 450 km concernant 32 communes et reliant entre autres les communes de Jouques, Peyrolles-en-Provence, Meyrargues, Venelles, Rognes, Lambesc, le Puy-Sainte-Réparate, Saint-Estève-Janson, La Roque d'Anthéron...,
 - par le développement d'un tourisme durable et écoresponsable valorisant les circuits courts entre producteurs / restaurateurs / artisans,
 - par le soutien au tourisme industriel en lien avec ITER / Cadarache,
 - par le renforcement du rôle de Pertuis.
- ▶ Accompagner le secteur vers la transition énergétique et encadrer le développement de la production d'énergies renouvelables :
 - par l'identification de secteurs propices (espaces en friche...);
 - par le développement des énergies solaires (projets de parc photovoltaïque) et autres types de production d'énergie renouvelables (méthanisation, récupération de chaleur fatale industrielle...);
 - en restant vigilant sur la préservation des terres naturelles et agricoles (éviter la mise en place de fermes solaires au sol), en accompagnant et en encadrant par exemple l'agrivoltaïsme.

DÉFINITION DE L'AGRIVOLTAÏSME

L'agrivoltaïsme consiste à couvrir, en système étagé, certaines productions agricoles (vignes, fruits, légumes) d'une toiture amovible et orientable faite en panneaux photovoltaïques. Partageant la lumière entre ces deux types de production (alimentaire et énergie), ce système permet une protection des cultures et une régulation agro-climatique d'activités agricoles.

source : <https://leshorizons.net/agrivoltaisme/>

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES AUTORISÉES (ASA)

Le territoire, soumis au climat méditerranéen, a un fort besoin d'irrigation pour développer et diversifier ses cultures. Les Associations Syndicales Autorisées (ASA) ont alors pour objet la construction, l'entretien ou la gestion des ouvrages afin de :

- ▶ prévenir les risques naturels ou sanitaires, les pollutions et les nuisances ;
- ▶ préserver et restaurer les ressources naturelles ;
- ▶ aménager, entretenir les cours d'eau, lacs ou plans d'eau, voies et réseaux divers.

Le maintien de la qualité de vie des habitants à travers notamment un équilibre habitat / équipements / mobilité

RECOMMANDATIONS

- ▶ Conforter le rôle structurant du pôle de développement de Pertuis et développer une stratégie métropolitaine de renforcement des équipements et des transports.
- ▶ Limiter les concurrences centre/périphérie dans les pôles d'équilibre du Pays Salonais notamment, en privilégiant l'implantation d'activités commerciales et tertiaires (coworking) en centre-ville.
- ▶ Préserver l'identité des petites villes et villages et redynamiser/rénover les centres anciens en particulier des communes de Sénas et de La Roque d'Anthéron, ciblées dans le programme Petites Villes de Demain.
- ▶ Affirmer les relations entre la centralité Pertuisienne et le pôle Cadarache/ITER en termes d'habitat, de mobilité et de service.
- ▶ Renforcer la desserte locale en transports en commun vers les territoires du nord de la Durance.
- ▶ Améliorer le réseau routier et intégrer davantage d'intermodalités.
- ▶ Conforter les relations du secteur Val de Durance avec les territoires limitrophes (la vallée de la Durance à l'est, la vallée du Rhône à l'ouest, le Luberon au nord et la métropole littorale au sud, le Vaucluse, les Alpes-de-Haute-Provence et le Var).
- ▶ Améliorer le réseau d'équipements et services nécessaires aux besoins des habitants actuels et futurs, notamment sur les communes de Sénas-Mallemort qui forment l'axe Durance-Alpilles.
- ▶ Encadrer et favoriser le développement urbain cohérent avec les enjeux environnementaux en privilégiant notamment l'intensification urbaine dans les secteurs favorables pourvus d'aménités.
- ▶ Poursuivre le développement des réseaux de transports collectifs (ferrés et routiers) autour des PEM et des gares de Lamanon, Sénas, Pertuis et Meyrargues en les reliant, par un axe de transports en commun performant, à St-Paul-Lez-Durance, pôle d'emploi de rayonnement international.



Centre ancien de Meyrargues. © Aupa



Paysage agricole à Pertuis. © AMP

- ▶ Requalifier ou reconquérir les entrées de ville notamment le long de la RD7N (Mallermort, Sénas...).
- ▶ Créer un réseau d'éco-mobilité le long du Val de Durance pour le loisir/tourisme et les déplacements utilitaires du quotidien en s'appuyant notamment sur le canal EDF, les berges de la Durance et un réseau viaire à faible trafic (la véloroute « La Durance à vélo » entre Sénas et Saint-Paul-lez-Durance en passant par Mallermort, Charleval, La Roque d'Anthéron ou encore Jouques).

La préservation et la valorisation des espaces agricoles et naturels occupant la plaine alluviale et les piémonts boisés, face au développement urbain et au développement du tourisme vert.

RECOMMANDATIONS

- ▶ Préciser et protéger les coupures paysagères métropolitaines et locales afin de préserver des continuités écologiques et agricoles.
- ▶ Affirmer des limites d'urbanisation claires et lisibles permettant de maîtriser l'étalement urbain, préservant la TVB, les espaces agricoles et naturels, dans une approche d'équilibre paysager (plaines agricoles de la Durance, la Durance, la crête des Faurys, les grands espaces naturels tels le Concors ou la Trévaresse).
- ▶ Préserver l'unité paysagère de la vallée de la Durance et les perspectives sur le Luberon et les Alpilles.
- ▶ Préserver et valoriser les espaces naturels, avec :
 - une approche écologique par la protection des réservoirs de biodiversités et des corridors ;
 - une approche paysagère par la conservation des cônes de vue / panoramas des espaces naturels remarquables (le Concors, le Luberon, les

Alpilles, les Côtes, La Trévaresse), la gestion des interfaces urbaines, l'organisation des accès vers les massifs.

- ▶ Affirmer l'identité agricole du Val de Durance par la préservation et la protection du foncier agricole (y compris les zones agricoles non conventionnelles) avec par exemple l'utilisation de ZAP.
- ▶ Conditionner les projets d'aménagement au maintien de la continuité du chemin de l'eau.
- ▶ Répondre au besoin métropolitain en matériaux de construction indispensables pour la mise en œuvre de son projet d'aménagement dans le respect des enjeux paysagers, écologiques, agricoles et de réduction des nuisances et pollutions (carrières à Peyrolles-en-Provence, Meyrargues et Charleval).
- ▶ Assurer la préservation et valoriser le patrimoine bâti du Val de Durance qui constitue un des socles des paysages de la « campagne provençale » (bastides, le château La Coste, la maison des artistes, l'abbaye de Silvacane, les villages perchés...) et un atout en termes d'attractivité touristique.
- ▶ Renforcer le positionnement du secteur du Val de Durance comme destination de loisirs des Métropolitains (valorisation berges Durance, massifs forestiers, plaine agricole par des parcours découverte randonnée, vélo...).

La préservation durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques pour leur multifonctionnalité, ainsi que la réduction de la vulnérabilité du territoire face aux risques

RECOMMANDATIONS

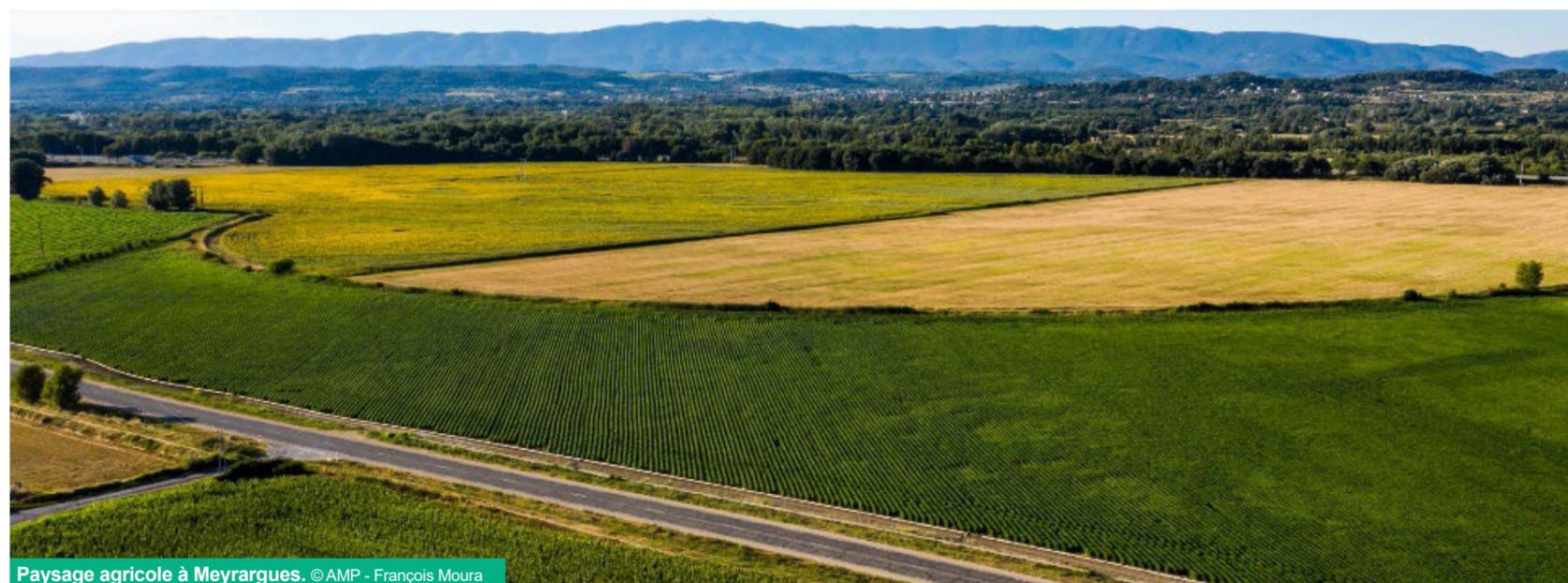
- ▶ Valoriser et préserver les canaux d'irrigation assurant l'irrigation gravitaire, pour leur intérêt écologique, paysager mais aussi patrimonial et économique (le canal des Alpines, Canal de Peyrolles, le réseau du Canal de Provence,



Mallermort. © Aupa

ainsi que l'ensemble des canaux d'arrosage) et conforter la gestion assurée par les syndicats spécifiques (ASA).

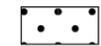
- ▶ Protéger La Durance, ses cours d'eau affluents et leurs abords tels que l'Abéou à Saint-Paul-lez-Durance, le Réal et le Grand Vallat à Meyrargues et restaurer leurs ripisylves altérées pour une remise en état optimale du corridor écologique de la Durance.
- ▶ Restaurer et valoriser les fonctionnalités des milieux aquatiques, les zones humides et les espaces de bon fonctionnement de la Durance et de la Touloubre dans l'objectif d'agir sur la régulation et la gestion des crues et des eaux pluviales (risque d'inondations), ainsi que pour leur rôle de réservoirs de biodiversité.
- ▶ Réduire la vulnérabilité liée au risque inondation dans la vallée de La Durance.
- ▶ Intégrer les contraintes du territoire, notamment le risque inondation dans le développement touristique des zones d'eau attractives de la Durance, le risque incendie lié à la proximité avec plusieurs massifs (Trévaresse, Concors, Roques, Quatre termes, Luberon, Alpilles) et le risque technologique lié à ITER / Cadarache.
- ▶ Gérer de manière durable et partagée la ressource en eau face aux risques de sécheresse, de pénuries et de pollution.
- ▶ Sécuriser l'alimentation en eau potable (ressource souterraine) et irrigation (ressource superficielle) au regard de la préservation d'un débit écologique pour La Durance, notamment en été.
- ▶ Améliorer la perméabilité des sols des espaces urbains futurs et existants, en favorisant une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, en favorisant la désimperméabilisation et la désartificialisation des sols.
- ▶ Redonner, lorsque c'est pertinent, un accès sécurisé aux abords des cours d'eau.



Paysage agricole à Meyrargues. © AMP - François Moura

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

-  Réservoirs de biodiversité terrestres
-  Corridors écologiques terrestres continus
-  Corridors écologiques terrestres en « pas japonais »

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

-  Corridors écologiques aquatiques

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

-  Coupures paysagères
-  Interfaces urbaines
-  Points de vue vers les paysages emblématiques
-  Principales routes paysagères
-  Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

-  Principales zones d'activités économiques existantes
-  Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques
-  Site facteur de risque technologique

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

-  Réseau express routier
-  Réseau express ferroviaire
-  Relations avec les territoires limitrophes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

-  Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
-  Gares
-  PEM (*localisation de principe*)
-  PEM avec gare

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

-  Vallée de l'énergie autour de Cadarache

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

-  Projets d'ENR

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

-  Projets de développement touristique
-  Sites patrimoniaux naturels et historiques

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

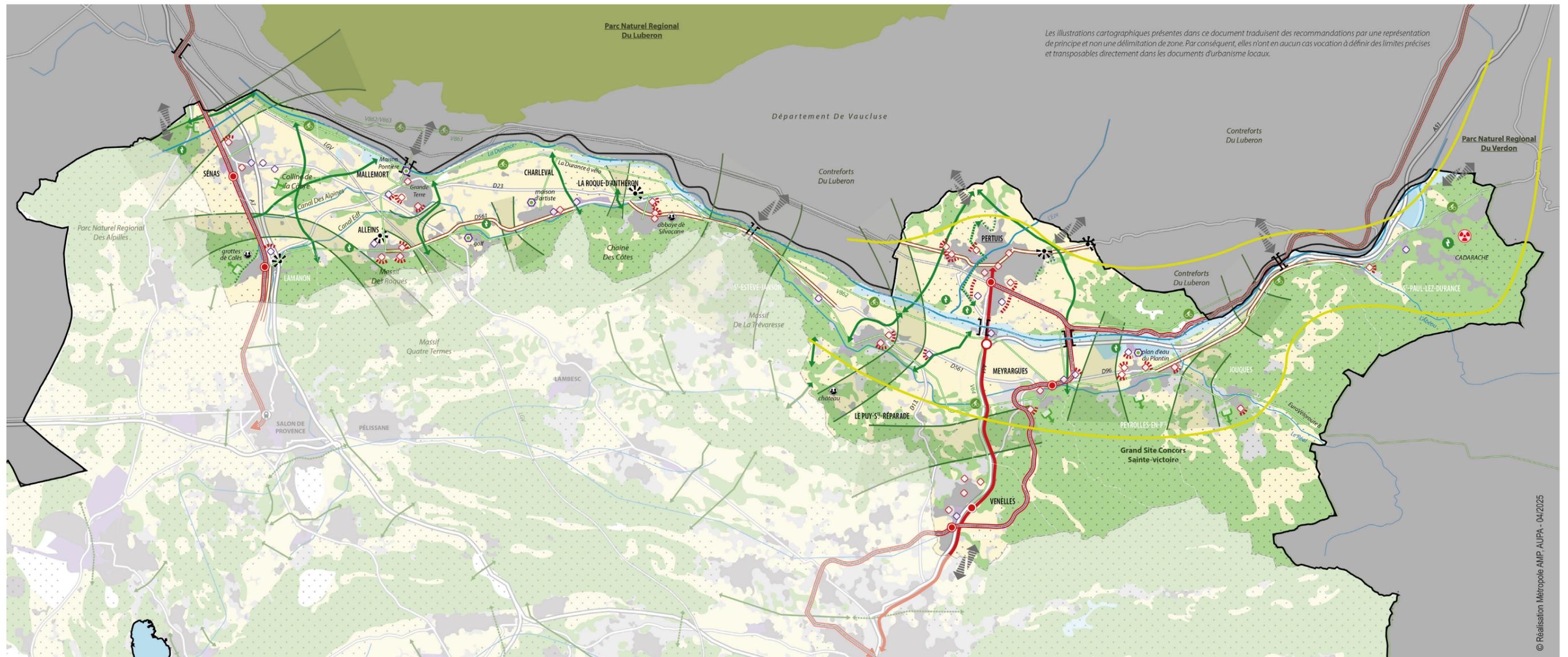
-  Enveloppe urbaine
-  Principaux potentiels de développement d'habitat
-  Limites d'urbanisation à définir

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

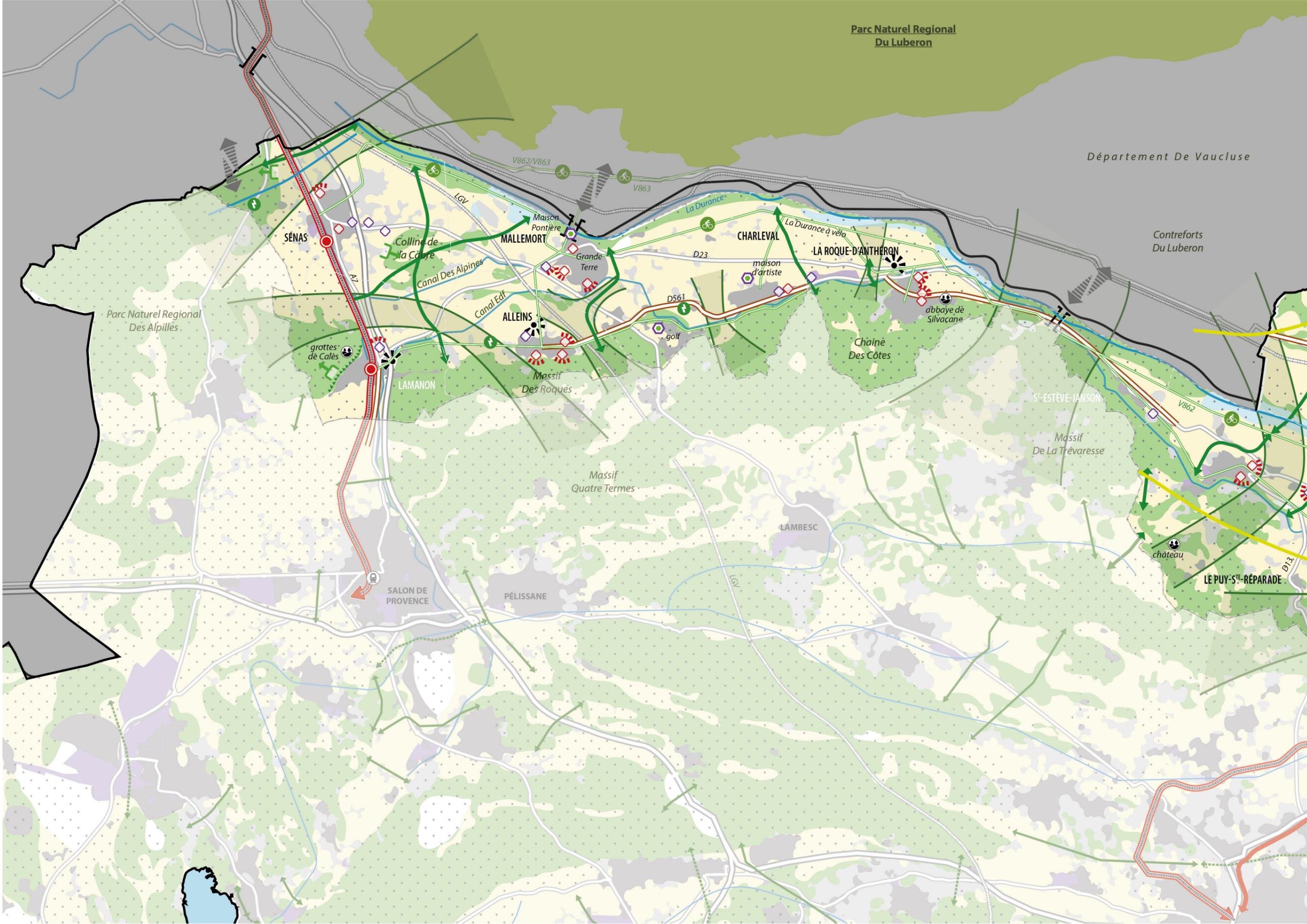
-  Métropole Aix-Marseille Provence
-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier secondaire
-  Voie ferrée
-  Pertuis Commune adhérente au PNR
-  Surface en eau et zones humides
-  Limites communales
-  Infrastructures de franchissement
-  Tache urbaine
-  Espaces à dominante naturelle
-  Espaces à dominante agricole
-  Espaces interstitiels*

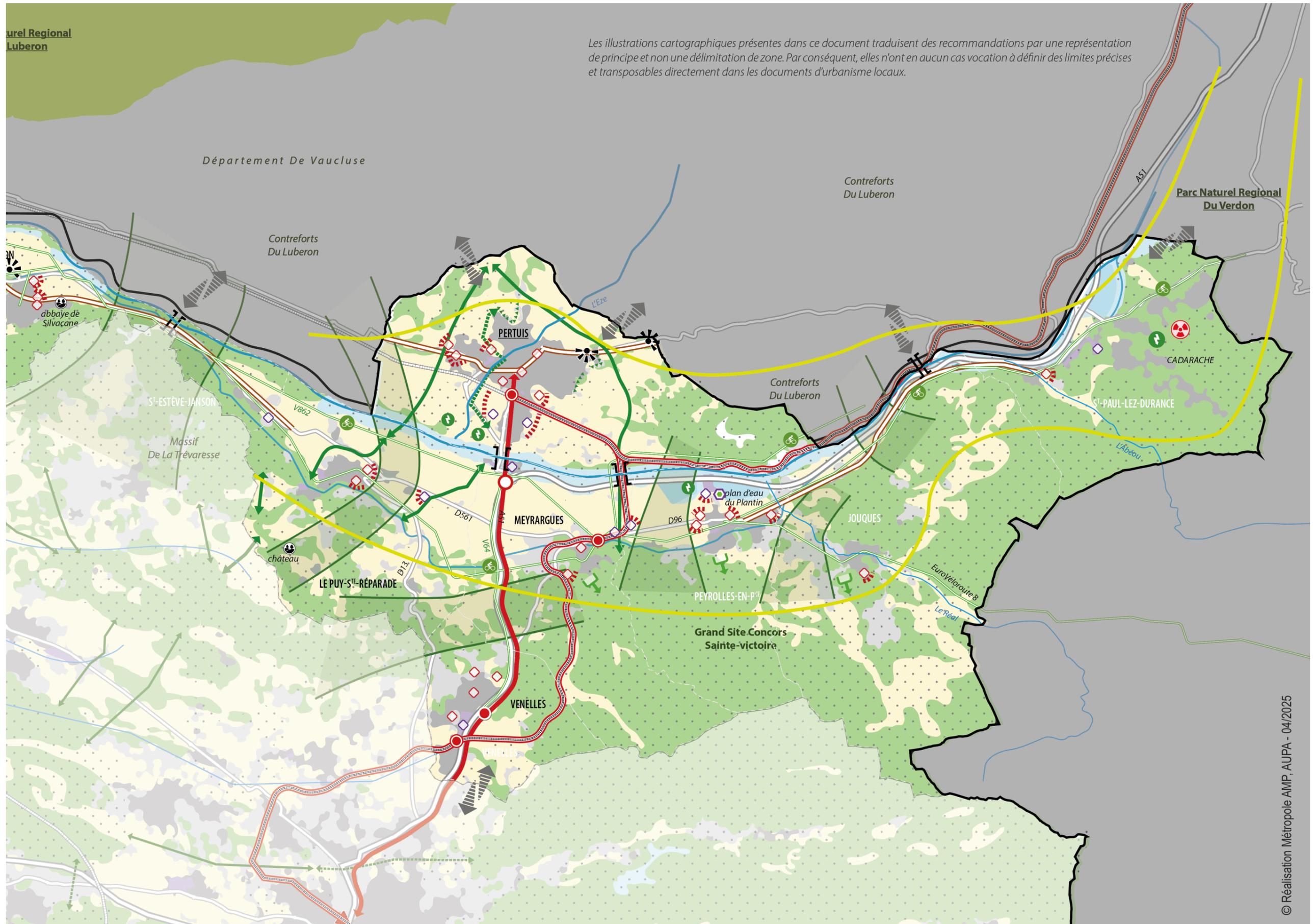
* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

Secteur Val de Durance

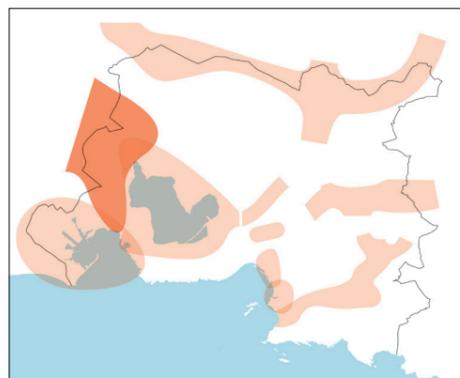


Secteur Val de Durance (partie ouest)









ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ Pôles de développement : Istres, Miramas, Fos-sur-Mer
- ▶ Pôles d'équilibre : Grans
- ▶ Pôle de proximité : Eyguières

Secteur à enjeux

AXE FOS-A54 /

PLAINE DE CRAU

Situé entre la Plaine de Crau et l'étang de Berre, les Alpilles et le Golfe de Fos, le secteur axe Fos-A54/Plaine de Crau porte de nombreux projets d'envergure sur des sites stratégiques. Son dynamisme économique (plateforme logistique Clésud à Miramas-Grans, pôle aéronautique et zone logistique militaire à Istres, pôles d'activités dans chacune des communes), ainsi que celui des secteurs voisins (Golfe de Fos et pourtour de l'étang de Berre) intensifient les flux routiers sur la RN 569 et relancent le besoin d'une liaison routière performante, afin notamment d'améliorer la connexion de la zone portuaire à Fos-sur-Mer et la desserte locale du territoire. Complémentaire d'un renforcement significatif du fret ferré et fluvial, elle constitue pour ce secteur l'épine dorsale autour de laquelle s'articulent de nombreux pôles et projets de développement urbain et économique, dans un contexte environnemental sensible : la Plaine de Crau.

En outre, la dynamique du port de Fos, amené à devenir un démonstrateur de la transition énergétique et de l'industrie décarbonée, aura des incidences fortes sur ce territoire, notamment en termes d'attractivité résidentielle et de déplacements. Afin de porter une ambition cohérente entre développement économique, résidentiel et mobilités, il convient de prendre en compte ce véritable écosystème territorial, fragile et très riche écologiquement ainsi que les pressions induites sur le territoire et ses ressources (sol, eau...).

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR AXE FOS-A54 / PLAINE DE CRAU

S'inscrivant à l'Ouest de l'étang de Berre, en interface avec la Plaine de Crau et à l'intersection entre l'Europe du Sud et le couloir rhodanien, ce secteur apparaît particulièrement stratégique, notamment au regard de la proximité du Grand Port Marseille-Fos en matière de logistique. Composé des communes d'Eyguières, Grans, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer, il se situe entre la Zone Industriale-Portuaire et l'A54 et s'articule autour d'un projet de requalification majeur sur l'axe Fos-A54. Les mutations en cours sur ce secteur doivent permettre de concilier les logiques d'essor économique et industriel, de mobilités et de qualité du cadre de vie, de préservation de l'environnement et de santé des habitants.

Un territoire marqué par un axe majeur de circulation et impacté par des déplacements individuels routiers prépondérants

Le secteur se situe dans un bassin de mobilité où la part modale de la voiture est importante (70 %, la moyenne métropolitaine hors pôles métropolitains s'établissant à 65 %). On constate que **75 % des flux automobiles correspondent à du trafic en lien avec Miramas, Istres et Fos sur Mer**. Le développement attendu de l'emploi au sein de la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP), allié à un faible développement du logement à proximité immédiate, font craindre une hausse des besoins en déplacement domicile-travail. L'aménagement programmé de 2 lignes BHNS intra-urbaines à Miramas et Istres, reliant les pôles de développement économique, les nouveaux quartiers et les principaux pôles d'habitat constituera une étape en faveur de l'attractivité des transports en commun. Les flux de poids lourds sont importants (73 % du volume des marchandises et 85% des conteneurs sont évacués par camion, soit un trafic quotidien de 6 800 poids lourds). Le réseau est congestionné aux heures de pointe, ce qui dégrade l'attractivité et la qualité de vie du territoire. Malgré un développement attendu du fret ferré/fluvial, les mutations en cours et à venir sur le secteur vont renforcer les besoins de mobilité liés à l'augmentation attendue du trafic conteneurs et aux déplacements de marchandises. .

Un tissu économique face à des évolutions majeures

Le secteur est marqué par la présence d'activités économiques à haut potentiel, faisant partie des filières métropolitaines d'excellence à conforter, en particulier l'aéronautique, la mécanique et la logistique.

Les nombreux projets d'envergure nationale et métropolitaine, générateurs d'emplois le long de l'axe Fos/A54 et en périphérie concourent au renforcement d'une dynamique de développement.

Il s'agit notamment :

- du projet de création d'un nouveau terminal de transport combiné avec l'extension de la plateforme logistique Clésud à Miramas-Grans. Un renforcement de l'offre est nécessaire pour accélérer le développement du fret ferroviaire au sein d'un pôle logistique dont la vocation est double :



Gare routière d'Istres. © Agam

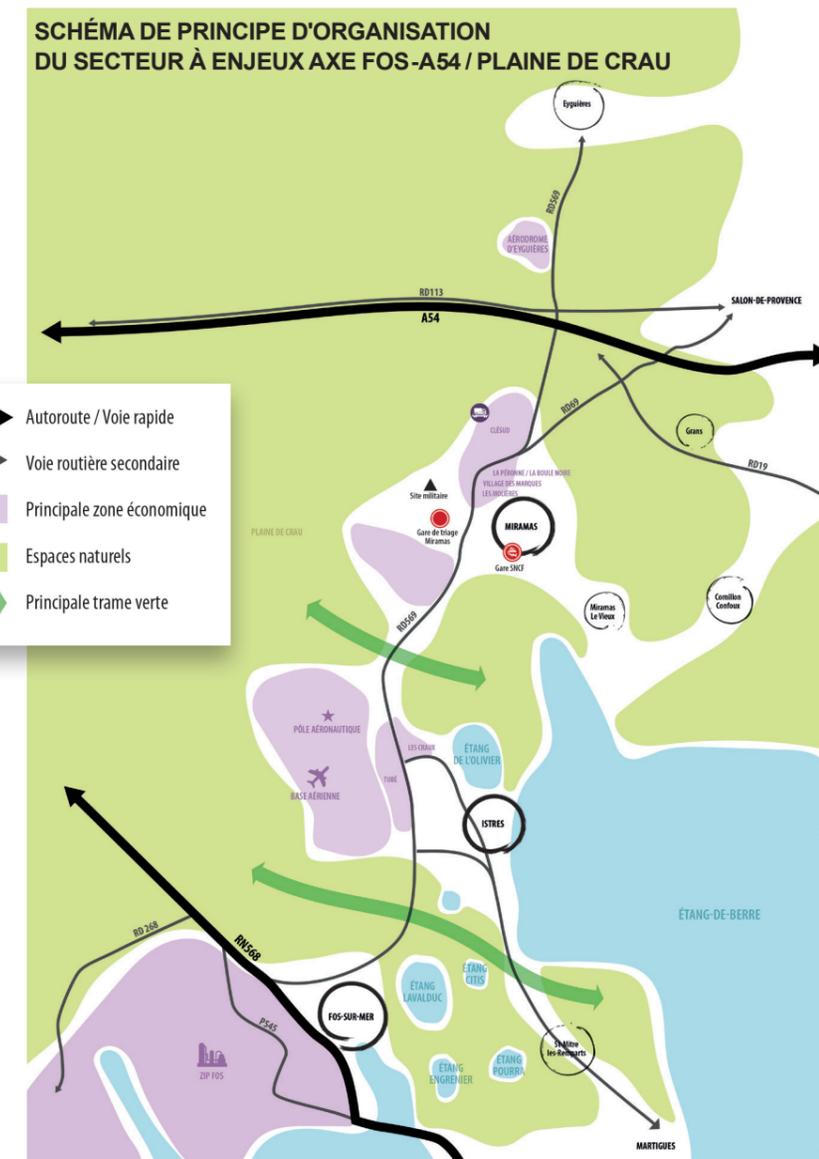
- assurer le transport longue distance pour alimenter l'Europe depuis le port, et desservir les grands pôles métropolitains ;
- du projet d'envergure métropolitaine de renforcement du pôle avionique aéronautique avec et autour de la base aérienne 125 à Istres (complété par le projet « Stratobus ») : 5 000 m² au moins de surface de plancher dédiés à l'aéronautique et aux techniques militaires ;
- des projets de densification, d'aménagement qualitatif en lien avec les enjeux environnementaux, d'extension ou de création sur plusieurs zones d'activité économique mixtes notamment : le Tubé à Istres, les Molières et la Péronne à Miramas, Lavalduc à Fos-sur-Mer, Camp Jouven et les Paluns à Grans... ;
- de l'activité commerciale dynamique, avec la présence du Village des Marques à Miramas (dont une extension est prévue) et du projet en cours sur la zone d'activité le Tubé à Istres.

Par ailleurs, la présence des activités industrielles génère un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT Fos-Ouest) limitant fortement le développement économique et l'habitat au sein de la Ville de Fos-sur-Mer (pôle d'activités du Guignonnet notamment).

Un développement s'inscrivant dans un territoire marqué par une biodiversité exceptionnelle et par des paysages naturels et aquatiques reconnus

Malgré une part importante d'espaces artificialisés, le secteur abrite une véritable richesse écologique. Il est composé d'une mosaïque de milieux écologiques très variés et peu communs : secteurs steppiques de la Crau (uniques en Europe), réseaux bocagers, zones humides et massifs boisés abritant une biodiversité remarquable. Ces milieux font l'objet de divers périmètres de protection : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de la Crau, réserves naturelles nationales (Coussouls de Crau, Pourra), zones de protections spéciales des étangs de Istres et Fos notamment.

Ce secteur est aussi doté d'une ressource majeure en eau (nappe de Crau), essentielle à l'approvisionnement en eau potable (avec plusieurs sites ou projets de captage notamment sur Salon, Istres, Grans, Miramas). Elle joue aussi un rôle majeur avec un système unique d'irrigation des terres agricoles produisant un foin classé en AOP et remplissant la nappe en été. Faisant déjà l'objet de nombreuses pressions, l'artificialisation de la Crau humide peut impacter fortement la quantité de la ressource en eau disponible. La faible profondeur de cette nappe la rend particulièrement sensible à la pollution de surface et notamment aux pollutions générées par le trafic routier. Afin de préserver le fonctionnement de cet écosystème, des démarches de préservation/restauration des milieux aquatiques superficiels ont été mises en œuvre (notamment un contrat de milieu de la nappe de Crau). L'ensemble des projets sont analysés notamment au regard de leurs impacts cumulés sur la nappe et les espaces naturels qui ne pourront être compensés ailleurs du fait de la spécificité des milieux.



© Infographie Agam-Aupa - Septembre 2023

Un territoire bénéficiant d'un potentiel d'attractivité résidentielle et d'atouts touristiques et récréatifs en lien avec l'étang de Berre

Ce secteur connaît une croissance démographique ces dix dernières années sous l'effet d'un solde naturel positif (+0,54 %/an entre 2009 et 2020) mais qui s'érode sous l'effet du vieillissement. Cette pression pourrait être amenée à s'accroître en lien avec le développement économique à venir. Le secteur se compose d'une diversité de formes d'habitat, collectif et pavillonnaire mais il comprend aussi de l'habitat fragile en centre ancien. Il compte également **plusieurs grands sites d'habitat social** en particulier ceux des trois quartiers prioritaires : Le Prépaou à Istres, La Carraire et La Maille à Miramas. Le quartier NPNRU La Maille-Mercure est en cours de restructuration profonde pour retrouver davantage de mixité sociale mais aussi de nouvelles fonctions (emplois, services...), tout en requalifiant les espaces publics et les équipements.

Ce secteur, offrant à ses habitants une gamme complète de services publics et d'équipements, connaît des perspectives de développement résidentiel importantes avec plusieurs projets majeurs :

- ▶ **à Istres, une forte densification et quelques projets en extension autour des gares et du BHNS incluant des aménités, services et équipements** (Grand Bayanne, écoquartier Rassuen, projet Tartugues Craux-Boigelin, Mas Neuf...);
- ▶ **à Miramas, une revitalisation du centre-ville est prévue, articulée autour de la place Jourdan et du Pôle d'Échange Multimodal** (projet secteur gare) mais aussi des projets de l'Écoquartier Oasis et d'équipements;
- ▶ **à Fos-sur-Mer, divers projets de logement** (dont les « Portes de la Mer » en réhabilitation d'un site industriel) **mais de très lourdes contraintes** (PPRT) pèsent sur une grande partie de la Ville.

Avec l'arrivée de ces grands projets, un équilibre pour préserver l'attractivité de l'habitat existant est à trouver. Il implique **l'amélioration de l'habitat existant** (copropriétés, habitat social, habitat en centre ancien), **l'amélioration des conditions de déplacements tous modes confondus**, **la préservation des atouts patrimoniaux et paysagers** (St-Blaise, Miramas-le-vieux, Parc de la poudrière, château de l'Hauture, berges de l'étang, activités nautiques, espaces naturels, massifs boisés...)

Ces multiples constats mettent en évidence les principales particularités au secteur Fos-A54 / Plaine de Crau :

- ▶ **une économie dynamique et en développement** avec des filières d'excellence à conforter (aéronautique, mécanique, logistique...) et des projets structurants (extension plateforme Clésud à Miramas-Grans, renforcement du pôle aéronautique incluant le projet « stratobus », extension du Village des Marques, aménagement du secteur Areva...);
- ▶ **des problématiques de trafic routier** liées à la proximité du Grand Port et la présence d'activités logistiques engendrant la nécessité de développer les transports par voie ferroviaire et fluviale;
- ▶ **une biodiversité riche et sensible**;
- ▶ **des ressources fragiles**, notamment en eau, dont la qualité et la quantité sont essentielles au bon fonctionnement du territoire;
- ▶ **des paysages forts** (Alpilles, étang de Berre, Plaine de Crau, massif de l'Hautail...) participant à la qualité du cadre de vie;
- ▶ **une pression sur le logement** induit par l'accélération du développement économique;
- ▶ **un enjeu d'amélioration du parc de logements existant** à traiter en parallèle du développement des nouveaux projets d'habitat;
- ▶ la revitalisation et la rénovation des centres-villes.



Centre-ville d'Eyguières. © Agam

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR AXE FOS-A54 / PLAINE DE CRAU

A noter que les communes de ce territoire sont parfois concernées par d'autres secteurs à enjeux. Ainsi, des recommandations complémentaires au secteur Axe Fos-A54/Plaine de Crau sont présentes dans les secteurs Golfe de Fos et étang de Berre.

ENJEUX - AXE FOS-A54 / PLAINE DE CRAU

- 1 Le développement de l'attractivité économique, l'optimisation et la requalification des zones d'activités en cohérence avec des enjeux environnementaux et climatiques.
- 2 La préservation de la ressource en eau, des espaces agricoles et des fonctionnalités écologiques du secteur.
- 3 L'inscription de ce territoire au sein d'un bassin d'emploi devant tendre vers un équilibre Habitat - Emploi par l'amélioration de l'habitat existant, du cadre de vie et des conditions de déplacements.

Le développement de l'attractivité économique, l'optimisation et la requalification des zones d'activités en cohérence avec des enjeux environnementaux et climatiques

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Valoriser les espaces économiques et accompagner leur mutation :
 - encourager la restructuration et la densification qualitative des zones d'activités existantes (le Tubé/les Molières/la poursuite du développement sur la Péronne-Boule Noire, Lavalduc à Fos-sur-Mer) en privilégiant la requalification des espaces en friche dans une logique d'aménagement durable ;
 - assurer et accompagner l'implantation de projets économique d'envergure, locomotives pour le développement du secteur, et l'accueil des entreprises en lien avec les filières actives et d'excellence métropolitaines : industrie aéronautique et mécanique (pôle aéronautique Jean Sarrail et projet « Stratobus » à Istres...), logistique (site logistique Clésud à Miramas-Grans, gare de triage de Miramas...), santé (Boule Noire...) ;
 - orienter le site de Clésud vers une logistique plus durable avec des bâtiments à énergie positive, des panneaux photovoltaïques sur les entrepôts logistiques existants et le transport combiné ;
 - affirmer l'enseignement supérieur et la formation en adéquation avec le tissu économique du territoire notamment sur ces sites : CFA IUMM à Istres (métiers de l'industrie du futur), Campus Fontlongue (métiers de l'environnement), centre de formation Clésud (métiers de la logistique)... ;
 - favoriser l'exploitation des carrières et leur reconversion, dans le respect des enjeux paysagers, écologiques...



Miramas Mailles. © Agam

- ▶ Organiser l'accueil des entreprises autour d'un réseau de mobilité structurant :
 - favoriser les projets de développement de transport combiné (du routier vers le ferroviaire) en faveur du fret ferroviaire : modernisation de la gare de triage de Miramas, transport combiné Clésud-Miramas en lien avec le terminal combiné mer/fer de Fos-Graveleau, celui de Fos-Ventillon et le déploiement de services ferroviaires entre le pôle conteneurs de la ZIP et Saint-Martin-de-Crau ;
 - améliorer les conditions de mobilité pour sécuriser les flux et développer l'intermodalité pour répondre aux besoins économiques :
 - en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'utilisation de la voiture à usage individuel, notamment en réalisant des aires de covoiturage propices à l'accès aux pôles d'emplois.
 - en développant des points de connexion avec les différents transports en commun et avec les grands axes de déplacement : projet de PEM aux portes de la ZIP, connexion des pôles d'échange les uns avec les autres (Miramas, Istres...).
 - connecter les pôles d'activités aux quartiers résidentiels par des modes actifs (piste Cyclable Istres-Base aérienne, via le futur pont de l'échangeur des Bellons).

La préservation de la ressource en eau, des espaces agricoles et des fonctionnalités écologiques du secteur

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Préserver les fonctionnalités écologiques et notamment la capacité de déplacement des espèces entre le nord et le sud du territoire :
 - en protégeant les réservoirs de biodiversité, favorables à l'accueil des espèces et au fonctionnement des écosystèmes ;
 - en préservant la fonctionnalité écologique de la trame agri-naturelle et en évitant sa fragmentation : Crau sèche / humide / étangs intérieurs ;
 - en maintenant la perméabilité écologique à l'échelle des projets de développement à Istres et Miramas notamment ;
 - en renforçant le corridor écologique des rives de l'étang de Berre.
- ▶ Préserver la nappe souterraine de la Crau en quantité et en qualité, res-

source stratégique pour garantir la réponse aux besoins actuels et futurs du territoire en eau potable :

- en maîtrisant l'imperméabilisation des sols nécessaires aux projets stratégiques ne pouvant être localisés ailleurs ;
- en organisant une gestion des eaux pluviales adaptée aux enjeux du secteur, notamment dans les zones d'activités (aménagement de collecte et de traitement des eaux de ruissellement) et en privilégiant la gestion à ciel ouvert ;
- en optimisant l'écosystème agriculture / irrigation / recharge de la nappe de Crau qui sécurise l'alimentation en eau potable du secteur ;
- en rendant compatible l'occupation du sol avec les besoins de la nappe.

▶ Préserver les espaces agricoles :

- en pérennisant les secteurs stratégiques pour l'agriculture et en réhabilitant des espaces agricoles en friche ou pollués (crassiers...) ;
- en favorisant la présence de cultures ralentissant la propagation des incendies (oliveraies...) ;
- en préservant et valorisant les canaux assurant l'irrigation gravitaire, pour leur intérêt écologique (amélioration des capacités de recharge de la nappe phréatique de la Crau), paysager, patrimonial et économique ; conforter leur gestion assurée par des syndicats spécifiques (ASA).

Un bassin d'emploi devant tendre vers un équilibre Habitat – Emploi par l'amélioration de l'habitat existant, du cadre de vie et des conditions de déplacements

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Promouvoir un développement résidentiel équilibré et en adéquation avec les emplois attendus, les enjeux environnementaux et l'amélioration du cadre de vie :
 - aménager de nouveaux quartiers en préservant au mieux les espaces de nature et les continuités fonctionnelles et écologiques, veiller au traitement des interfaces ville-nature, notamment pour les projets en extension (Grand Bayanne, Rassuen, Mas neuf...) ;
 - requalifier des friches industrielles pour l'accueil de projet d'habitat, de

développement économique, d'équipements ou d'énergie renouvelable (Rassuen, Areva notamment) ;

- compenser l'artificialisation prévue sur les prairies irriguées (Grand Bayanne notamment) pour leurs multiples fonctions : recharge de la nappe, économie agricole, biodiversité (diversité spécifique des prairies, réseau de haies bocagères) et paysages ;
- préserver l'attractivité de l'habitat existant, améliorer sa qualité et son insertion urbaine.

► Améliorer l'attractivité en proposant un cadre de vie qualitatif, et en favorisant un renouvellement urbain respectueux du contexte environnemental :

- renforcer l'attractivité des pôles de développement d'Istres et de Miramas en favorisant le développement des commerces, du tertiaire en centre-ville et du petit artisanat (Molières Nord à Miramas...), la redynamisation de l'emploi et les aménagements urbains qualitatifs pour favoriser l'installation des jeunes actifs ;
- valoriser les réseaux de canaux dans les cœurs urbains, créer des itinéraires doux.

► Améliorer les conditions de mobilité pour conforter l'attractivité du secteur et réduire les pollutions :

- aménager une liaison efficace entre la ZIP de Fos et l'autoroute A54 afin de hiérarchiser le réseau viaire, fluidifier le trafic local et améliorer la liaison entre les différents pôles urbains et d'emploi de Fos-sur-Mer, Istres et Miramas, Grans et Salon en offrant une desserte via de nombreux échangeurs ;
- favoriser le développement urbain autour des gares de Istres et Miramas et des PEM (cars, bus, BHNS) en tenant compte du contexte et du tissu urbain environnant ;
- poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service : extension de lignes BHNS et développement de lignes interurbaines de car ;
- poursuivre le développement d'un réseau cyclable à l'échelle des bassins de vie (connexion aux pôles d'échanges et aux pôles d'emplois et synergie à rechercher avec les différents transports en commun), une trame de déplacements sécurisée pouvant permettre de relier sans rupture les zones d'habitat aux zones d'emplois ;
- relier le barreau de liaison entre la RN569 et la RD569n (barreau de Sulauze) directement au PEM de Miramas en desservant les quartiers d'habitat et le pôle d'emplois du secteur Areva restructuré pour faciliter le trafic des transports en commun, diminuer le trafic en centre-ville, améliorer la sécurité routière et la desserte des quartiers Sud de Miramas, tout en favorisant leur développement économique ;
- renforcer la desserte ferrée "Salon - Miramas - Istres - Fos - Martigues - Vitrolles et Marseille".

► S'appuyer sur les atouts touristiques et récréatifs du pourtour Ouest de l'étang de Berre, du Massif des Alpilles et du littoral méditerranéen pour renforcer l'attractivité.

► Accompagner le développement des sports et loisirs pour les habitants et le tourisme de proximité (secteurs balnéaires à Istres, secteur des étangs/St-Blaise, Miramas le Vieux, cinéma à Miramas).

► Développer des activités touristiques et de loisir en lien avec les étangs et le littoral en s'appuyant sur les projets en cours et à développer et en facilitant les accessibilités : extension du port des Heures Claires, mise en

Poursuivre le développement du réseau de transport collectif à haut niveau de service

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

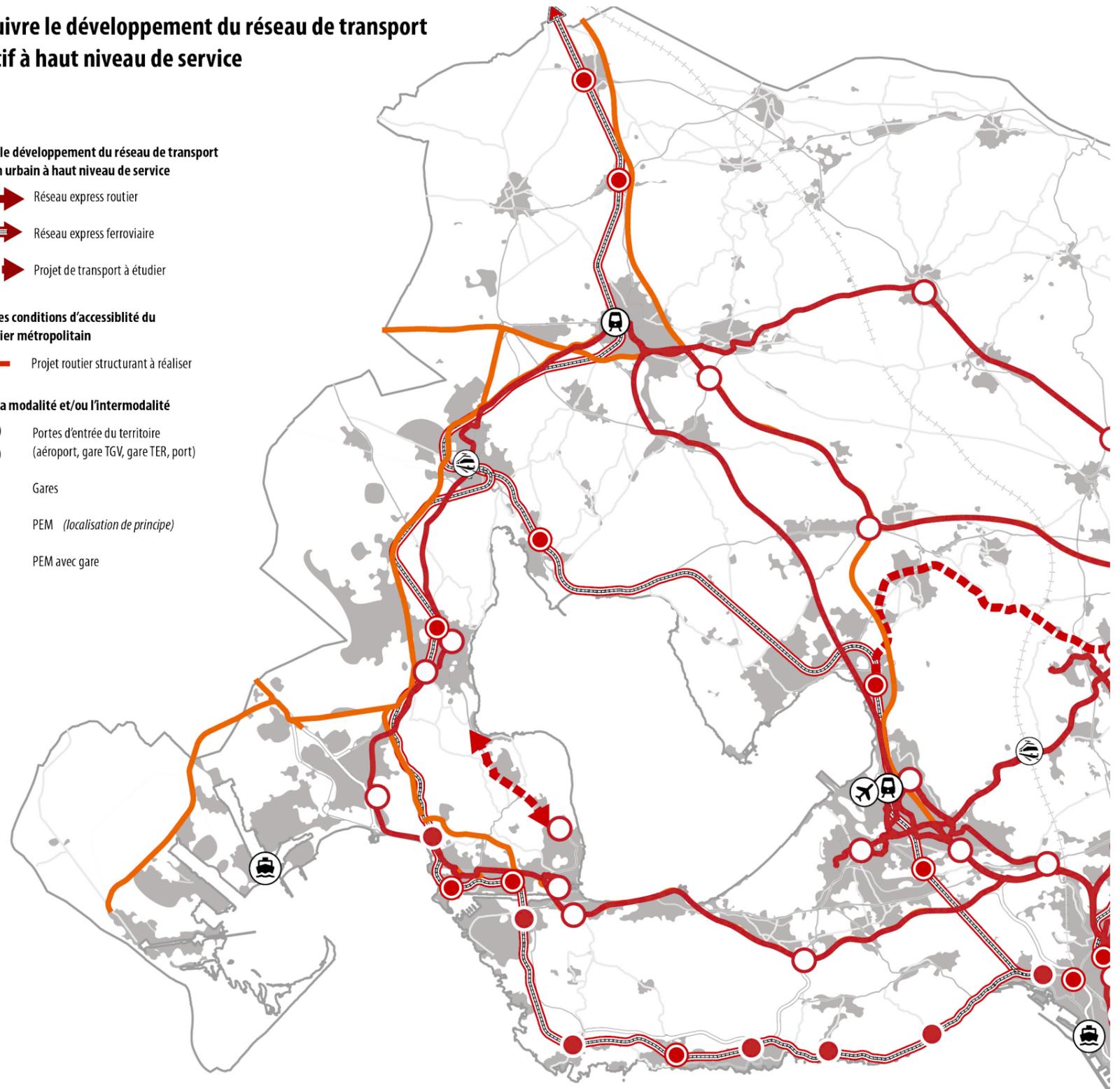
- ↔ Réseau express routier
- ↔ Réseau express ferroviaire
- ↔ Projet de transport à étudier

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (localisation de principe)
- PEM avec gare



place de navettes maritimes, aménagement d'un parcours naturel/agricole entre Saint Blaise et la ferme de Plan Fossan, aménagement des plages de l'étang de Berre (Ranquet, Romaniquette, Varage), d'un itinéraire de promenade autour de l'Étang de l'Olivier et la structuration d'un tourisme sportif, vert et de plein air (parc de la poudrière notamment).

► Réhabiliter, sécuriser et conforter le pôle de loisirs situé au sud de la Commune d'Eyguières, faciliter et sécuriser son accessibilité par des aménagements.



STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

- Enveloppe urbaine
- Principaux potentiel de développement d'habitat
- Limites d'urbanisation à définir

Organiser le renouvellement urbain

- Quartiers prioritaires de la ville
- S'appuyer sur la requalification de la RN 568 en boulevard urbain et le projet du chenal de Caronte pour développer une offre urbaine complémentaire
- Réaménager la ville autour de la RN 568 et RN 569 requalifiées en boulevard urbain

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

ZIP de FOS Renforcer la dynamique industrialo-portuaire de la ZIP de Fos et assurer son potentiel de développement

- Principales zones d'activités économiques existantes
- Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques
- Pôles commerciaux
- Site facteur de risque technologique

Améliorer le report modal des flux logistiques

- Pôles d'intermodalité logistique
- Plateformes logistiques
- Fret ferroviaire

Développer l'activité maritime

- Filières courtes, pêche et conchyliculture

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

- Affirmer un développement vertueux des activités portuaires, de l'industrie verte et des énergies renouvelables
- Friches industrielles en reconversion

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

- Projets d'ENR

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

- Réseau de transport collectif urbain
- Réseau express ferroviaire
- Autres lignes ferroviaires
- Connexion avec le réseau urbain/interurbain
- Navettes maritimes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (*localisation de principe*)
- PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser
- Conditions d'accessibilités à améliorer

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

- Réseau vélo

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Développer l'attractivité étudiante

- Pôles d'enseignement supérieur, de formation, et de recherche

Accompagner les filières économiques innovantes

- Vitrine de l'innovation
- Offre tertiaire, favorisant la création des locaux mutualisés

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

- Pôles de plaisance
- Ports
- Pôles balnéaires / nautiques
- Projets de développement touristique
- Sites patrimoniaux naturels et historiques
- Sites patrimoniaux industriels

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

- Réservoirs de biodiversité terrestres
- Corridors écologiques terrestres continus
- Corridors écologiques terrestres en « pas japonais »

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

- Coupures paysagères
- Gestion de l'accessibilité au littoral

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

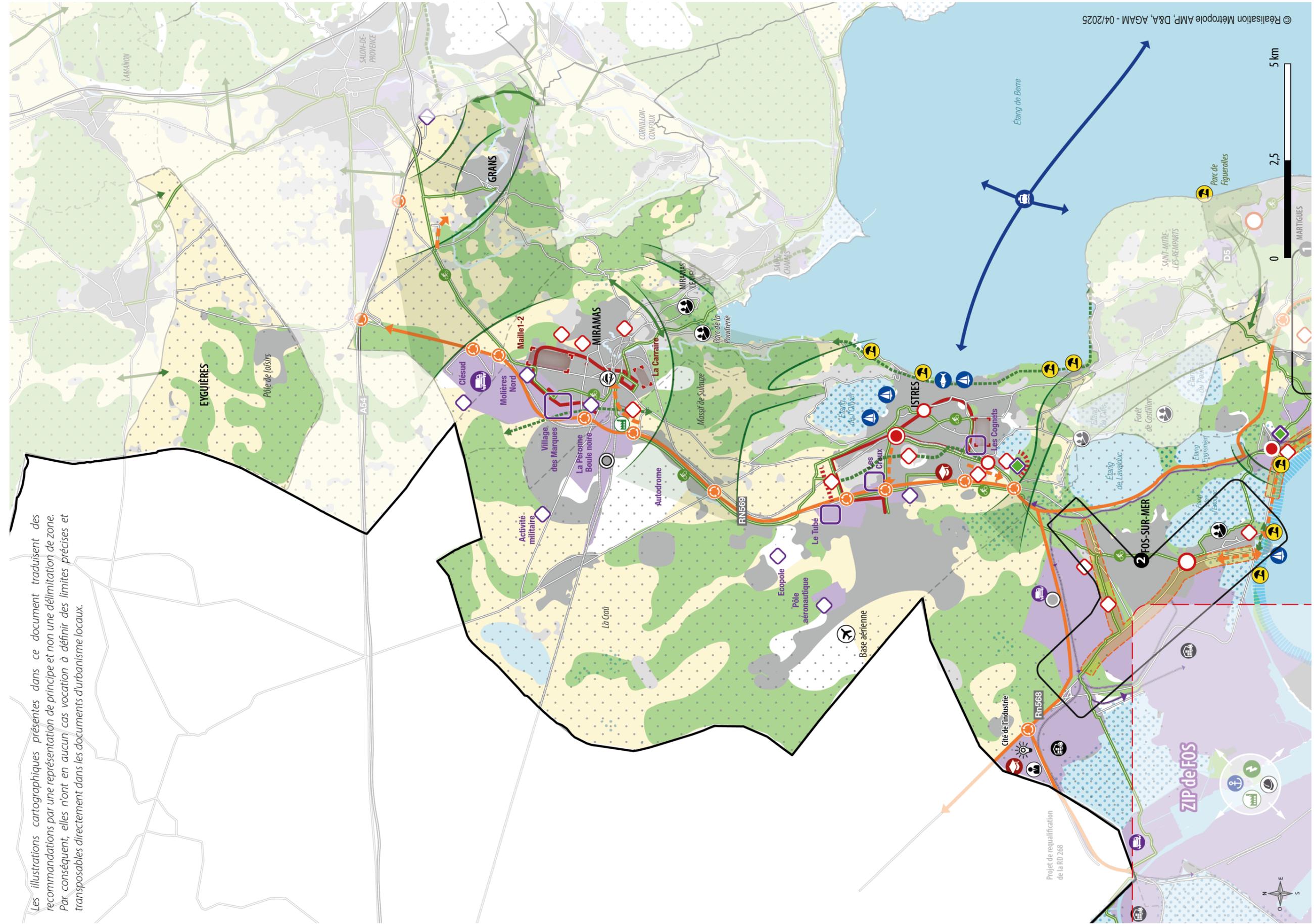
- Corridors écologiques aquatiques
- Réservoirs de biodiversités majeurs liés aux zones humides

ÉLÉMENTS DE REPERE

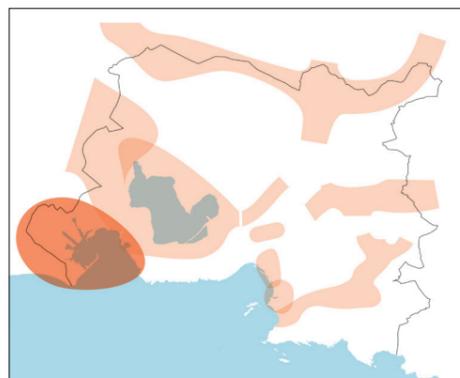
- Métropole Aix-Marseille Provence
- Réseau routier structurant
- Réseau routier secondaire
- Surface en eau et zones humides
- Limites communales
- Gare de triage
- Infrastructures de franchissement
- Tache urbaine
- Espaces à dominante naturelle
- Espaces à dominante agricole
- Espaces interstitiels*

* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

Secteur Fos-A54 / Plaine de Crau







ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ Pôles de développement : Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer
- ▶ Pôles d'équilibre : Port St-Louis-du-Rhône

Secteur à enjeux

GOLFE DE FOS

Espace stratégique à l'échelle métropolitaine, nationale et internationale par ses fonctions industrialo-portuaires de premier plan en Europe, le Golfe de Fos est également caractérisé par ses espaces naturels remarquables aux identités affirmées et singulières. Cette juxtaposition produit des paysages très contrastés combinant Urbain / Industrie / Nature, et induit un fonctionnement marqué par des coupures très fortes.

Avec un des seuls ports euroméditerranéens en eaux profondes qui soit en mesure de se développer, ce territoire fait l'objet d'une stratégie ambitieuse de réindustrialisation et de décarbonation riche d'opportunités (création de nombreux emplois, dépollution de l'air, réduction des émissions de CO₂...) qui doivent s'articuler avec l'amélioration du fonctionnement du territoire et du cadre de vie.

Véritable démonstrateur de l'industrie verte, ce secteur doit concilier des enjeux majeurs, notamment au regard des emplois attendus : le lien habitat-emploi afin de limiter les déplacements, le lien industrie-espaces naturels-santé afin d'améliorer le cadre de vie et maintenir les fonctionnalités agricoles et écologiques, et une nécessaire amélioration de la desserte du territoire, tous modes confondus, pour les employés, les habitants mais aussi pour le fret.

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR GOLFE DE FOS

Un territoire exceptionnel aux fonctions industrialo-portuaires stratégiques à l'échelle métropolitaine, nationale et internationale.

Le Golfe de Fos est situé à un carrefour entre le littoral sableux (à l'Ouest) et rocheux (à l'Est), le Rhône, l'étang de Berre, les canaux et zones humides aux portes de la Camargue (milieux humides) et de la Crau (milieux steppiques et humides). Ce secteur à enjeux, composé de quatre communes : **Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône**, compte environ 90 000 habitants.

Créé par l'Etat avec le parc national de Camargue ainsi que les développements touristiques de l'Hérault, le **port industriel de Fos** est maintenant un **secteur stratégique à l'échelle métropolitaine, nationale, internationale** et l'un des **moteurs économiques** de la Métropole. En effet, du secteur de Lavéra-Port-de-Bouc à celui de la Zone Industriale-Portuaire de Fos, le Golfe de Fos concentre **une grande partie de l'activité industrielle de la métropole et du département liée à la pétrochimie, la chimie, la sidérurgie, la métallurgie et la logistique**. Cette dynamique a produit plusieurs grandes zones d'emplois (Lavéra, Ecopolis ZIP Marseille-Fos) autour d'un des principaux ports européens en eaux profondes de la Méditerranée toujours en mesure de se développer.

Une politique de transition énergétique et écologique qui impacte l'industrie et la logistique

Les activités industrialo-portuaires du Golfe de Fos sont intrinsèquement liées à un modèle de développement fondé sur les énergies fossiles émettrices de carbone tant dans le domaine du transport que dans les activités productives.

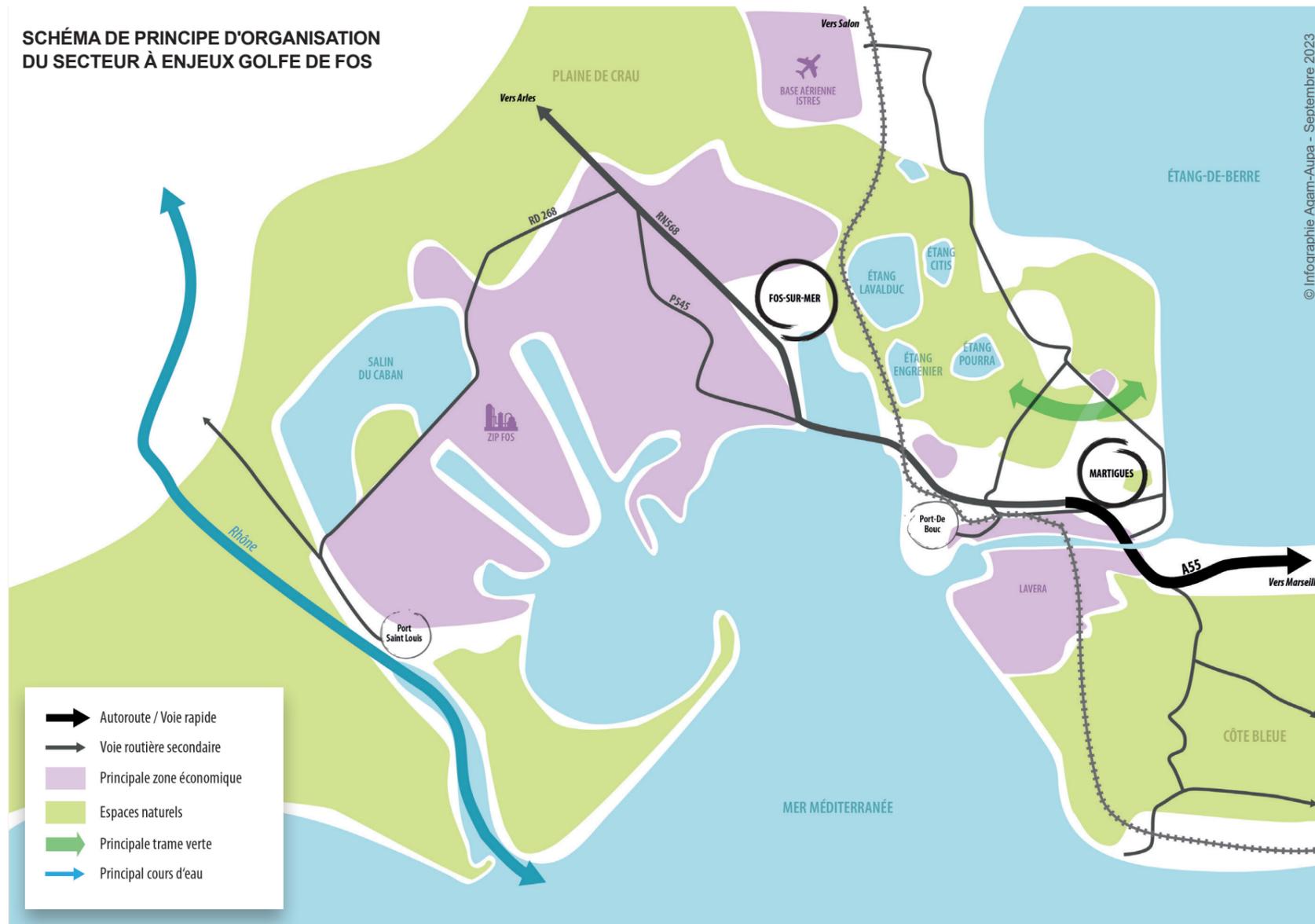
En accompagnement des transformations de l'industrie existante, le secteur fait l'objet de politiques publiques (Métropole, Région, État...) visant à créer un **pôle industrialo-portuaire** exemplaire notamment en facilitant l'**implantation de nouvelles filières industrielles, portuaires et logistiques en lien avec la transition énergétique**. La filière industrielle a une capacité d'évolution importante pour devenir une filière d'avenir, créatrice de formations et d'emplois.

Une politique d'aménagement globale doit être menée, impliquant **la prise en compte de l'augmentation du trafic** dans les secteurs de développement économiques, **une gestion économe du foncier**, **l'anticipation des besoins en énergie** (production et acheminement de l'électricité en particulier) notamment **pour les nouvelles implantations, la maîtrise des risques technologiques** (technologies émergentes nécessitant un bouquet de solutions) et **un besoin de formation aux métiers de l'industrie et de l'énergie** accru en anticipation du repositionnement des activités industrielles et énergétiques sur de nouveaux segments...

Un cadre de vie à l'épreuve du fonctionnement de la Zone Industriale-Portuaire

La ZIP de Fos constitue une source de développement économique d'envergure pour le Golfe de Fos et la Métropole avec de nombreux projets de décarbonation et de réindustrialisation (exemple des projets Carbon, H2V, GravitHy...). Néanmoins, les implantations industrielles induisent des problématiques de traitement des risques technologiques, d'interface entre ville et industrie, de circulation, de partage d'espaces littoraux et maritimes, de niveau élevé de pollution de l'air... Les infrastructures de transport traversant les villes représentent également un enjeu pour les habitants du secteur (saturation du trafic, sécurité, pollutions de l'air, nuisances sonores). Par ailleurs, le fret lié aux activités portuaires et industrielles est aujourd'hui majoritairement dépendant de la route et des camions, impliquant de nombreuses pollutions de l'air aux particules fines.

Ces activités industrielles à hauts risques, via les PPRT qui leur sont liées, **restreignent le potentiel d'attractivité du secteur** à la fois pour de nouvelles implantations économiques mais aussi pour le développement résidentiel, particulièrement à Fos-sur-Mer.



Une attractivité résidentielle faible malgré une armature naturelle exceptionnelle

Le secteur compte près de 88 700 habitants en 2020, population qui a légèrement diminué ces six dernières années puisque le secteur comptait plus de 90 000 habitants en 2014 (-0,4 % par an). Cette évolution est imputable d'une part à l'érosion du solde naturel, lequel traduit le vieillissement de la pyramide des âges ; d'autre part au solde migratoire négatif sur la période récente qui pourrait traduire une perte d'attractivité résidentielle. Le peuplement du secteur reste toutefois très familial (57 % de familles avec enfant en 2020) mais le nombre de ces ménages diminue (-1,1 %/an entre 2014 et 2020). Les caractéristiques démographiques de ce secteur, couplées à une faible mobilité résidentielle, pointent un enjeu de soutien aux parcours résidentiels en particulier des jeunes mais aussi celui de l'adaptation du territoire au vieillissement.

Les caractéristiques géographiques du secteur (étangs, Plaine de Crau, boisements...) ainsi que la présence des risques industriels et naturels (submersion marine, risques feux de forêt...) engendrent de fortes contraintes sur le développement urbain. Cela génère un report de la demande d'habitat sur les territoires voisins accentuant la pression foncière et augmentant le trafic sur un réseau routier insuffisamment structuré et dimensionné.

Cette dé-corrélation entre la croissance de l'emploi et la production de logements implique un ré-investissement des leviers d'attractivité. Plusieurs stratégies sont entreprises en ce sens, notamment avec l'inscription de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône dans le programme Petite Ville de Demain qui vise la revitalisation du territoire. L'inscription de plusieurs quartiers prioritaires de Port-de-Bouc et de Martigues en NPNRU a renforcé cette dynamique dans les quartiers d'habitat social. Le parc de logements privé est également fragile et les enjeux d'amélioration de celui-ci importants. Les communes sont néanmoins bien dotées au logements sociaux et en équipements (sportifs, cultures, loisirs...).

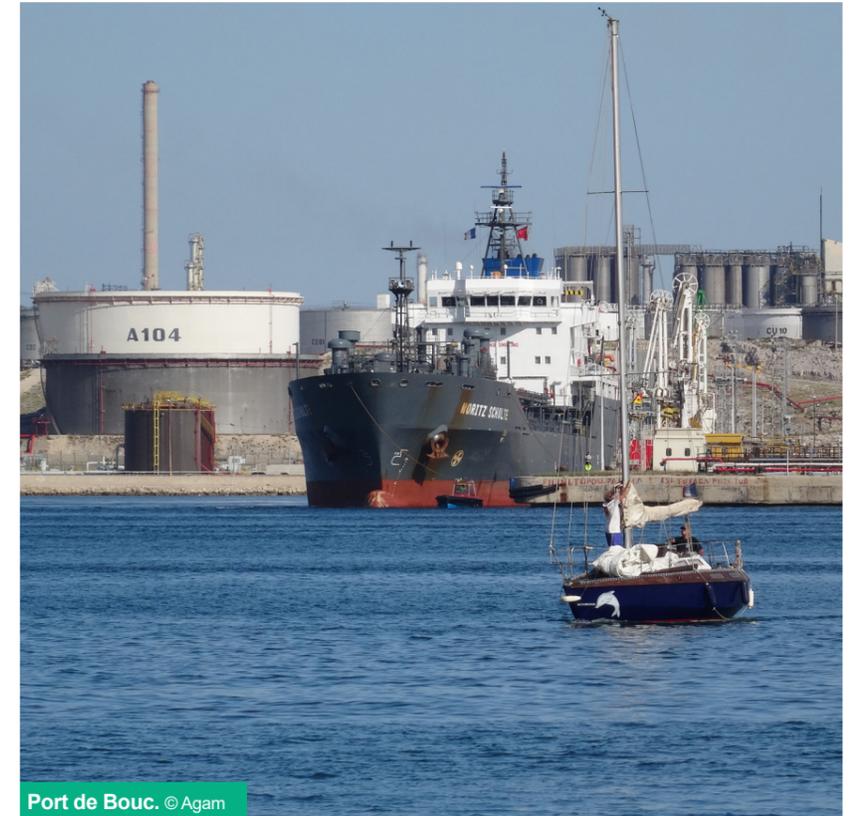


Des usages de l'eau à sécuriser

Aux abords du fleuve, l'agriculture est fondée sur l'irrigation via le Rhône qui permet aussi de réguler les remontées d'eau salée dans la nappe phréatique (biseau salé). Dans la Plaine de Crau, l'activité agricole s'appuyant sur l'irrigation depuis la Durance assure notamment une alimentation en eau potable pour les habitants. L'activité industrielle est dépendante du Rhône (Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône) ou de la Durance (Martigues). Concernant le milieu marin, le partage des activités (pêche, commerce, éoliennes...) doit se faire en respectant l'écosystème et dans le cadre du contrat de baie.

Ces multiples constats mettent en évidence les principales particularités propres au territoire du Golfe de Fos sur lesquelles s'appuyer :

- ▶ un pôle industriel et logistique unique qui joue un rôle majeur à l'échelle métropolitaine, départementale et nationale ;
- ▶ une dynamique démographique en baisse liée à un manque d'attractivité résidentielle engendré par les impacts des activités économiques ;
- ▶ un manque d'articulation entre développement économique, croissance démographique, capacité de déplacement et qualité du cadre de vie ;
- ▶ des problématiques liées au trafic routier généré par l'éloignement Habitat-Emploi et la présence d'activités logistiques ;
- ▶ une armature naturelle fragile représentant un fort potentiel grâce à sa qualité environnementale et paysagère ;
- ▶ des activités actuellement très émettrices de gaz à effet de serre, mais aussi de pollution et de CO₂.



LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR GOLFE DE FOS

ENJEUX - GOLFE DE FOS

- 1 Le développement exemplaire des activités portuaires, logistiques et industrielles, pour faire de ce secteur un démonstrateur de la transition énergétique, écologique et économique
- 2 Le renforcement de l'attractivité résidentielle, l'amélioration du cadre de vie et la valorisation de l'écosystème
- 3 L'amélioration de la qualité des déplacements, tant pour le transport du fret en lien avec l'activité industrialo-portuaire que pour la mobilité des employés et des habitants.

Le développement exemplaire des activités portuaires, logistiques et industrielles, pour faire de ce secteur un démonstrateur de la transition énergétique, écologique et économique

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Développer les fonctions portuaires et logistiques en réduisant les émissions polluantes :
 - conforter l'industrie, filière d'excellence, et son écosystème créateurs de formations et d'emplois ;
 - développer la capacité d'accueil et/ou le nombre de plateformes logistiques multimodales, la mutualisation des infrastructures, notamment pour les flux internationaux de fret ferré ou fluvial et anticiper le développement raisonné des terminaux portuaires ;
 - accompagner la mutation et la valorisation des friches industrielles, notamment concernant la dépollution des sols ;
 - permettre le développement des services portuaires pour améliorer la qualité d'accueil des marchandises et de la matière première ;
 - tendre progressivement vers une logistique décarbonée participant à la réduction de la pollution de l'air : report modal, décarbonation du transport maritime (E-carburants, bio-GNL...) et routier (stations multi-énergies, hydrogène, bio-GNV, électrique).
- ▶ Développer les filières industrielles notamment dans un objectif de transition énergétique et écologique :
 - accompagner la décarbonation de l'industrie par l'implantation d'usines nouvelles décarbonées (exemple des projets Carbon, GravitHy...) et la décarbonation des industries existantes (Arcelor, kem one...);
 - favoriser le développement des énergies renouvelables décarbonées et non polluantes et accompagner la structuration de nouvelles filières industrielles de production d'énergies renouvelables (éolien flottant, hydrogène, solaire, géothermie, thalassothermie...);
 - assurer l'usage des énergies décarbonées en renforçant le maillage de

- l'alimentation en énergies propres (hydrogène, électricité...);
 - renforcer les filières de l'économie circulaire et l'innovation (valoriser les démonstrateurs existants (Jupiter 1000, Combigreen, Vasco2, Carbon 4 pur, Valhydate, Eranova...) par exemple la production de bioplastique à partir d'algues, ou la réutilisation des fumées industrielles...);
 - s'appuyer sur les industries existantes ainsi que le développement de l'industrie verte et des énergies nouvelles pour renforcer l'offre de formation ;
 - renforcer la complémentarité et la mise en réseau des grands sites industriels (ZIP de Fos, Lavéra, Lyondell Basel, La Mède...);
 - renforcer la synergie inter-entreprises, la requalification de terrains déjà artificialisés et la densification industrielle dans un objectif de gestion durable du foncier économique ;
 - poursuivre le développement des nouvelles filières (éolien flottant, chimie verte...);
 - renforcer l'effet cluster déjà initié par PIICTO dans son domaine ;
 - développer le potentiel de thalassothermie (Seaenergies à Port de Bouc...).
- ▶ Permettre le développement d'une économie diversifiée et attractive :
 - développer les filières complémentaires de l'écosystème portuaire ;
 - organiser l'accueil des services de proximité ;
 - revaloriser les zones d'activités économiques existantes par leur requalification afin de les rendre plus attractives et plus accessibles ;
 - optimiser le foncier dans les zones d'activités par leur densification ou leur mutation ;
 - identifier le potentiel de mutation/densification de certaines zones d'activités (Guigonnet, chenal de Caronte...) ou urbaines peu qualifiées ;
 - développer les industries numériques, créatives et culturelles, filières d'excellence (notamment la filière cinéma à Martigues) et l'installation de services et de formations dédiées ;
 - mettre en place une stratégie foncière adaptée à l'installation des TPE/PME ;
 - permettre le développement d'une économie maritime diversifiée (pôle nautisme et mer, formation, chantiers navals, port de plaisance, pêche...) compétitive et respectueuse de l'environnement ;
 - accompagner le développement des croisières fluviales sur le Rhône.

Le renforcement de l'attractivité résidentielle, l'amélioration du cadre de vie, la valorisation de l'écosystème

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Optimiser les espaces déjà urbanisés ou en reconversion :
 - accompagner la mutation et la valorisation des friches industrielles ;
 - poursuivre la reconquête urbaine de la rive Nord du Canal Saint-Louis à Port Saint-Louis-du-Rhône ;
 - aménager un lien urbain entre le bourg historique de Fos-sur-Mer et sa plage ;
 - requalifier les abords de la gare SNCF de Fos-sur-Mer et de la gare Croix Sainte autour de son PEM ;
 - intensifier le renouvellement urbain des quartiers prioritaires à Martigues et Port-de-Bouc notamment ;
 - engager la requalification de la RN568 et restructurer l'urbanisation en lien avec la réalisation du contournement Martigues – Port-de-Bouc ;
 - engager la requalification de la RN569 en restructurant l'urbanisation en lien avec la réalisation du contournement de Fos-Martigues -Port-de-Bouc et Fos-A54 ;

- intervenir sur l'habitat existant pour conforter sa contribution aux parcours résidentiels.
- ▶ Renforcer la qualité de vie :
 - conforter les aménités urbaines vecteur de centralité conformément à la hiérarchie urbaine définie (pôles de développement, pôles d'équilibres...);
 - s'appuyer sur les centralités existantes pour l'accueil et la réhabilitation de l'habitat (Martigues, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône notamment) ;
 - adapter la forme urbaine à l'identité des bourgs (Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône notamment) et aux attentes des habitants et améliorer l'insertion paysagère des constructions ;
 - conforter et sécuriser les hameaux (Lavéra, Olga, Carreau...) dans le respect de leurs identités ;
 - gérer les risques naturels et technologiques qui déterminent en partie la programmation et la forme urbaine ;
 - préserver un écosystème vecteur de paysage et de qualité de vie (Presqu'île du Mazet...);
 - qualifier et travailler la qualité paysagère des interfaces, lisières et espaces de transition entre espaces urbains, naturels et agricoles pour leur multifonctionnalité, en s'appuyant sur les fiches actions proposées dans le plan de paysage métropolitain : délimitation des espaces de transition dans les documents d'urbanisme, valorisation du paysage, gestion des risques, accès aux espaces agricoles et naturels, maintien des perméabilités écologiques...;
 - préserver l'agriculture, notamment sur la gestion de l'eau et de la biodiversité ;
 - optimiser la valeur ajoutée de la filière agricole du territoire : filières courtes, pêche (Port-de-Bouc, Martigues et Port-Saint-Louis) et conchyliculture (Port-Saint-Louis) ;
 - renforcer la lutte contre la pollution de l'air (particules fines...) et actualiser la prise en compte des risques industriels.
- ▶ Révéler et mettre en valeur les paysages du Golfe de Fos :
 - s'appuyer sur l'identité industrielle comme sur les paysages « camarguais » et de coussoul ; préserver la vue sur les marais salans et le piton rocheux de Fos-sur-Mer, « porte d'entrée » en Camargue ou celle de la Plaine de Crau depuis la RN 568 ainsi que la perception des étangs depuis la RD 268 ;
 - valoriser les paysages annonçant la côte bleue à Martigues (cônes de vue, percées visuelles, aménagements, intégration paysagère des constructions...);
 - améliorer la lisibilité des berges du Rhône et favoriser l'accès à ses digues ;
 - travailler les interfaces ville/industrie/nature pour améliorer les relations et s'appuyer sur leur rôle de zone tampon dans la gestion des risques ;
 - renforcer et mettre en valeur l'identité des ports de pêche, de plaisance, des berges du Rhône et des rivages du Golfe (requalification des pontons et des débarcadères, qualité des circulations, échappées de vue sur le plan d'eau...);
 - faciliter la découverte des paysages (steppes, rives lagunaires) à partir du sentier du littoral qui relie le Golfe de Fos aux rives de l'étang de Berre dans le cadre d'un projet touristique global et partagé.
- ▶ Prendre en compte la question de l'eau dans toutes ses dimensions :
 - sécuriser l'alimentation de l'activité industrielle par l'eau du Rhône et de la Durance (via canal) ;

- préserver et valoriser les canaux assurant l'irrigation gravitaire ;
- maintenir dans l'embouchure du Rhône une agriculture irriguée qui équilibre le biseau d'eau salée ;
- restaurer et valoriser les fonctionnalités des milieux aquatiques, les zones humides et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau ;
- sécuriser l'approvisionnement en eau et éviter les conflits d'usage (agriculture, habitat, industrie).

► Gérer les abords du littoral en limitant les conflits d'usage :

- préserver les écosystèmes littoraux, et notamment maintenir ou restaurer les milieux aux abords des plages (cf. contrat de baie) ;
- assurer une gestion de l'espace maritime qui préserve l'équilibre des activités (pêche, sports nautiques, conchyliculture, activités portuaires, production d'énergie) ;
- aménager des espaces dédiés (plages, ports...) aux différentes fonctions en milieu urbain (Martigues, Port-de Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône...) ;

L'amélioration de la qualité des déplacements, tant pour le transport du fret en lien avec l'activité industrialo-portuaire que pour la mobilité des employés et des habitants

RECOMMANDATIONS :

- Améliorer l'accessibilité au territoire, le développement de tous les modes de mobilité (fluvial, ferré, routier...) et des infrastructures qui leur sont liées :
 - améliorer la desserte du secteur en encourageant la mise en place d'une offre performante en transports collectifs interurbains, interconnecter les lignes et les rendre accessibles grâce au développement des pôles d'échanges multimodaux ;
 - affirmer le rôle structurant des 2 lignes ferrées de la Côte Bleue et Fos-Miramas pour les déplacements contraints (notamment les déplacements domicile/travail) : encourager la modernisation des lignes, l'organisation du rabattement vers les gares, le partage des fuseaux entre le fret et les passagers ;
 - transformer le PEM de Croix Sainte en PEM+gare (en lieu et place de la gare de Lavera) notamment pour améliorer la desserte en transport en commun des bassins Ouest ;
 - faciliter l'accessibilité des pôles universitaires d'Aix et Marseille notamment et des pôles de formation sur le territoire ;
 - aménager des aires de covoiturage et d'échange intermodal ;
 - développer des réseaux cyclables entre Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Saint-Mitre et Istres dans la continuité de l'itinéraire cyclable ViaRhôna, pour les déplacements domicile-travail et ceux liés aux loisirs/tourisme ;
 - aménager une piste cyclable entre Port-Saint-Louis et Distriport ;
 - aménager les espaces publics des centres et des centres bourgs au profit des modes actifs notamment pour diminuer l'usage de la voiture.
- Organiser la desserte logistique des zones industrielles et d'activités (notamment pour libérer le territoire du trafic du transit avec les pôles économiques et les carrefours logistiques qui constituent l'hinterland du port) :
 - compléter le réseau viaire structurant afin d'améliorer l'accessibilité aux bassins Ouest du GPMM et aux communes environnantes (liaison Fos-A54, contournement de Martigues-Port-de-Bouc) ;
 - fluidifier et sécuriser l'accès routier (réaménagement de la RD 268 et de la RN 568 sur la partie ZIP de Fos...)

Poursuivre le développement du réseau de transport collectif à haut niveau de service

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

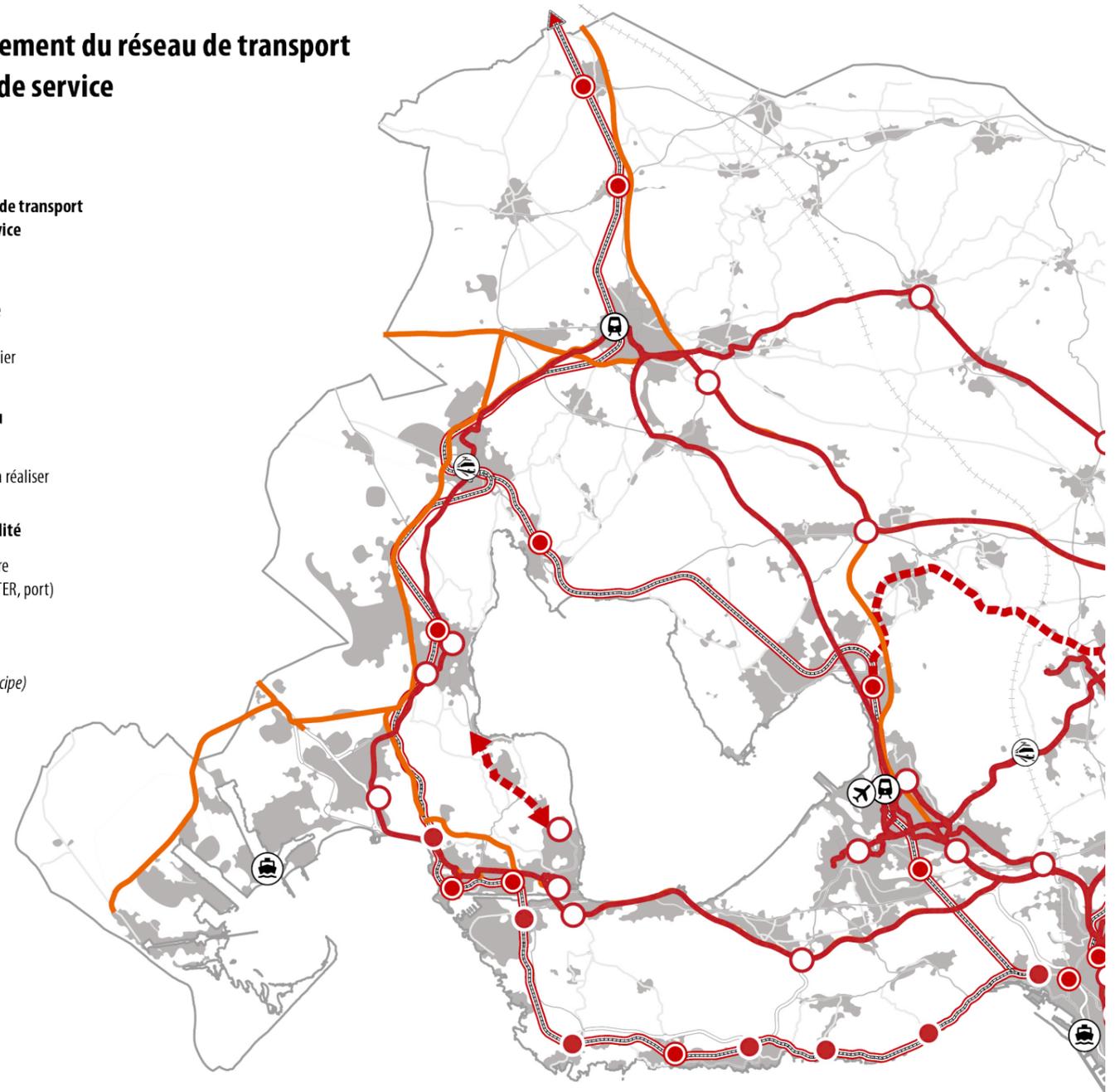
- ↔ Réseau express routier
- ↔ Réseau express ferroviaire
- ↔ Projet de transport à étudier

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- ✈️ 🚆 🚚 Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (localisation de principe)
- PEM avec gare



- améliorer les conditions d'accessibilité sur le Chenal de Caronte pour les poids lourds, les transports collectifs et les modes actifs, organiser le rabattement vers les gares de Croix-Sainte et Port-de-Bouc ;
- favoriser la décarbonation du transport routier par l'implantation de stations multi énergies et encourager l'évolution des motorisations des véhicules ;
- renforcer massivement le développement du fret ferroviaire : jonction ferroviaire entre les terminaux à conteneurs, poursuite des chantiers de transport combiné rail-route du Tonkin et de la zone du Ventillon, nouveaux ITE (ZSP2...), augmentation de la capacité à terme de la voie ferrée Vigueirat Gravelau...
- préserver et développer les emprises ferroviaires existantes afin de fa-

- voriser la mise en œuvre des services de fret, y compris sur les tronçons Fos-Clésud et Lavéra-Lavalduc, et en préservant les habitants des nuisances sonores notamment (Miramas, Istres...) ;
- développer le trafic fluvial sur le Rhône et les infrastructures pour le fret fluvial en lien avec le fret maritime et continental ;
- améliorer les conditions d'accessibilité au Pôle nautisme de la presqu'île du Mazet, au pôle d'activités de Maleborge 2, au Chenal de Caronte pour les poids lourds, organiser le rabattement vers les gares de Croix-Sainte et Port-de-Bouc notamment.

Des recommandations complémentaires au secteur du Golfe de Fos sont présentes dans les secteurs Fos / A54 et Étang de Berre.



VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

ZIP de FOS Renforcer la dynamique industrialo-portuaire de la ZIP de Fos et assurer son potentiel de développement

- Principales zones d'activités économiques existantes
- Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques

Développer l'activité maritime

- Services portuaires
- Filières courtes, pêche et conchyliculture
- Pôles d'économie maritime

Améliorer le report modal des flux logistiques

- Pôles d'intermodalité logistique
- Plateformes logistiques
- Fret ferroviaire
- Fret maritime et fluvial

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

Affirmer un développement vertueux des activités portuaires, de l'industrie verte et des énergies renouvelables

- Friches industrielles en reconversion

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

- Projets d'ENR

AMELIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Développer l'attractivité étudiante

Pôles d'enseignement supérieur, de formation, et de recherche

Accompagner les filières économiques innovantes

- Vitrine de l'innovation
- Offre tertiaire, favorisant la création des locaux mutualisés

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

- Enveloppe urbaine
- Principaux potentiels de développement d'habitat

Organiser le renouvellement urbain

- S'appuyer sur la requalification de la RN 568 en boulevard urbain et le projet du chenal de Caronte pour développer une offre urbaine complémentaire
- Réaménager la ville autour de la RN 568 et RN 569 requalifiées en boulevard urbain
- Poursuivre le renouvellement urbain autour du bassin central et l'aménagement de la presqu'île du Mazet pour améliorer la qualité de cadre de vie et accueillir des activités principalement ciblées sur la «wind tech» et le maritime

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

Connexion avec le réseau urbain/interurbain

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Gares
- PEM (*localisation de principe*)
- PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser
- Conditions d'accessibilités à améliorer

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

Réseau vélo

Requalifier les zones/axes en faveur des modes actifs

Axes saturés

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

- Réservoirs de biodiversité terrestres
- Corridors écologiques terrestres continus
- Corridors écologiques terrestres en « pas japonais »

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

Réservoirs de biodiversités majeurs liés aux zones humides

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

- Coupures paysagères
- Gestion de l'accessibilité au littoral

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

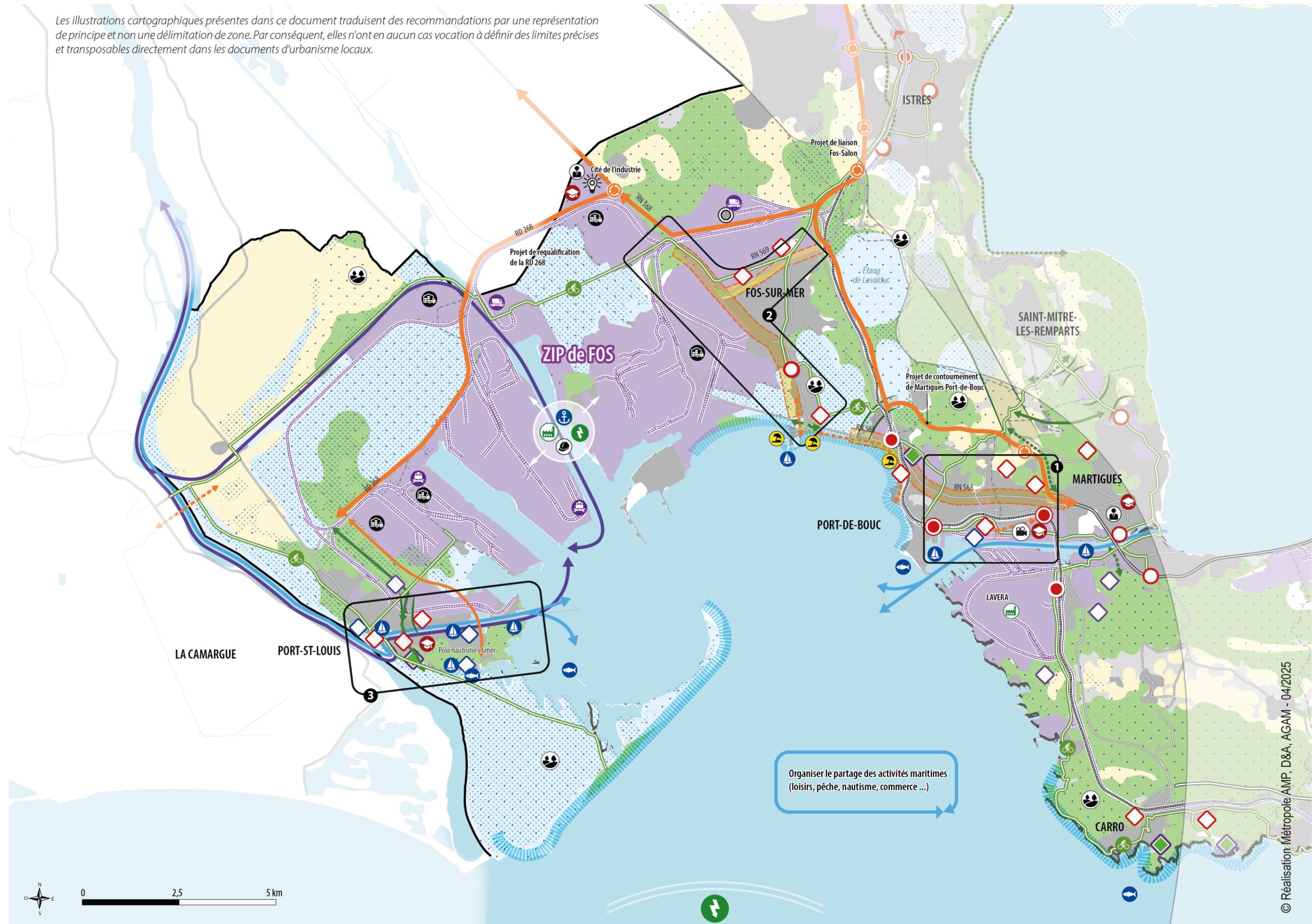
- Pôles de plaisance
- Ports
- Trafic fluvial (touristique)
- Sites patrimoniaux naturels et historiques
- Sites patrimoniaux industriels
- Projets de développement touristiques
- Pôles balnéaires / nautiques

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

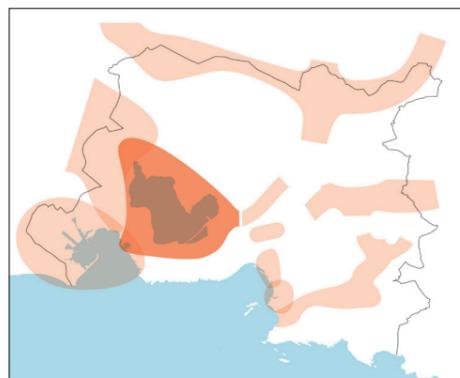
- Métropole Aix-Marseille Provence
- Réseau routier structurant
- Réseau routier secondaire
- Voie ferrée
- Surface en eau
- Limites communales
- Tache urbaine
- Espaces à dominante naturelle
- Espaces à dominante agricole
- Espaces interstitiels*

Secteur Golfe de Fos

Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.







ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ **Pôles de développement** : Miramas, Istres, Martigues, Port-de-Bouc, Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Vitrolles, Rognac, Berre-l'Étang
- ▶ **Pôles de proximité** : Saint-Chamas, Saint-Mitre-les-Remparts

Secteur à enjeux ÉTANG DE BERRE

L'Étang de Berre constitue un véritable objet métropolitain avec ses 155 km², son volume de 980 millions de m³ et ses 75 km de rives. Il est la pièce maîtresse d'un complexe lagunaire composé de cinq milieux aquatiques interconnectés : les étangs de Berre, de Bolmon, de Vaïné, de l'Olivier et du canal du Rove et reçoit l'eau de trois rivières : La Touloubre, L'Arc, La Durance ainsi que La Cadière via l'Étang de Bolmon.

Au débouché d'un bassin versant fortement anthropisé, le secteur de l'Étang de Berre se déploie autour de cette grande lagune qui agrège des activités agricoles, halieutiques, touristiques, économiques et des villes littorales ayant toutes connues une forte expansion au cours des dernières décennies en lien avec l'industrialisation importante du territoire. Il est parcouru par un réseau dense d'infrastructures de transport (voies ferrées, autoroutes). Les abords de l'étang de Berre ont également pour particularité d'accueillir le grand aéroport de la Métropole. Par ailleurs, la forte concentration de son économie (aéronautique, pétrochimie...) sur certains pôles influe fortement sur le fonctionnement urbain, notamment par la multiplication des déplacements de biens et de personnes.

La valeur de son terroir et ses enjeux écologiques et paysagers (Plaine de Crau, zone humide du bassin de la Touloubre, massif de l'Arbois, chaîne de la Fare...) doivent aussi être pleinement pris en compte dans les choix de développement. A l'aune du changement climatique et des transitions énergétiques, le devenir du secteur étang de Berre nécessite d'être mis en perspective avec la reconversion de ses sites industriels, la préservation de ses ressources et de la qualité du cadre de vie pour ses habitants.

LES PRINCIPAUX CONSTATS SUR LE SECTEUR ÉTANG DE BERRE

Un lieu métropolitain à haute valeur paysagère marqué par une biodiversité riche mais fragile

Vaste espace ouvert, les pourtours de l'étang offrent des paysages aux ambiances contrastées voire singulières du fait de l'**imbrication entre espaces naturels, zones humides, territoires agricoles, ports de pêche, villes constituées, villages perchés, industries lourdes, vastes zones commerciales et infrastructures routières**. Plusieurs unités se distinguent :

- ▶ **la vaste plaine steppique de Crau**, s'étendant jusqu'aux installations de la Zone Industriale-Portuaire, constitue un paysage très ouvert accueillant un écosystème unique ;
- ▶ **le bassin de la Touloubre**, marqué par des zones humides remarquables à l'embouchure de la rivière dans l'étang ;
- ▶ **la Chaîne de la Fare**, positionnée en belvédère, entre la plaine de Salon et l'étang ;
- ▶ **la Chaîne de La Nerthe**, espace collinaire qui ceinture toute la partie sud de l'étang ;
- ▶ **le massif de l'Arbois** qui constitue un vaste plateau central ;
- ▶ **le bassin de Marseille**, marqué par la couronne collinaire qui ceinture la ville
- ▶ **le Golfe de Fos** délimité par les aménagements de la Zone Industriale-Portuaire dont les usines limitent l'horizon.

Ces entités constituent un atout majeur pour le territoire (cadre de vie des habitants, potentiel touristique) mais amènent des enjeux paysagers et environnementaux importants tels que l'intégration des bâtiments et installations dédiées aux activités économiques.

Plus grande lagune méditerranéenne française d'eau saumâtre, l'étang de Berre est un **symbole paysager emblématique** et un espace naturel accueillant une **biodiversité sensible**. Celui-ci a connu ces dernières années une nette amélioration de son état phytosanitaire. Celle-ci résulte notamment de différentes démarches impulsées par le Groupement d'Intérêt Public pour la Réhabilitation de l'Étang de Berre (GIPREB), telles que l'amélioration des stations d'épuration et un meilleur contrôle des rejets chimiques industriels. Toutefois, l'état écologique de l'étang reste aujourd'hui fragilisé, tant par **les rejets d'eau douce** et de limon issus de la centrale hydroélectrique de Saint-Chamas qui asphyxie le fond de l'étang que par **les pollutions urbaines** liées à l'urbanisation massive des abords. Malgré quelques signes d'amélioration tendancielle, la restauration de ses écosystèmes fragiles est à envisager sur le long terme.

L'étang de Berre constitue aussi un site d'importance nationale et internationale pour sa **biodiversité aquatique**. Les espaces naturels présents aux abords de l'étang forment des continuités écologiques connectés aux espaces aquatiques. Si certains de ces espaces bénéficient d'un haut niveau de protection, une partie des rives de l'étang et des milieux humides n'est en revanche pas protégée bien que fragilisée par des infrastructures qui nuisent à la circulation des espèces.

Une présence encore notable de l'agriculture méditerranéenne

Les abords de l'étang sont également le support d'**activités agricoles**. Les principaux espaces de production sont localisés dans la **plaine de Berre** (delta de l'Arc), principalement sous forme de **cultures sous serre**, avec quelques **petites exploitations maraichères** (une filière qui occupe une place importante à l'échelle du secteur) tournées vers les circuits courts et quelques exploitations viticoles. Sur les plaines de Châteauneuf-les-Martigues et de Saint-Julien, particulièrement menacées par l'extension de l'urbanisation, il s'agit essentiellement de vignobles et de terres arables servant aux grandes cultures, on note néanmoins la présence d'un pôle tourné vers les circuits courts. À cela, s'ajoutent des **activités aquacoles et conchylicoles** au sein même de l'étang ainsi que des salins traditionnels. L'agriculture reste donc encore bien présente sur ce secteur avec des activités diversifiées qui occupent un rôle et un potentiel environnemental et alimentaire importants.

Un littoral potentiellement attractif

Le développement des territoires autour de l'étang de Berre s'est longtemps appuyé sur des fonctionnalités d'ordre résidentiel et économique peu tournées vers l'étang, à la fois du fait de leur morphologie urbaine historique (seules les communes de Berre-l'Étang, Martigues et Saint-Chamas sont vraiment tournées vers l'étang, les autres centres-villes sont légèrement éloignés de la façade littorale), mais également du fait de l'industrialisation et de ses impacts. Le regain d'intérêt pour l'environnement, les paysages, la faune et la flore des rives de l'étang participe à réhabiliter l'image de ce secteur dont les paysages et l'identité sont fortement marqués par les activités économiques et industrielles notamment. La finalisation du sentier du littoral reliant les rives de l'étang de Berre au Golfe de Fos (aménagements terrestres) et la présence du GR2013 et de voies vertes bordant l'étang rendent accessible la découverte de ces espaces et valorisent leurs paysages. Les dynamiques récentes en faveur de **la restauration des milieux et de la valorisation du cadre de vie** s'appuient davantage sur **les aménités de l'étang de Berre et sur le patrimoine des communes littorales**.

En mettant en lien les ports, les plages et l'offre d'hébergement, touristique, le territoire s'inscrit pleinement dans le **développement d'activités touristiques fortement saisonnières axées sur les activités balnéaires, de loisirs et de plaisance**. La dynamique du secteur de la plaisance notamment se traduit au travers des réalisations récentes ou attendues de **plusieurs extensions de ports de plaisance autour de l'étang** (port des Heures Claires à Istres, port Albert Sanson à Berre-l'Étang, port de Pertuis à Saint-Chamas). Ce nautisme de loisir doit toutefois composer avec **la pêche artisanale** qui reprend de la vigueur avec le renouveau du milieu aquatique. Celle-ci a déjà ses points d'ancrage (prud'homie à Martigues, maison des pêcheurs à Saint-Chamas, criée à Marignane) mais doit être mieux structurée. Au-delà des projets de nautisme et de plaisance, **l'accès au littoral, les plages et les points de vue sur l'étang sont désormais davantage recherchés**. En témoigne divers exemples de requalification des abords de l'étang (plages, équipements sportifs ou culturels tels que le théâtre de verdure à Martigues). **La promotion et la valorisation du littoral s'adresse donc prioritairement aux habitants de ses communes et à ceux de la Métropole**, avant d'être une ambition touristique destinée à un public plus large.

Le patrimoine bâti constitue également un atout important pour le développement du tourisme et le renforcement de la qualité du cadre de vie des habitants.



Ce secteur se compose principalement de communes de plus de 10 000 habitants dans lesquels **les centres-villes ont des identités fortes** et participent à **l'histoire et à la culture du territoire**. Nombreux sont ceux qui connaissent des difficultés (habitat dégradé, vacant, dévitalisation commerciale ...). Structurant pour le territoire, la mise en œuvre de **la revitalisation de ces centres** est en marche (Martigues en couleurs, PNRQAD de Marignane, programme Petite Ville de Demain à Berre-l'Étang...). L'accompagnement de cette dynamique est primordial pour la structuration des fonctions de ce secteur et la valorisation de son patrimoine urbain et bâti tant dans le cadre du développement touristique que pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Le patrimoine industriel et sa valorisation peuvent également constituer, à terme, un atout et un **vecteur de tourisme culturel**.

Des mobilités organisées autour de deux grands bassins est et ouest entre lesquelles résident de fortes contraintes de déplacement

Le territoire enregistre davantage de déplacements à l'échelle du bassin de vie et de la proximité qu'à l'échelle métropolitaine.

Sur le secteur oriental de l'étang, les flux d'échanges sont multipolarisés et connectés aux autres bassins (notamment d'Aix en Provence et de Marseille) avec le croisement d'importants axes et infrastructures de transport qui lui confèrent une bonne accessibilité routière. Si la bonne accessibilité routière (A7, A55, RD113, RD9) a permis un important développement économique et résidentiel, ces axes, souvent congestionnés, sont aussi le support des grands flux métropolitains et régionaux qui génèrent de contraintes de mobilité importantes.

La rive ouest de l'étang de Berre est impactée par l'activité du GPMM. Elle comporte de nombreux espaces d'activités industrielles et commerciales. Ce secteur est caractérisé par la présence de **grandes infrastructures de déplacement** permettant de desservir ces espaces, dont certaines sections sont aujourd'hui congestionnées (exemple : RN569). On constate une forte présence de poids-lourds causant des problèmes de saturation des infrastructures de déplacement, des nuisances et des pollutions.

Entre ces deux bassins de mobilités, les nombreuses coupures dues aux grands axes de communication accentuent les difficultés de déplacement est-ouest. La partie ouest de l'étang de Berre est davantage autonome, les mobilités internes sont importantes et les échanges avec l'extérieur sont faibles, hormis entre Martigues et le bassin de Vitrolles. La mobilité sur la partie Est de l'étang de Berre est au contraire caractérisée par l'influence et l'attraction d'Aix-en-Provence et Marseille. Par ailleurs, l'aéroport Marseille Provence et Airbus Helicopters y constituent des **générateurs de flux de véhicules importants**.

L'offre en transports en commun du secteur est composé de **plusieurs lignes de car et de deux lignes de TER : Miramas-Istres-Martigues-St Charles sur la rive sud de l'étang et Miramas-Vitrolles-St-Charles sur la rive nord**. Malgré la présence de ces lignes et de plusieurs gares, dont les deux pôles d'échanges multimodaux d'Istres, de Miramas et de Martigues, **le développement des transports en commun reste un enjeu fort pour atténuer les ruptures entre le bassin Est et le bassin Ouest**. Au-delà des coupures causées par les grandes infrastructures de transport, la présence de l'étang génère des contraintes.

Une faible activité résidentielle

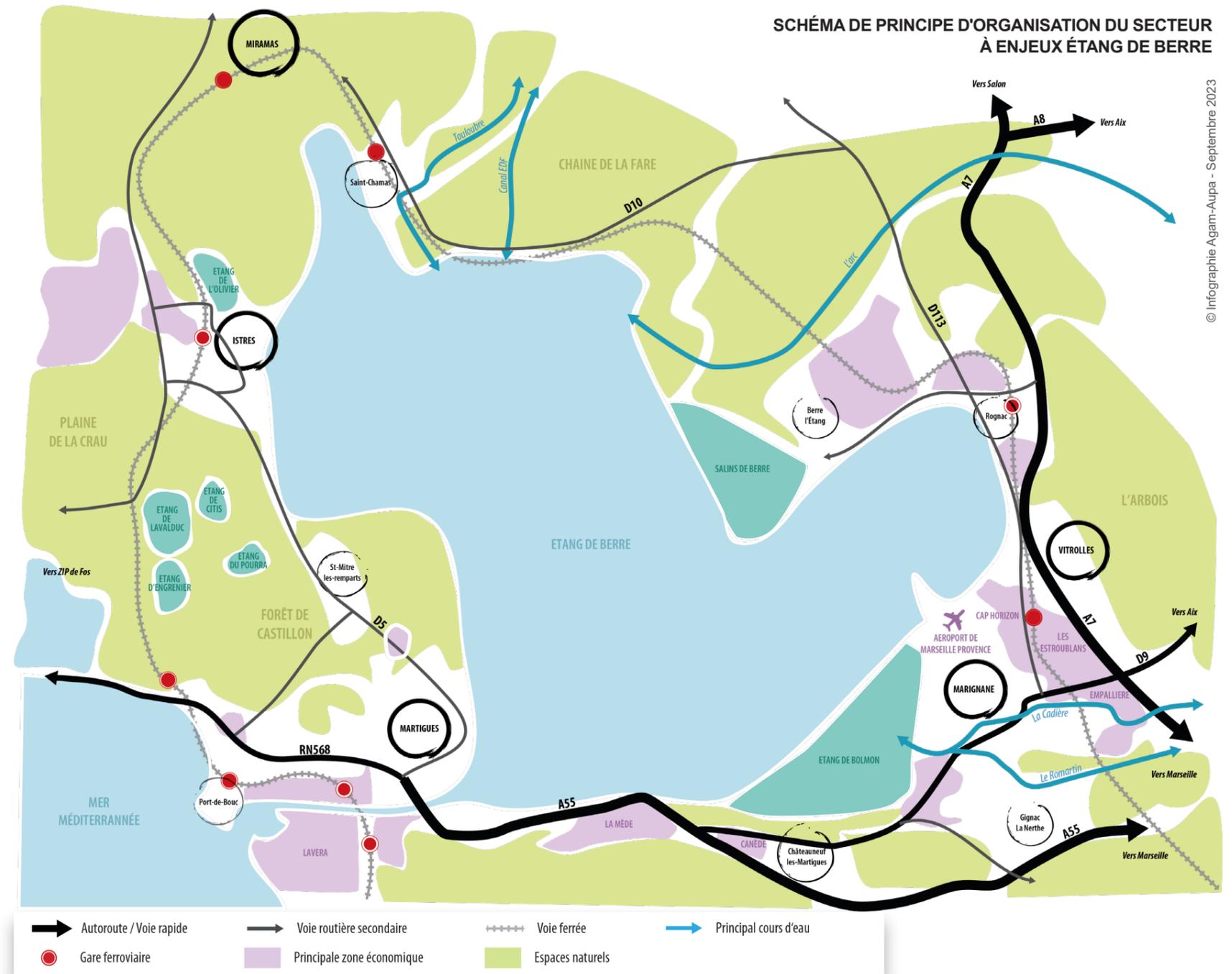
En matière d'habitat, le secteur Étang de Berre se compose de plusieurs sous bassins résidentiels, c'est-à-dire des communes entre lesquelles les migrations résidentielles sont fréquentes. Cependant, la mobilité et l'attractivité résidentielle restent globalement faibles sur le secteur, malgré ses aménités naturelles et paysagères et sa bonne situation géographique. En revanche le lien **emploi/logement est fort** : même si peu d'actifs travaillent dans la commune dans laquelle ils résident, **leur lieu d'emploi est souvent situé dans une commune à proximité**.

Au regard des tensions métropolitaines pour l'accès au logement, ce territoire pourrait être amené à accueillir une population non endogène, aggravant les distances entre lieu d'emploi et lieu de résidence avec toutes les conséquences sur les flux routiers.

En parallèle, ce secteur compte de **grands sites d'habitat social avec quatorze quartiers politiques de la ville** qui regroupent près de 15 % des habitants. Cinq sont inscrits depuis plusieurs années dans des démarches de renouvellement urbain (NPNRU et PNRQAD), ayant pour objectif une mutation profonde des quartiers ciblés. Par conséquent, le secteur de l'étang de Berre accueille une part importante des communes en conformité avec la loi SRU à l'échelle de la métropole (Martigues, Vitrolles, Istres, Port-de-Bouc, Miramas...).

Des moteurs économiques et industriels qui évoluent

Le caractère industriel et économique est très marqué sur le pourtour de l'étang de Berre. Cette implantation historique, en partie due à la proximité de la Zone Industrielle-Portuaire de Fos-sur-Mer, est aujourd'hui encore bien présente et occupe une place primordiale dans l'économie métropolitaine avec une spécialisation dans l'industrie, le transport-entrepôt, les services administratifs et de soutien et le commerce de gros (trois secteurs connexes aux activités portuaires et industrielles). Ces secteurs représentent **un des pôles d'emploi principaux de la Métropole (environ 90 000 emplois salariés privés)** attirant chaque jour de nombreux employés venant de communes voisines. **L'aéronautique, la chimie-pétrochimie et la logistique constituent les filières les plus emblématiques**.



Une grande majorité de ces emplois (plus de 13 000) est liée à l'**implantation de l'aéronautique et à la présence de l'aéroport de Marignane** à l'est de l'étang. Cinquième aéroport de France en termes de trafic passager et deuxième pour le fret aérien, celui-ci génère **plus de 4 500 emplois** et draine également différentes entreprises sur sa plate-forme. **La filière aéronautique** repose également sur la présence d'**Airbus Hélicopters**, véritable fleuron industriel (8 650 emplois) premier employeur privé de la région PACA et de l'aéroport qui a aussi généré plus récemment une forte dynamique techno-

politaine (ZAC des Florides et technopôle Henri-Fabre notamment) de logistique aéronautique (Daher) et de sous-traitance (Cap horizon et Empalières) essaimant sur les communes environnantes. Le tout forme un pôle aéronautique d'envergure régionale voire interrégionale. Cette activité aéronautique est complétée à l'ouest par le pôle **Jean Sarail** avec un partenariat public-privé unique autour de l'aviation militaire.

Les activités industrielles pétrochimiques et chimiques (drainant un peu moins de 4 000 emplois) sont réparties au sud, avec le **site industrialo-portuaire de Lavéra et au nord-est de l'étang, sur la commune de Berre-l'Étang (LyondellBasell notamment)**. Ces deux sites, équipés chacun d'un vapocraqueur font partie des plus grands complexes pétrochimiques du sud de la France. La **société Total Raffinage France** est quant à elle située à **La Mède**, à Châteauneuf-les-Martigues. La fermeture des raffineries Total et Lyondellbasell pose la question du **devenir des sites, de leur reconversion et des emplois industriels**. Néanmoins, la filière industrielle a une capacité d'évolution importante pour devenir une filière d'avenir, créatrice de formations et d'emplois. **Les industries numériques et créatives** notamment doivent être identifiées comme **filière d'excellence** tout comme **l'industrie cinématographique**.

Les activités liées aux transports, à la logistique, à l'entreposage sont principalement situées sur les communes de **Miramas, Marignane, Vitrolles, Rognac**, et plus récemment **Berre-l'Étang**. Drainant plus de 8 500 emplois hors aéroport, le secteur comporte de nombreuses zones à dominante logistique, et concentre tous les types de logistique (régionale, internationale, d'approvisionnement et urbaine). Cette fonction pourrait être amenée à se renforcer de par la montée en puissance de la **logistique urbaine** (notamment liée au e-commerce), dont les bases de livraison se situent pour beaucoup dans ce secteur, et de la relocalisation éventuelle de la logistique portuaire.

D'autres activités se déploient, la plus significative étant le développement d'un **pôle d'excellence du cinéma à Martigues** avec Provence studio (plus de 700 tournages depuis 2015 et un potentiel de création de plus de 1 000 emplois).

Au-delà du rôle que tiennent ces activités dans le fonctionnement économique métropolitain, elles ont un impact fort sur la consommation d'espace et les paysages des pourtours de l'étang de Berre.



Berre, paysage industriel. © Agam

La forte demande sur ce secteur au regard d'une offre de foncier faible et des impératifs liés à l'application du zéro artificialisation nette implique **une requalification prioritaire de terrains déjà artificialisés** et de façon corollaire, **la reconversion des friches industrielles, l'optimisation et le renouvellement des zones d'activités commerciales, productives et logistiques**. La **mutation industrielle des friches** (Raffinerie Lyondellbasell à Berre-l'Étang, dépôts pétroliers de Rognac, reconversion de La Mède) **s'avère cependant complexe** (coûts de dépollution, rétention foncière des industriels...).

Toutefois, compte tenu de la demande, de nombreuses friches sont facilement reconverties en activités logistiques (notamment sur le site de l'ancienne raffinerie de Berre, friche Segro à Vitrolles...). Une restructuration plus profonde des zones d'activité plus anciennes (Estroublans, La Palun...) est envisagée. Autour de l'aéroport et d'Airbus Helicopters, une dynamique se fait jour autour du tertiaire productif et du PEM de Vitrolles aéroport (cf cap horizon).

Concernant **les enjeux de décarbonation et de transition énergétique et écologique**, des évolutions commencent à s'engager dans l'industrie pétrochimique et chimique, mais aussi dans **les secteurs transport et logistique, aéronautique...** **Sur la ZIP de Fos-sur-Mer, de nombreux projets de décarbonation en lien avec la réindustrialisation voient le jour** (exemple des projets H2V, Gravity...), à La Mède, Total énergies a transformé sa raffinerie en bio-raffinerie et produit des bio-carburants, parallèlement à ses activités de stockage d'hydro-carbures.

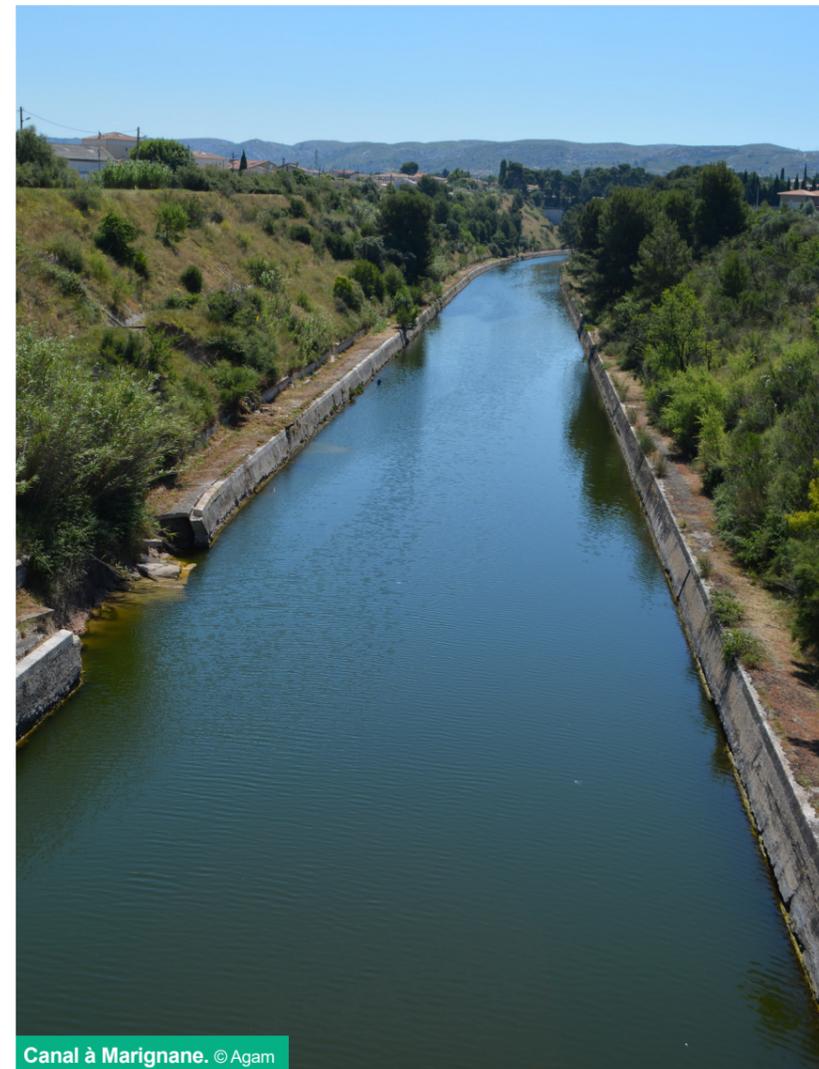
Un cumul de risques et nuisances principalement causé par les activités industrielles

La moitié sud et est de l'étang de Berre ainsi que le Golfe de Fos sont très concernés par les risques industriels. Ils comportent **la seconde concentration française de sites Seveso et la première plateforme pétrochimique de la Méditerranée et du sud de l'Europe**. Accueillant des établissements à risque dans plusieurs domaines d'activités (raffinage, pétrochimie fine, métallurgie, traitement d'explosifs, gaz et liquides inflammables), ces territoires sont également traversés par **des corridors de transport de matières dangereuses** : principales routes et autoroutes, canalisation de gaz, oléoducs (pipeline Méditerranée-Rhône reliant les raffineries de l'étang aux dépôts pétroliers de la vallée du Rhône). Les raffineries, usines chimiques, dépôts d'hydrocarbures, sites de retraitement des déchets et sites métallurgiques laissent aussi de nombreuses pollutions sur les sols des rives de l'étang de Berre.

Ce territoire est aussi particulièrement **émetteur de CO₂ industriel**, et dans une moindre mesure d'origine aéroportuaire et logistique sans compter la mobilité des particuliers (taux de motorisation élevé).

Outre les rejets industriels (en forte diminution), les cours d'eau sont aussi affectés par les activités balnéaires, la proximité de l'urbanisation, les rejets des eaux pluviales ainsi que les techniques agricoles et les mécanismes d'eutrophisation qu'ils alimentent. La réhabilitation des sites et sols pollués est donc un enjeu partagé pour les communes riveraines de l'étang.

La plaine de l'Arc et le bassin versant du Raumartin constituent des territoires comportant un risque inondation important. Plusieurs secteurs sont également exposés au risque incendie (notamment Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Chamas et les massifs de l'Arbois et de La Nerthe) et la remontée du niveau de la mer.



Canal à Marignane. © Agam

Enfin, la présence de l'aéroport engendre des nuisances notamment par le développement des atterrissages ouest-est.

Ces multiples constats mettent en évidence les principales particularités propres au territoire de l'étang de Berre sur lesquelles s'appuyer :

- ▶ une lagune unique en Europe et un haut lieu de biodiversité ;
- ▶ une mosaïque de paysages (naturels, agricoles, industriels, urbanisés) encore peu valorisée ;
- ▶ une redynamisation touristique en cours ;
- ▶ des infrastructures saturées pour les déplacements d'échelle métropolitaine ;
- ▶ une articulation entre développement économique, préservation environnementale et qualité du cadre de vie à trouver ;
- ▶ une évolution qualitative de l'économie des rives de l'étang ;
- ▶ un secteur cumulant risques et nuisances, soumis aux effets du changement climatique.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR ÉTANG DE BERRE

ENJEUX - ÉTANG DE BERRE

- 1 La protection, la restauration et la valorisation des paysages et des ensembles lacustres, naturels et littoraux.
- 2 Le positionnement de l'étang de Berre comme destination de loisirs des Métropolitains et le développement de l'offre touristique.
- 3 L'amélioration de l'accessibilité routière et le développement d'un réseau de mobilité plus performant.
- 4 L'inscription du territoire dans la transition énergétique par le renouvellement de l'outil productif et l'optimisation des zones d'activités.
- 5 L'affirmation et la pérennisation du potentiel de production agricole de l'étang de Berre ainsi que la protection de la pêche.
- 6 L'encadrement du développement urbain afin de veiller à la qualité de vie des habitants.

La protection, la restauration et la valorisation des paysages et des ensembles lacustres, naturels et littoraux

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Protéger et restaurer les milieux naturels et leurs fonctions écologiques :
 - poursuivre les actions visant au retour de l'équilibre global de l'étang à l'échelle du grand bassin versant en cohérence avec :
 - la feuille de route multi partenariale établie pour l'étang de Berre en 2022 ;
 - les objectifs de bon état écologique et chimique des étangs et des cours d'eau fixés par le SDAGE Rhône Méditerranée ;
 - poursuivre les actions visant à l'amélioration de la qualité de l'eau et des milieux naturels des étangs de Berre et de Bolmon, tout en préservant les besoins en production d'énergie hydraulique et les équilibres écologiques de la Basse-Durance ;
 - accompagner les réflexions visant à la restauration de l'équilibre hydrologique de l'étang de Berre (dérivation des eaux du canal EDF...) ;
 - poursuivre la mise en conformité des systèmes de traitement des eaux usées à l'échelle du bassin versant ;
 - encourager la mise en œuvre d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'étang de Berre, gérer la ressource en eau ;
 - restaurer et valoriser les fonctionnalités des milieux aquatiques et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau et des zones humides ;
 - préserver les écosystèmes littoraux ;



- identifier, protéger et restaurer les zones humides et leurs abords, en cohérence avec le futur plan de gestion stratégique des zones humides de la Métropole ;
- affirmer des limites d'urbanisation claires et lisibles ;
- préciser, protéger et/ou restaurer les corridors écologiques terrestres et aquatiques pour assurer leurs fonctions ;
- affirmer le potentiel agricole du pourtour de l'étang de Berre (plaine de l'Arc, plaine de Châteauneuf-Gignac...) en maintenant les activités et terres agricoles : mise en place de Zones Agricoles Protégées (ZAP), de périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN), vigilance sur les effets de la cabanisation... ;
- renforcer le rôle de l'agriculture dans la préservation et la restauration des écosystèmes et maîtriser les pollutions des cours d'eau issues des activités agricoles ;
- prendre en compte le risque incendie présent notamment au sein des massifs en aménageant leurs lisières et en réduisant la vulnérabilité des personnes au risque (maîtrise des zones urbanisées à proximité des massifs) ;
- prendre en compte le risque inondation, notamment dans la plaine de l'Arc et le bassin versant du Raumartin dans l'aménagement et la valorisation des cours d'eau et de leurs abords.

- ▶ Restaurer, protéger et valoriser les paysages des abords de l'étang de Berre et les paysages de l'eau :
 - protéger et mettre en valeur les rives des étangs (étang de Berre, du pourra, de Citis, de l'Olivier, de Bolmon) : adoucissement des berges, aménagement de liaisons douces, création d'une continuité des sentiers littoraux, valorisation du GR2013 et des voies vertes bordant l'étang, développement maîtrisé d'offres touristiques, maintien d'une proximité visuelle... ;
 - pérenniser la matrice des reliefs qui bordent l'étang (La Fare, l'Arbois, La Nerthe) en mettant en place une protection des crêtes et de leur perception vis-à-vis de l'urbanisation et en délimitant et réglementant des espaces de transition dans les documents d'urbanisme ;
 - valoriser les infrastructures patrimoniales (pont, viaduc, pont Flavien, aqueduc du point de l'horloge à Saint Chamas...) ;
 - protéger et mettre en valeur les ports de plaisance et de pêche ;
 - faciliter la découverte des paysages à partir du sentier du littoral qui relie les rives de l'étang de Berre au Golfe de Fos dans le cadre d'un projet touristique global et partagé.

- ▶ Prendre en compte le paysage dans les choix d'aménagement et de planification notamment par la mise en place d'une stratégie intercommunale cohérente et partagée :

- s'appuyer sur le grand paysage de l'étang et les paysages de l'eau dans les choix d'aménagement ;
- qualifier et travailler la qualité paysagère des interfaces, lisières et espaces de transition entre espaces urbains, naturels et agricoles pour leur multifonctionnalité, en s'appuyant sur les fiches actions proposées dans le plan de paysage métropolitain : délimitation des espaces de transition dans les documents d'urbanisme, valorisation du paysage, gestion des risques, accès aux espaces agricoles et naturels, maintien des perméabilités écologiques...

Le positionnement de l'Étang de Berre comme destination de loisirs des Métropolitains, le développement de l'offre touristique

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Valoriser l'image de l'Étang de Berre :
 - proposer un label « Étang de Berre » pour les destinations touristiques ;
 - s'appuyer sur la revalorisation de l'image de l'étang de Berre pour optimiser / développer des équipements afin de structurer une filière touristique et nautique.
- ▶ Encadrer et faire cohabiter les activités de pêche et de plaisance :
 - trouver un équilibre d'usage pêche / plaisance dans les ports et sur l'Étang de Berre ;
 - optimiser les capacités d'accueil existantes et développer des « anneaux » de plaisance dans les projets d'extension de port (Heures Claires à Istres, Samson à Berre-l'Étang...).
- ▶ S'appuyer sur les cheminements doux et poursuivre leur développement :
 - finaliser la « boucle » du sentier du littoral autour de l'étang de Berre par des acquisitions foncières ou des conventions d'usage ;
 - relier le sentier du littoral aux hébergements et points d'attractivité touristiques (grands sites et parcs), aux ports et aux plages, et donner accès à la fois au littoral et aux collines, massifs et restanques ;
 - préserver les espaces en encadrant les pratiques de loisirs et en délimitant des voies vertes notamment pour canaliser les flux.



- ▶ Aménager les abords de l'étang en préservant et restaurant les paysages et les écosystèmes :
 - développer et aménager les zones de baignade et structurer le développement des activités de loisirs et nautiques (Saint-Mitre-les-Remparts, Berre-l'Étang, Istres...);
 - renaturer et requalifier ponctuellement le paysage là où il a été dégradé, en priorité là où des corridors écologiques sont à restaurer et valoriser.
- ▶ Penser les aménagements littoraux pour les usages touristiques comme pour les usages quotidiens, dans le respect du site :
 - développer une navette maritime pour faciliter les déplacements quotidiens ;
 - développer un tourisme convivial et de proximité, organiser les conditions d'accès au littoral et limiter les conflits d'usage.

L'amélioration de l'accessibilité routière et le développement d'un réseau de mobilité plus performant

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Favoriser le développement des transports en commun pour offrir une alternative efficace à l'utilisation de la voiture et améliorer le cadre de vie :
 - accompagner la mise en place d'une offre performante de transports en commun urbains et interurbains comprenant le réseau ferré, le réseau routier, des Bus à Haut Niveau de Service, une navette maritime sur l'Étang de Berre et le canal de Caronte ;
 - encourager l'usage des autres modes alternatifs à la voiture individuelle : aménagements et services dédiés aux mobilités actives, développement d'une navette maritime pour les déplacements de loisir et domicile-travail ;
 - optimiser les voies ferrées existantes pour une amélioration du partage entre le fret et le passager ;
 - anticiper la réouverture de la ligne de train Aix-Rognac et les projets nationaux de « RER métropolitains » ou le renforcement des lignes Miramas - Vitrolles - Côte Bleue - Fos - Istres... ;
 - développer le fret ferroviaire (Fos-Lavera, Fos-Miramas), en s'appuyant notamment sur les études lancées par la Métropole, pour réduire la congestion routière et la pollution ;
 - étudier une solution visant à palier la fermeture de la gare de Berre (2013).
- ▶ Mettre en cohérence la mobilité et le développement urbain résidentiel et économique :
 - favoriser le développement urbain en cohérence avec le développement des réseaux de transport collectifs (ferrés et routiers) et notamment autour des PEM urbains et des gares (Croix Sainte) ;
 - faire du point d'arrêt SNCF de Croix Sainte la gare voyageurs de Martigues en lieu et place de la gare de Lavera. La création de ce nouveau « PEM + gare » permettra notamment de positionner la nouvelle gare hors risque technologique, de relier les grands ensembles immobiliers (Canto Perdrix, Notre Dame des Marins, Paradis Saint Roch, Mas de Pouane...), de permettre une meilleure accessibilité au réseau ferroviaire express métropolitain... ;
 - améliorer les conditions d'accessibilité en transport en commun aux secteurs d'activités et développer des Plans de Mobilité inter-entreprises ;
 - renforcer le système de mobilité afin d'accompagner le développement de l'emploi attendu en lien avec les projets de réindustrialisation et de décarbonation de la ZIP de Fos.

- ▶ Améliorer la multimodalité :
 - améliorer l'accessibilité et la desserte de l'aéroport notamment en transports en commun ;
 - renforcer l'accessibilité à la gare de Vitrolles-Aéroport Marseille Provence (VAMP) pour en faire une gare majeure à l'échelle métropolitaine, reliée à la gare TGV, via l'aménagement du PEM, le renforcement de son accessibilité et notamment la création d'un transport par câble reliant la gare TER, le site d'Airbus Helicopters et l'aéroport ;
 - interconnecter les lignes et réseaux interurbains et les rendre accessibles par le développement et le renforcement des pôles d'échanges multimodaux et des gares.
- ▶ Compléter et hiérarchiser le réseau viaire :
 - réaliser la liaison Fos-A54, le contournement de Martigues / Port-de-Bouc et prévoir le raccordement de la D5 en provenance d'Istres et de Saint-Mitre à ce futur axe structurant ;
 - aménager les RD existantes afin de permettre un raccordement plus direct avec le futur échangeur autoroutier dit de Reveilla et le développement d'une offre de transport en commun interurbain performant sur la RD5 ;
 - transformer les séquences de voiries actuelles en boulevard urbain multi modal (RN568, avenue Francis Turcan, RN569, RD113), en veillant à répondre aux besoins globaux de transit quand cela est nécessaire ;
 - hiérarchiser et repenser le maillage de voirie pour désengorger les centres villes.

L'inscription du territoire dans la transition énergétique par le renouvellement de l'outil productif et l'optimisation des zones d'activités

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Conforter la présence industrielle et son écosystème :
 - développer les filières d'excellences (aéronautique, énergie, mécanique, industries du futur, cinéma, transition énergétique et écologique) et accompagner les pôles de formation tels que le campus régional des métiers et des qualifications de l'industrie du futur/pôle Henri Fabre et techno centre à Marignane.
- ▶ Accompagner la reconversion de l'industrie notamment dans un objectif de réduction des nuisances et pollutions :
 - accompagner la décarbonation (projet Syrius), la transition énergétique et l'économie circulaire au sein des grands sites industriels (Lavéra, Berre l'Étang, La Mède, Airbus Helicopters), aéroportuaires et logistiques
- ▶ Optimiser et développer le foncier économique :
 - conforter les principaux pôles d'activités économiques tels que les Estroublans... ;
 - optimiser le foncier non-urbanisé dans les principales zones d'activités, permettre leur densification, produire du foncier économique équipé directement disponible ;
 - développer une offre économique dynamique sur le secteur des rives nord de Caronte (Provence Studio, la filière cinématographique, hangars Verminck...) en s'appuyant sur le PEM + gare de Croix Sainte.
- ▶ Poursuivre la transition énergétique et écologique :
 - gérer la ressource en eau : étudier les opportunités concernant l'utilisa-

- tion des eaux du canal EDF en matière de production d'énergie renouvelable, de valorisation et réutilisation de l'eau douce pour l'industrie, l'agriculture et de l'alimentation en eau potable ;
- accélérer le couplage photovoltaïque / mobilité pour les grandes aires de stationnement ;
- accélérer la transition écologique et énergétique des activités industrielles ;
- permettre l'accès à l'eau pour des systèmes thermiques en Énergie Renouvelable (EnR) ;
- privilégier les projets de thalassothermie et utiliser le fort potentiel de géothermie profonde au sud-est de l'étang.

- ▶ Veiller à réduire les nuisances et pollutions générées par les activités économiques, notamment industrielles (émissions de gaz à effet de serre, pollution des eaux et du sol, risques technologiques, impact de l'aéroport) ainsi que l'exposition des populations à ces nuisances.
- ▶ Renforcer la complémentarité et la mise en réseau des grands sites industriels (ZIP de Fos, Lavéra, Lyondell Basel, La Mède...).

L'affirmation et la pérennisation du potentiel de production agricole de l'étang de Berre ainsi que la protection de la pêche

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Favoriser et valoriser une agriculture de proximité et respectueuse de l'environnement :
 - affirmer l'identité agricole du territoire et développer la valorisation des produits locaux notamment par le biais des circuits courts ;
 - accompagner le territoire vers une production agricole raisonnée et biologique, afin de réduire les intrants et de concourir à l'objectif de restauration du bassin versant.
- ▶ Protéger les terres, maintenir et développer les activités agricoles :
 - éviter l'urbanisation des surfaces agricoles irriguées ou irrigables localisées au sein de l'enveloppe agricole ;
 - encadrer les nouvelles constructions en les liant à une exploitation agricole, en imposant leur réversibilité en lien avec l'exploitation et en les inscrivant, avec des règles spécifiques, au sein des documents d'urbanisme ;
 - assurer le maintien des grandes filières productives et promouvoir le développement des activités agricoles en veillant à leur compatibilité avec la fragilité du milieu et la qualité des sols, en particulier au sud de l'étang de Bolmon ;
 - délimiter les espaces agri-urbains au sein des plaines (Châteauneuf-les-Martigues, Berre-l'Étang, Saint-Pierre, Saint-Julien, Crau) et les inscrire dans les documents d'urbanisme.
- ▶ Maintenir et développer les activités de pêche :
 - protéger la pêche traditionnelle de l'étang de Berre dite « aux petits métiers » ;
 - limiter les conflits d'usage dans les zones de pêche et trouver un équilibre tourisme / pêche / plaisance dans les ports ;
 - conforter et développer les pôles de services et d'équipements liés à la pêche.

L'encadrement du développement urbain afin de veiller à la qualité de vie des habitants

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Mettre en cohérence toutes les composantes du territoire et privilégier la proximité :
 - favoriser un développement urbain cohérent avec les enjeux environnementaux, l'habitat, l'offre d'emplois et le développement des réseaux de transports collectifs à l'échelle du bassin de vie ;
 - organiser l'accueil des nouveaux habitants à l'échelle du bassin de vie de l'Étang de Berre ;
 - poursuivre et amplifier la revitalisation des centres villes (commerces, services, équipements...) ;
 - veiller à ne pas accroître les enjeux humains et économiques dans les espaces littoraux potentiellement soumis à la submersion marine, au recul du trait de côte...
- ▶ Limiter la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers et l'artificialisation du sol :
 - favoriser le renouvellement urbain, accentuer l'intensification urbaine ciblée et encadrer les projets en extension ;
 - définir les limites de l'urbanisation pour maîtriser l'étalement urbain, ne pas aggraver la fragmentation des milieux et intégrer les contraintes du territoire ;
 - améliorer la perméabilité des sols des espaces urbains futurs et existants, en favorisant la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, en favorisant la désimperméabilisation et la désartificialisation des sols ;
 - identifier, lorsque cela est possible, des périmètres de renaturation et de compensation écologique et de dépollution
- ▶ Assurer la qualité architecturale, paysagère, environnementale et urbaine des aménagements et constructions :
 - mieux encadrer la programmation, la qualité architecturale, l'insertion urbaine des programmes d'habitat neuf (PLUi, ZAC) ;
 - soigner la qualité paysagère des espaces d'interface, en cohérence avec les objectifs du plan de paysage métropolitain ;
 - faire du chenal de Caronte un véritable trait d'union entre mer et étang qui relève autant du potentiel de développement économique et urbain de la ville de Martigues que de la gestion du grand paysage ;
 - préserver et valoriser le patrimoine bâti ;
 - prendre en compte les nuisances sonores liées au trafic aérien de l'aéroport Marseille Provence en lien avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Des recommandations complémentaires au secteur Étang de Berre sont présentes dans les secteurs Golfe de Fos et Axe Fos-A54.

Poursuivre le développement du réseau de transport collectif à haut niveau de service

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

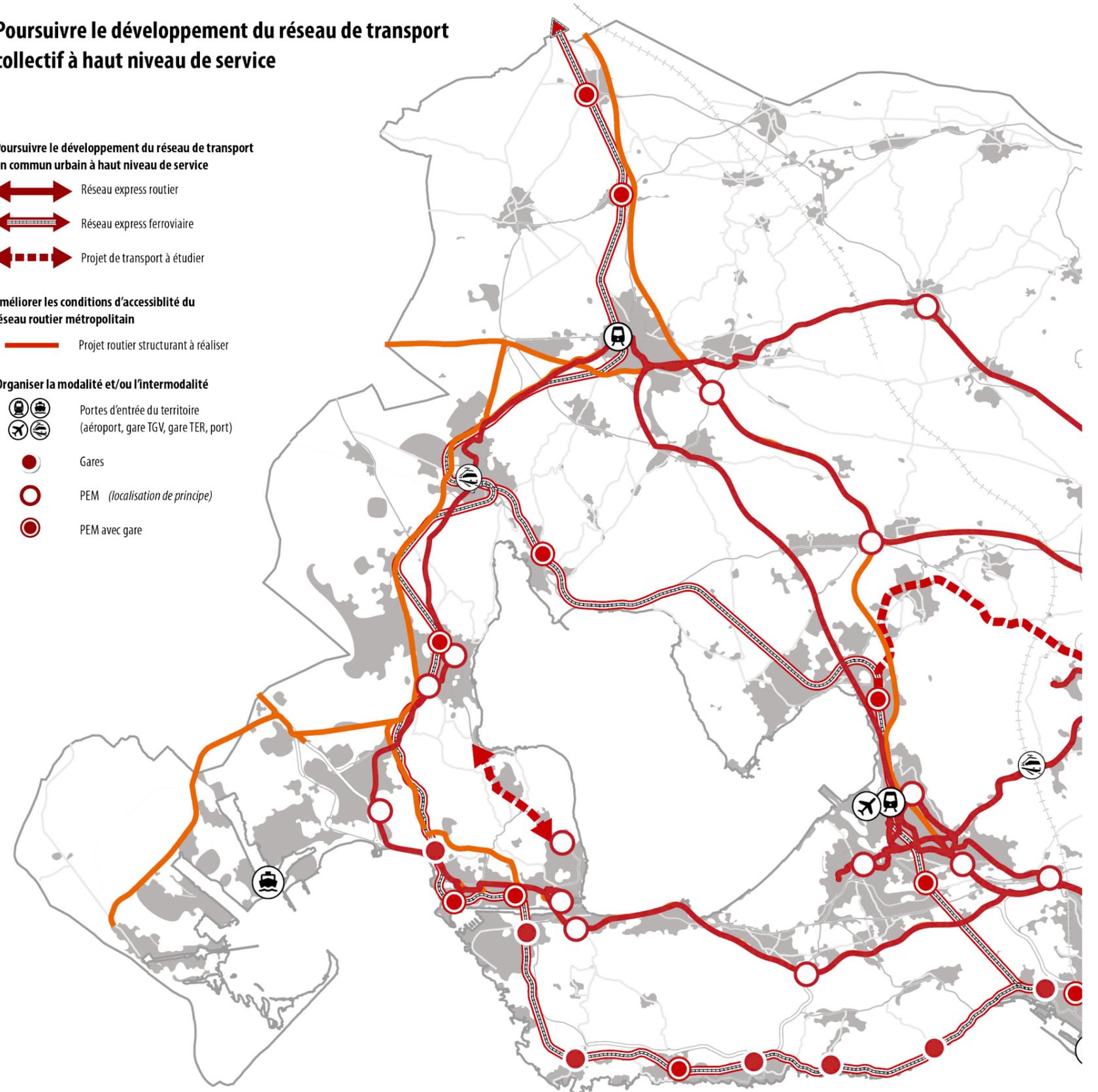
- ↔ Réseau express routier
- ↔ Réseau express ferroviaire
- ↔ Projet de transport à étudier

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Ⓜ Ⓜ Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (localisation de principe)
- PEM avec gare



VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

- Principales zones d'activités économiques existantes
- Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques
- Pôles commerciaux

Développer l'activité maritime

- Pôles d'économie maritime
- Filières courtes, pêche et conchyliculture

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITES, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

- Réseau de transport collectif urbain
- Réseau express ferroviaire
- Autres lignes ferroviaires
- Projet de transport à étudier
- Connexion avec le réseau urbain/interurbain
- Navettes maritimes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (localisation de principe)
- PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser
- Conditions d'accessibilités à améliorer

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

- Réseau vélo

Requalifier les zones/axes en en faveur des modes actifs

- Axes saturés

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

- Enveloppe urbaine
- Principaux potentiel de développement d'habitat
- Pôles de services, commerces et d'équipements
- Limites d'urbanisation à définir

Organiser le renouvellement urbain

- Quartiers prioritaires de la ville
- 1 S'appuyer sur la requalification de la RN 568 en boulevard urbain et le projet du chenal de Caronte pour développer une offre urbaine complémentaire
- 2 Réaménager la ville autour de la RN 568 et RN 569 requalifiées en boulevard urbain

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

- Friches industrielles en reconversion

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

- Réservoirs de biodiversité terrestres
- Corridors écologiques terrestres continus
- Corridors écologiques terrestres en « pas japonais »

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

- Corridors écologiques aquatiques
- Réservoirs de biodiversités majeurs liés aux zones humides
- Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès
- Coupures paysagères
- Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

- Pôles de plaisance
- Sites patrimoniaux naturels et historiques
- Pôles balnéaires / nautiques
- Ports
- Chemins de randonnées
- Projets de développement touristique

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Développer l'attractivité étudiante

- Pôles d'enseignement supérieur, de formation, et de recherche

Accompagner les filières économiques innovante

- Pôle média et filière audiovisuelle

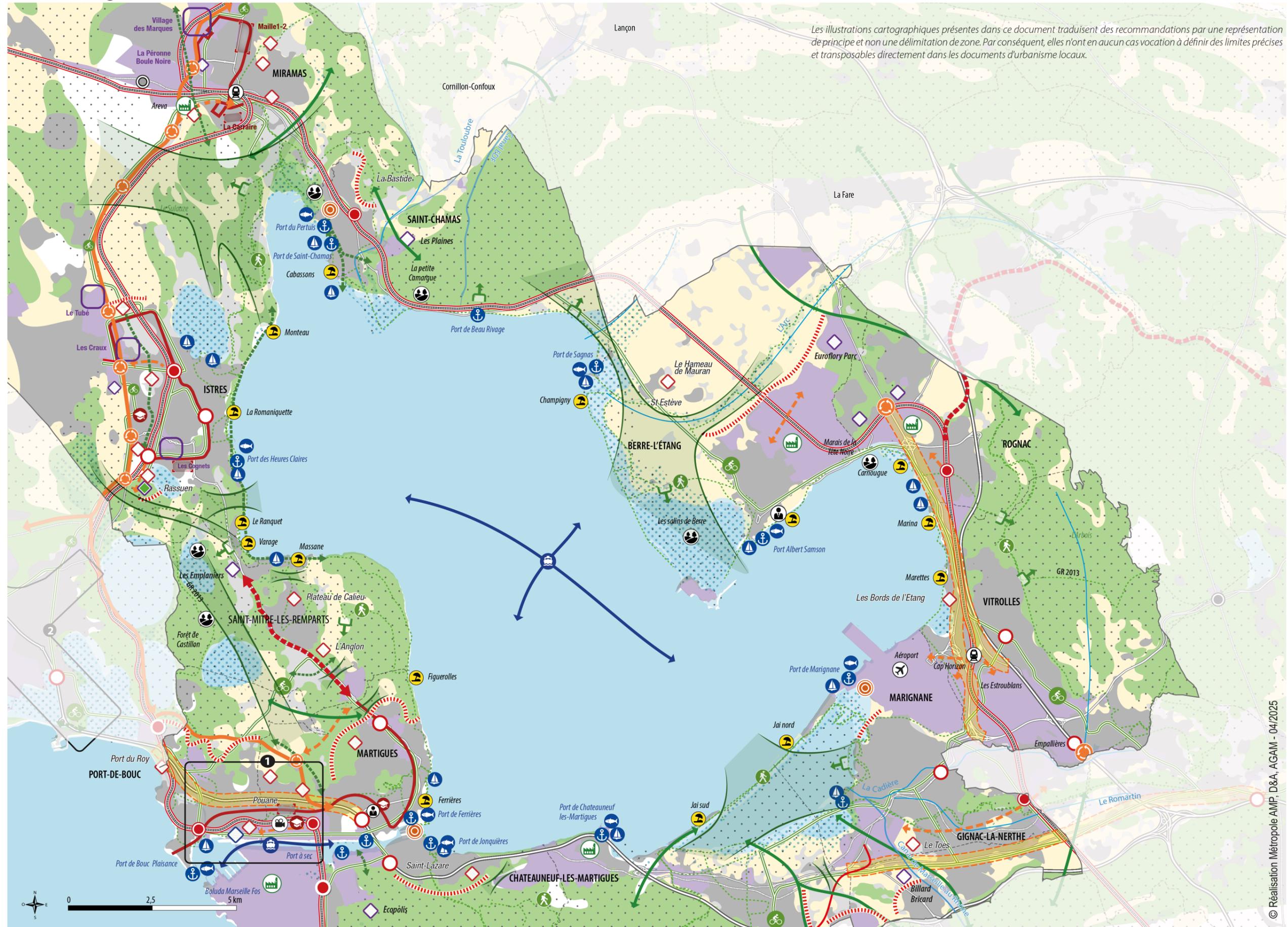
ÉLÉMENTS DE REPÈRE

- Métropole Aix-Marseille Provence
- Tache urbaine
- Espaces à dominante naturelle
- Espaces à dominante agricole
- Espaces interstitiels*

*Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

- Réseau routier structurant
- Réseau routier secondaire
- Surface en eau et zones humides
- Limites communales
- Gare de triage
- Infrastructures de franchissement

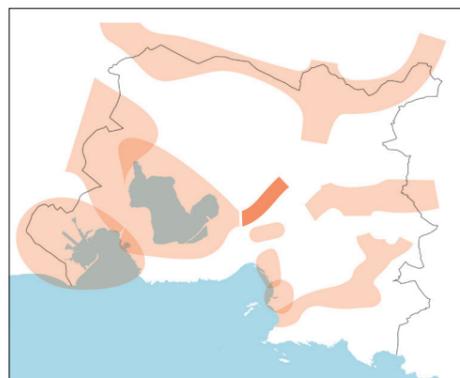
Secteur Étang de Berre



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.

© Réalisation Métropole AMP, D&A, AGAM - 04/2025





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ Pôle métropolitain : Aix-en-Provence
- ▶ Pôles de développement : Vitrolles
- ▶ Pôles de proximité : Cabriès

Secteur à enjeux AIX SUD - CABRIÈS - VITROLLES

Ciblé comme secteur à enjeux pour son positionnement stratégique entre Aix-en-Provence et Vitrolles et pour son ouverture vers l'international avec ses deux portes d'entrées métropolitaines, la gare TGV et l'aéroport, le secteur Aix-sud - Cabriès - Vitrolles se structure autour d'une véritable colonne vertébrale, la RD9. Agrégeant de part et d'autre, des espaces de développement urbain, d'importants pôles d'emplois économiques et commerciaux et des équipements structurants, cet espace économique majeur de la Métropole engendre une forte attractivité, entraîne des problématiques de saturation routière et de pressions induites sur le territoire et ses ressources. Rythmé par ces espaces urbanisés, ce secteur est également marqué par la présence d'une richesse écologique et paysagère majeure, le Massif de l'Arbois, ainsi que par la rivière de l'Arc et sa ripisylve. Cette grande variété de paysages marque le territoire par des séquences urbaines, agricoles et naturelles. Il conviendra donc de rechercher un équilibre et de porter une ambition cohérente entre développement économique, création d'emplois, attractivité résidentielle et préservation des ressources.

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR AIX SUD - CABRIÈS - VITROLLES

Un secteur offrant une position stratégique construit autour d'un axe structurant : la RD9

Le territoire Aix sud - Cabriès - Vitrolles est situé au centre de la métropole Aix-Marseille-Provence. Il est un des lieux d'accueil privilégié du développement ciblé par l'armature métropolitaine avec le « pôle métropolitain » d'Aix-en-Provence et « le pôle de développement » de Vitrolles.

Il est traversé par la Route Départementale 9 (RD9), permettant de relier le sud d'Aix-en-Provence à Vitrolles. Cette véritable colonne vertébrale a servi de socle au développement urbain de l'agglomération aixoise ainsi qu'aux espaces économiques, commerciaux et équipements structurants (gare

Aix-en-Provence TGV, 6MIC, aérodrome, Stadium de Vitrolles, gare VAMP...) venant se greffer à celle-ci. Il bénéficie d'une ouverture à l'international grâce à ses deux portes d'entrées métropolitaines avec la gare Aix-en-Provence TGV et l'aéroport Marseille Provence.

Ce secteur, rythmé par des espaces urbanisés et des séquences naturelles et agricoles, abrite une richesse écologique et paysagère majeure, le Massif de l'Arbois ainsi que la rivière de l'Arc et sa ripisylve.

Un secteur attractif et en développement

Support de nombreux projets, le territoire abrite l'un des premiers pôles d'emploi de la Métropole (le Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence (PAAP)) à vocation mixte mais aussi la Duranne et le technopôle de l'Arbois à vocation tertiaire, la Pioline à vocation commerciale, la zone des Estroublans et la zone aéroportuaire/Airbus Hélicoptère à Vitrolles regroupant des activités industrielles, logistiques, BTP en lien avec la filière aéronautique... Actuellement, ce pôle économique majeur attire près de 40 000 actifs chaque jour.



Plaine des Milles - © Aupa

Sur le plan résidentiel, le secteur est caractérisé par un marché convoité (les Milles, Cabriès-Calas, Les Pinchinades...) et en développement (La Duranne, La Constance...).

Il offre un réseau de transport en commun de plus en plus performant grâce à la création du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) du Plan d'Aillane, à la voie dédiée au transport en commun sur la D9 et à la Gare de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence (VAMP). L'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité de ce réseau restent néanmoins un enjeu pour l'avenir de ce secteur.

Enfin, le territoire s'oriente vers la production d'énergies renouvelables avec la production de gaz à la Pioline et sur le site de l'ISDND, la géothermie à Vitrolles, le photovoltaïque à proximité de la gare TGV...

Cet important développement économique et résidentiel pose des questions d'organisation et d'articulation entre les différentes séquences urbaines et naturelles.

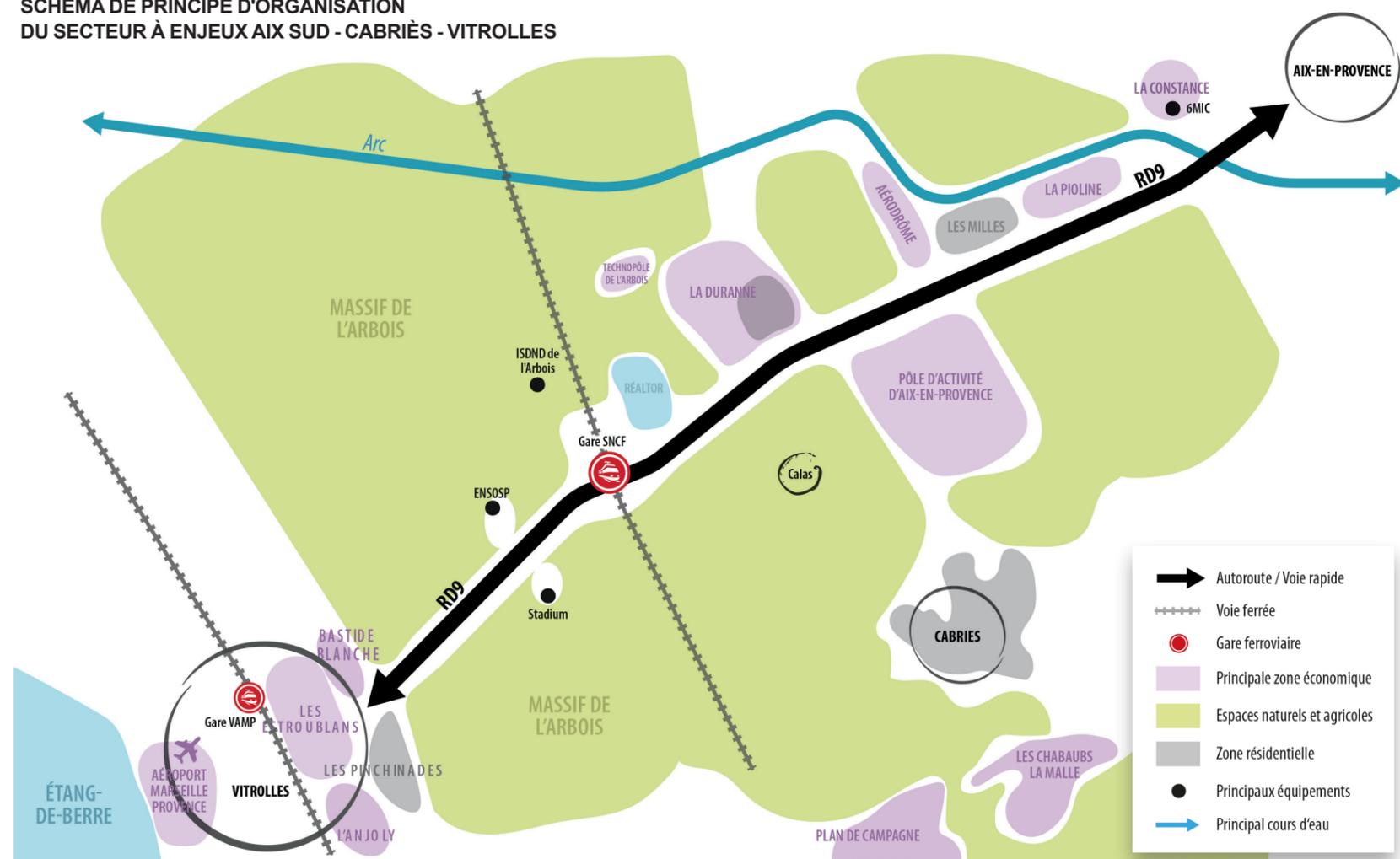
La présence d'un massif remarquable et de grands espaces agricoles

Le territoire Aix sud - Cabriès - Vitrolles recense trois éléments structurants de la trame verte et bleue à l'échelle métropolitaine avec :

- ▶ le massif de l'Arbois qui participe au réseau écologique métropolitain grâce à ces liaisons avec les massifs voisins : La Nerthe-L'Estaque, l'Étoile-Garlaban, la chaîne de la Fare... Ce réservoir de biodiversité, d'environ 15000 hectares, est couvert par plusieurs protections dont un Site Natura 2000 « Plateau de l'Arbois » et un Site Inscrit « massif de l'Arbois » ;
- ▶ le fleuve de l'Arc et sa ripisylve traversant le sud d'Aix-en-Provence et la plaine des Milles ;
- ▶ et les perméabilités écologiques identifiées dans les espaces agricoles et les espaces naturels interurbains.

Il abrite également un grand nombre d'espaces agricoles avec les plaines des Milles à Aix-en-Provence et de Lagremeuse à Cabriès, les Zones Agricoles Protégées existantes sur les secteurs des Pinchinades, des Gorges de Cabriès, du Gros Pin, de Valbacol à Vitrolles et en projet sur Cabriès... qui sont reconnus pour leurs valeurs agronomiques, productives, paysagères et écologiques.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION DU SECTEUR À ENJEUX AIX SUD - CABRIÈS - VITROLLES



© Infographie Agam-Aupa - Septembre 2023

Ainsi de grandes variétés de paysages viennent séquencer le territoire marqué par des interfaces urbaines, agricoles et naturelles. L'Arc et sa ripisylve jouent un rôle fondamental dans la structure et la lisibilité du paysage. Le massif de l'Arbois, en position de belvédère, vaste plateau central, clairsemé de garrigues et de pinèdes, de collines boisées et de cuestas d'argiles rouges, laisse entrevoir des panoramas remarquables sur des éléments naturels forts du territoire métropolitain : Sainte-Victoire, la chaîne de l'Étoile, l'étang de Berre... Le paysage agraire de la plaine des Milles et de Cabriès-Calas, dominé par les cultures de céréales et le maraîchage, offre des vues lointaines sur le grand paysage.

La présence de l'Arc ainsi que sa nappe souterraine confèrent au territoire une ressource en eau.

Le territoire est aussi impacté par **la présence de risques naturels** (risque inondation au niveau de la plaine alluviale de l'Arc et de ses principaux affluents, risque feu de forêt, notamment sur la zone du piémont de l'Arbois, axe de passage des incendies avec le mistral, limité grâce aux activités agricoles présentes...) et technologiques (deux sites Seveso) ainsi qu'à l'exposition à des nuisances (pollutions, bruits...) liées aux installations industrielles et aux axes routiers.

Un secteur fragilisé et soumis à des pressions urbaines

La présence de deux portes d'entrées métropolitaines (gare TGV et aéroport) ainsi que le développement croissant des pôles d'emplois et zones résidentielles confèrent au territoire **une forte attractivité soumettant le secteur à une pression urbaine importante sur ses espaces agricoles et naturels**. Par ailleurs, à une échelle plus globale, le rayonnement des deux pôles métropolitains d'Aix en Provence et de Marseille renforce l'attractivité du secteur.

Cette forte attractivité engendre également **une problématique de saturation des réseaux routiers** découlant des déplacements résidentiels, des déplacements des actifs vers pôles économiques, des flux de transit et des flux logistiques liés aux pôles économiques. Cette problématique est particulièrement présente sur la RD9, la RD543, la traversée du village des Milles et la traversée de la commune de Cabriès-Calas (axe nord-sud et est-ouest).

Le massif de l'Arbois a, quant à lui, été impacté par des implantations successives de plusieurs grands équipements que sont la gare TGV, le Stadium de Vitrolles, le doublement RD9, l'aire d'accueil des gens du voyage, l'Installation de Stockage de Déchets non Dangereux (ISDND de l'Arbois), ...

Plus particulièrement, les abords de la gare Aix-en-Provence TGV souffrent d'une image peu qualitative en raison du stationnement anarchique, de dépôts de déchets sauvages, de la pollution des sols et d'occupations illicites...

Ces constats mettent en évidence les principales particularités propres au secteur Aix sud - Cabriès - Vitrolles :

- ▶ une position stratégique, entre deux grands pôles urbains (Aix-en-Provence et Vitrolles), à proximité immédiate de Marseille, ouvert à l'international (Gare TGV et l'aéroport), et jouissant d'une attractivité économique et résidentielle ;
- ▶ un espace économique majeur de la Métropole, support des 3 filières stratégiques (industries numériques, énergie / environnement et aéronautique) et porteur d'une diversité d'emplois ;
- ▶ la présence d'un réservoir de biodiversité métropolitain (le Massif de l'Arbois), de l'Arc et d'une grande variété de paysage ;
- ▶ mais un territoire dont l'équilibre urbain et environnemental est fragilisé : par une problématique de saturation routière, par la présence de risques naturels et technologiques et par les projets de développement au regard de la qualité des espaces naturels contigus.



Vitrolles, vue depuis le rocher. © Agam



Gare Aix-en-Provence TGV - ©AMP - Francois Moura

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR AIX SUD - CABRIÈS - VITROLLES

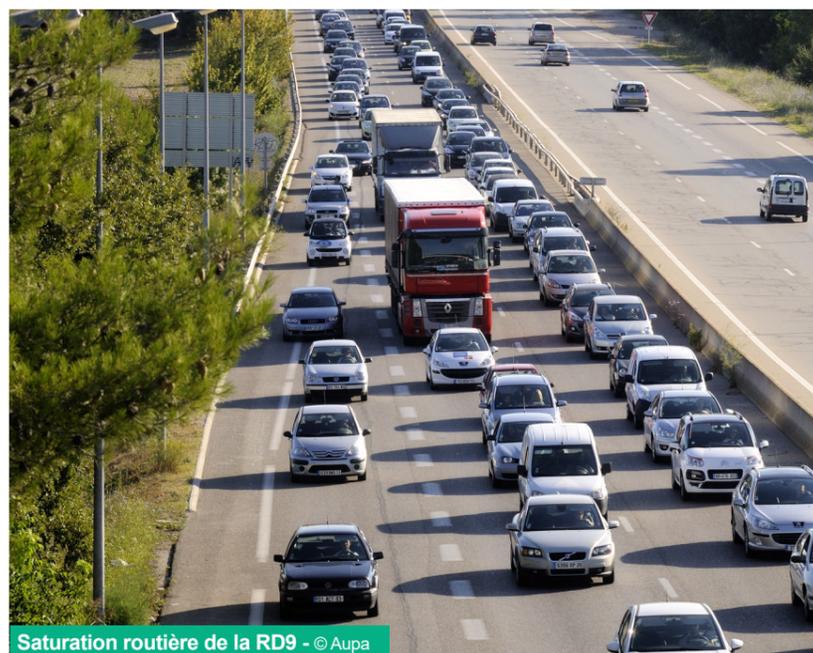
ENJEUX - AIX SUD - CABRIÈS - VITROLLES

- 1 Une stratégie claire d'organisation du développement urbain et la recherche d'un équilibre avec les composantes environnementales et du cadre de vie
- 2 L'affirmation du rayonnement des polarités économiques majeures en soutenant les filières du territoire (Pôle d'activités d'Aix-en-Provence, le Technopôle de l'Arbois et les Estroublans...)
- 3 La préservation et la valorisation des espaces naturels identitaires et de l'agriculture (massif de l'Arbois, plaine des Milles...).

Une stratégie claire d'organisation du développement urbain et la recherche d'un équilibre avec les composantes environnementales et du cadre de vie

RECOMMANDATIONS

- ▶ Garantir les conditions d'accessibilité et de mobilité plus performantes :
 - développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture (BHNS, Zénibus), renforcer les lieux d'intermodalités (PEM de Plan d'Aillane, Pierre Plantée, VAMP, Cap Horizon...) et organiser l'accès routier aux PEM via des parcs relais par exemple ;
 - maintenir la fonctionnalité de la ligne ferroviaire Aix-Rognac et de ses abords, pour y développer le transport de voyageurs, en vue de compléter le réseau de transports collectifs interurbain et renforcer, notamment, la desserte du PEM de Plan d'Aillane ;
 - améliorer l'accès aux pôles d'emplois et détourner les flux de circulation des cœurs de village (Cabriès-Calas...) et renforcer le réseau routier (déviation de Saint-Pons, liaison RD9-D60A...) ;
 - organiser la desserte de proximité vers et au sein du pôle d'activité d'Aix-en-Provence par un BHNS ;
 - développer un réseau vélo structurant (voie verte et véloroute) ;
 - renforcer la gare de Vitrolles-Aéroport Marseille Provence (VAMP) pour en faire une gare majeure à l'échelle métropolitaine via l'aménagement du PEM, le renforcement de son accessibilité et notamment la création d'un transport par câble reliant la gare TER, le site d'Airbus Helicopters et l'aéroport ;
 - étudier les projets de transport depuis le PEM de Plan-de-Campagne vers La Duranne en passant par Calas, vers les Milles et vers la gare TGV d'Aix-en-Provence.
- ▶ Rechercher un équilibre entre la préservation des composantes de l'environnement et les besoins du territoire :
 - s'appuyer sur les projets structurants (la Constance, la Duranne...) pour étoffer l'offre en logement à proximité des zones d'emplois et lieux d'intermodalités, et développer les équipements et services de proximité nécessaires à la vie de quartier, tout en prenant en compte les enjeux écologiques et paysagers des sites ;



Saturation routière de la RD9 - © Aupa

- améliorer le fonctionnement des systèmes d'assainissement et d'enlèvement des déchets de manière à préserver la qualité des milieux aquatiques ;
- valoriser la porte d'entrée métropolitaine représentée par la gare TGV d'Aix-en-Provence en intégrant les enjeux environnementaux, économiques et la nécessaire qualification des espaces environnants, contribuant à la vitrine et à l'image de la Métropole ;
- accompagner l'évolution du site et du bâtiment du Stadium de Vitrolles en l'inscrivant dans le domaine de la transition écologique et du rayonnement du territoire ;
- conforter les équipements de l'École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers (ENSOSP) ;
- poursuivre les réflexions pour le développement d'un projet économique au sud-est de la gare TGV (hippodrome et activités liées) ;
- favoriser et organiser les relations avec les secteurs à enjeux limitrophes (étang de Berre, Plan-de-Campagne...).

L'affirmation du rayonnement des polarités économiques majeures (Pôle d'activités d'Aix-en-Provence, le Technopôle de l'Arbois, les Estroublans...) en soutenant les filières du territoire

RECOMMANDATIONS

- ▶ Accompagner le développement des filières d'excellence (les industries numériques et créatives, l'environnement et l'énergie, santé) dans les sites économiques majeurs du secteur, notamment le Technopôle de l'Arbois, le PAAP, The Camp, la Constance à Aix-en-Provence, les Estroublans, l'Anjoly et Cap Horizon à Vitrolles...

- ▶ Valoriser les abords du site majeur de la gare TGV en renforçant les capacités de gestion des véhicules et développant un espace économique spécifique en lien notamment avec l'environnement et les énergies renouvelables. Dans un cadre maîtrisé et complémentaire au technopôle de l'Arbois participant aux enjeux d'attractivité et de performance du territoire et prenant en compte les enjeux liés au risque feu de forêt ainsi que les enjeux écologiques et paysagers.
- ▶ Prioriser la requalification et la densification des Zones d'Activités Économique productive (ZAE) et éviter/limiter leur mutation vers de la mixité commerciale.
- ▶ Maintenir la vocation et favoriser la requalification, la réhabilitation et la densification des grandes zones commerciales existantes (La Pioline, Grand Vitrolles...).
- ▶ Répondre aux enjeux de décarbonation du territoire en renforçant les capacités de traitement de l'ISDND (Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux), en poursuivant l'engagement vers l'autonomie énergétique, notamment par la valorisation énergétique des déchets
- ▶ Développer les énergies renouvelables et encadrer l'implantation des infrastructures de production en tenant compte des coteaux et des versants à fort enjeux paysagers, priorisant les espaces déjà artificialisés ou anthropisés, maximisant leur « transparence » à l'égard des continuités écologiques, ne portant pas atteinte aux capacités productives des espaces agricoles.

La préservation et la valorisation des espaces naturels identitaires et de l'agriculture (massif de l'Arbois, plaine des Milles...)

RECOMMANDATIONS

- ▶ Préserver le fonctionnement du réservoir de biodiversité du massif de l'Arbois :
 - protéger et/ou restaurer les liaisons écologiques structurantes assurant une connexion entre le massif de l'Arbois et les grands espaces naturels voisins (massif de La Nerthe-l'Estaque, le massif de l'Étoile-Garlaban et la chaîne de la Fare) ;
 - conforter les secteurs cultivés à fort intérêt environnemental situés dans le massif de l'Arbois, en particulier les activités pastorales, favorables à la gestion du risque incendie et à l'entretien des paysages ;
 - permettre le maintien et le développement des productions sylvicoles ;
 - permettre la restauration des continuités écologiques liées à la vallée de l'Arc (ripisylve, zones humides...) en maintenant la zone de respiration du cours d'eau et de ses affluents directs ;
 - sécuriser l'approvisionnement en eau et éviter les conflits d'usage (agriculture, habitat, économie...) ;
 - améliorer la perméabilité des sols des espaces urbains futurs et existants, en favorisant une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, en favorisant la désimperméabilisation et la désartificialisation des sols.



Massif de l'Arbois, vue sur la Sainte-Victoire - © AMP – François Moura

- ▶ Préserver les territoires de recharge de la nappe souterraine de l'Arc.
- ▶ Restaurer et valoriser les fonctionnalités des milieux aquatiques et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau.
- ▶ Maintenir l'activité agricole (notamment les plaines des Milles à Aix-en-Provence et de Lagremeuse à Cabriès, le vallon de Valbacol, les vallées du Bondon, du Gros Pin, des Pradaux – Salvarenque à Vitrolles...) pour leurs qualités productives (circuit courts), la gestion du risque inondation, le maintien des paysages et coupures paysagères...
- ▶ Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques (notamment inondation et feu de forêt) en favorisant une gestion intégrée des risques dans les projets de développement :
 - préserver les zones d'expansion de crue de l'Arc (identifiées dans le SAGE MENELIK) jouant un rôle essentiel dans la réduction de la vulnérabilité face au risque inondation ;
 - constituer ou reconstituer des coupures feu (coupures agricoles, pastoralisme, exploitation forestière raisonnée...) entre les espaces habités et les espaces forestiers, diversifier les essences végétales afin de se prémunir contre le risque incendie, promouvoir une gestion agricole des piémonts ;
- conditionner tout projet d'urbanisation dans les espaces de frange ou diffus peu accessible à la continuité de l'enveloppe urbaine, à une organisation des lisières et à l'aménagement d'espaces tampons.
- ▶ Préserver la grande variété de paysages ainsi que leurs relations de co-visibilités :
 - limiter l'impact des aménagements sur les points de vue remarquables qu'offre la RD 9, notamment sur Sainte-Victoire, le lac du Réaltor, le plateau de l'Arbois, l'étang de Berre... ;
 - pérenniser l'identité paysagère de Valbacol, représentative du plateau de l'Arbois, en soutenant l'activité agricole ;
 - préciser et protéger les coupures paysagères métropolitaines et locales ;
 - préserver les lignes de crêtes et leur perception notamment en bordure du plateau de l'Arbois ;
 - qualifier et travailler la qualité paysagère des interfaces entre espaces urbains, naturels et agricoles pour leur multifonctionnalité (massif de l'Arbois/La Duranne, plaine des Milles / PAAP...) ;
 - concilier le développement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels ;
 - aménager et valoriser les accès aux massifs.



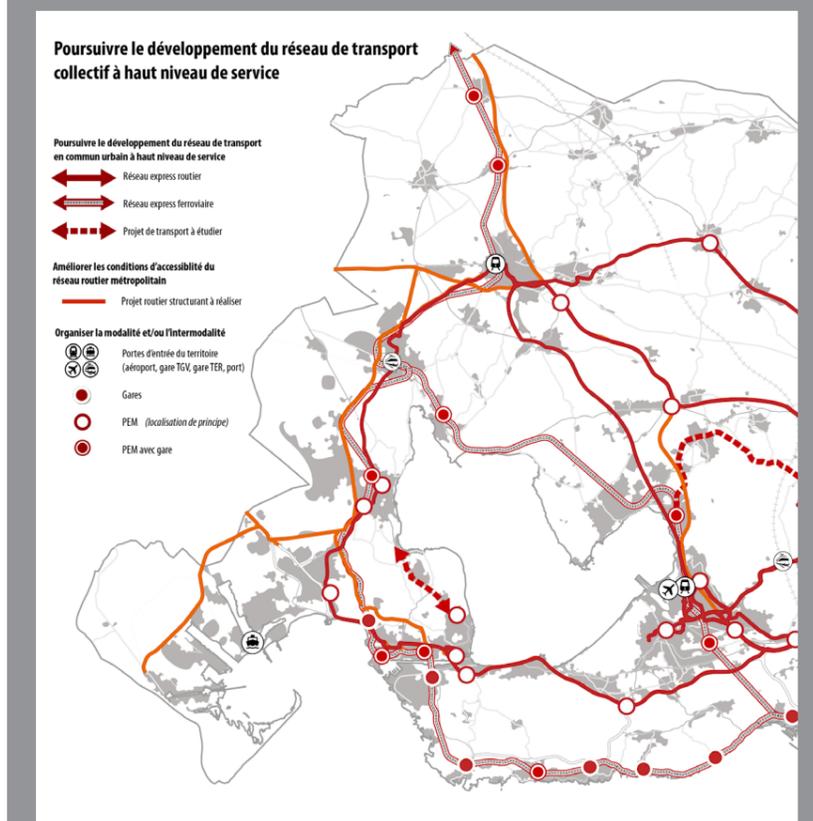
Village historique de Cabriès - © Aupa

AGIR POUR FLUIDIFIER LOCALEMENT LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Ce territoire, au sens large (au-delà du présent secteur à enjeux) souffre au quotidien d'une saturation des réseaux routiers aux heures de pointe particulièrement impactante pour la qualité de vie des populations des secteurs résidentiels traversés (temps de parcours, bruit, pollution, sécurité...). Cela concerne autant le village de Calas (Cabriès) que celui des Milles (Aix-en-Provence) ou encore certains quartiers de Bouc-Bel-Air.

La résolution de cette problématique dépasse le périmètre du présent secteur à enjeux et nécessite la mise en place de solutions à une échelle plus large, afin de mieux maîtriser les principaux flux générés entre les principaux pôles d'emplois et centralités résidentielles : au nord, le Pôle d'activités d'Aix-en-Provence/La Duranne et l'Arbois, vers et depuis le bassin marseillais et le secteur de Gardanne-Haute vallée de l'Arc ; au sud, le bassin d'emplois de la Ville de Marseille, depuis la D9 et les quartiers résidentiels.

Le SCOT apporte des réponses à travers l'objectif d'une part, de renforcement du système de mobilité sur les principaux axes routiers et ferroviaires, s'appuyant sur des transports collectifs performants, améliorant la desserte des principaux pôles d'emplois périphériques ; et d'autre part d'apaisement des axes principaux au sein des cœurs de village et des quartiers.



PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

 Réservoirs de biodiversité terrestres

 Corridors écologiques terrestres continus

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

 Corridors écologiques aquatiques

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

 Coupures paysagères

 Interfaces urbaines

 Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

 Projets d'ENR

 Réseaux d'énergie

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

 Enveloppe urbaine

 Principaux potentiels de développement d'habitat

 Limites d'urbanisation à définir

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITES, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

 Réseau express routier

 Réseau express ferroviaire

 Réseau de transport collectif urbain

 Projet de transport à étudier

 Autres lignes ferroviaires

 Relations avec les territoires limitrophes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

 Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)

 Gares

 PEM (localisation de principe)

 PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

 Solution de contournement à étudier

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

 Réseau vélo

 Circulation à apaiser par l'étude de liaisons TC complémentaires vers et depuis le PEM de Plan-de-Campagne et la gare TGV d'Aix-en-Provence

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

 Principales zones d'activités économiques existantes

 Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques

 Pôles commerciaux

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

 Tache urbaine

 Espaces à dominante naturelle

 Espaces à dominante agricole

 Espaces interstitiels*

* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

 Réseau routier structurant

 Réseau routier secondaire

 Surface en eau et zones humides

 Limites communales

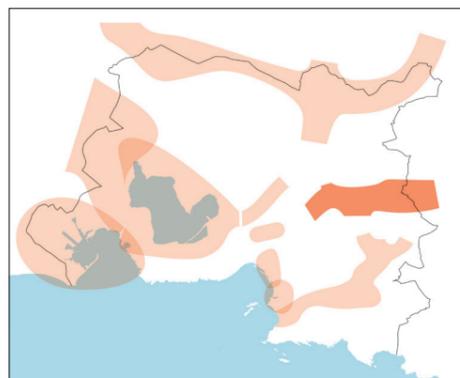
Secteur Aix Sud - Cabriès - Vitrolles

Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.



© Réalisation Métropole AMP, AUPA - 04/2025





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ Pôles de développement : Gardanne
- ▶ Pôles de proximité : Trets, Fuveau, Peynier, Rousset, Châteauneuf-le-Rouge, Puylobier, Meyreuil

Secteur à enjeux GARDANNE HAUTE VALLÉE DE L'ARC

Le secteur Gardanne – Haute Vallée de l'Arc s'organise en deux espaces distincts, avec à l'ouest la plaine de Gardanne-Meyreuil et à l'est la Haute Vallée de l'Arc allant de la commune de Meyreuil vers Trets. Le territoire, traversé par l'Arc, est délimité au nord par la jupe du Cengle et la Sainte-Victoire et au sud par les contreforts du massif de Régagnas. Souligné par ces paysages remarquables, le secteur est également marqué par l'héritage des activités minières et ses grandes infrastructures (usine d'alumine Alteo, puits Y et puits Z à Gardanne), par la Microélectronique à Rousset, par les activités de production d'énergie (centrale thermique de Provence à Gardanne-Meyreuil) et par des grands axes de déplacement routiers (A8/A52, D6, D7).

Ce territoire abrite donc de multiples identités : agricole (piémont Sainte-Victoire, Régagnas...), industrielle (Gardanne/Meyreuil), urbaine et rurale pouvant engendrer des risques, des pollutions et des pressions sur la ressource en eau, les milieux aquatiques du bassin de l'Arc et sur la biodiversité. Dans ce contexte, le territoire aborde, actuellement, des dynamiques de mutations profondes afin de répondre aux enjeux de transition écologique, énergétique et industrielle amenant à la recherche d'un équilibre entre la préservation de l'environnement et les besoins du territoire (en matière d'habitat, d'emploi, de niveau d'équipements et de conditions de mobilité).

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR GARDANNE - HAUTE VALLÉE DE L'ARC

Un territoire traversé par l'Arc et organisé en deux entités géographiques

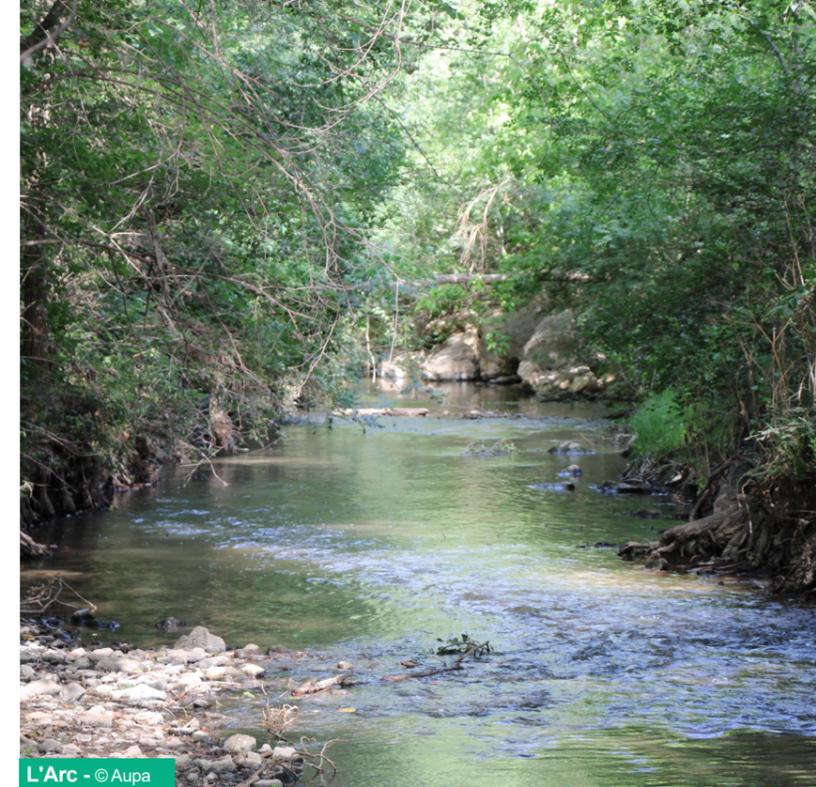
Le secteur à enjeux Gardanne-Haute Vallée de l'Arc se situe à l'est de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Il est **traversé par l'Arc** qui prend sa source au mont Aurélien, entre Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et Pourcieux, et se jette dans l'étang de Berre. L'Arc s'écoule ainsi à l'est à Trets vers l'ouest en direction d'Aix-en-Provence. Sa longueur est de 85 km et possède un réseau hydrographique très développé sur la Haute Vallée de l'Arc. Le secteur est délimité au nord par la jupe du Cengle et la Sainte-Victoire et au Sud par les contreforts du massif de Régagnas.

Ce secteur est organisé en **deux sous-entités géographiques** : la plaine de Gardanne-Meyreuil à l'ouest et la Haute Vallée de l'Arc à l'est, allant des communes de Meyreuil à Trets.

Le territoire de Gardanne se raccorde à l'axe Aix-Marseille tout en étant relié à la Vallée de l'Arc par des liens historiques et fonctionnels et par des enjeux partagés avec Meyreuil (bassin des énergies, voie rapide D6). Son positionnement assure aussi une articulation entre le département du Var et les bassins aixois et marseillais ainsi qu'une connexion entre Aix-en-Provence et le bassin aubagnais.

Le secteur concentre de multiples identités : l'identité agricole à l'extrémité est, marquée par la viticulture (piémont Sainte-Victoire et Régagnas), l'identité mixte agricole et industrielle au centre (plaine de l'Arc), l'identité urbaine marquée par le résidentiel et l'industrie à l'extrémité ouest (continuité urbaine Gardanne/Meyreuil) et, pour finir, l'identité urbaine et rurale des villes et villages.

Le territoire est desservi par **de grands axes de transport routier**, les autoroutes A8 et A52 et les départementales D6 et D7n, **par le ferroviaire** avec le



L'Arc - © Aupa

pôle d'échanges multimodal (PEM) de Gardanne et par **de nombreux PEM existants ou en projet**. Cependant les points d'accès à ces différents réseaux ne sont pas répartis uniformément sur le territoire et sont plus nombreux et diversifiés à l'ouest qu'à l'est du secteur. À noter la présence de la voie Gardanne-Carnoules partiellement désaffectée et potentiel support de projet.

Un territoire structuré par l'Arc et par une variété de paysages, notamment remarquables et agricoles

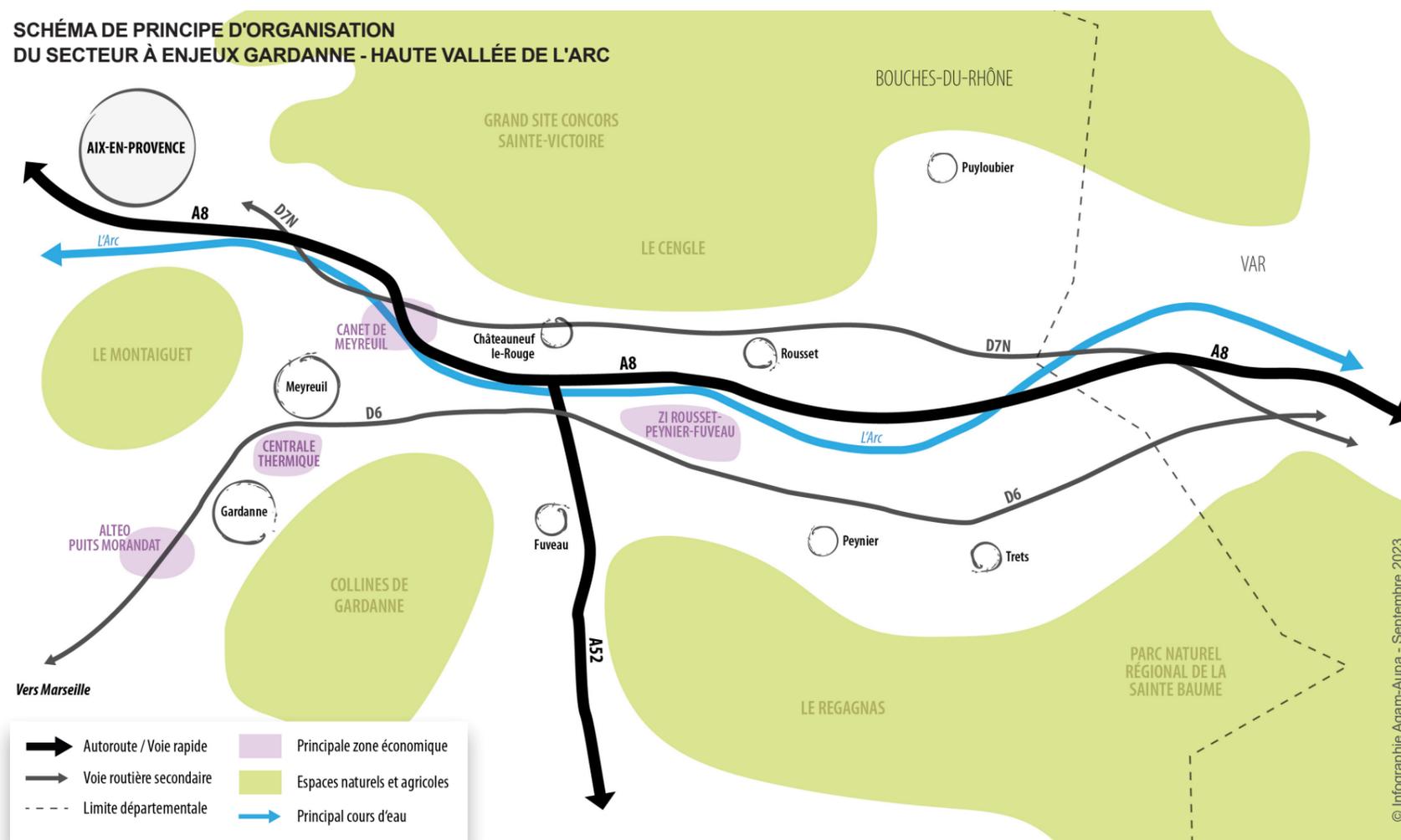
L'Arc, sa ripisylve et ses affluents sont considérés comme des éléments structurants de la Trame Verte et Bleue (TVB) en tant que réservoirs de biodiversité. Il en est de même pour les principaux massifs du territoire avec les collines de Gardanne, la barre du Cengle et le massif de Régagnas.

Dans un contexte de changement climatique, **le fleuve de l'Arc est soumis à des pressions sur les milieux aquatiques et la ressource en eau**. Les cours d'eau sont localement contraints par l'urbanisation et les aménagements en zones agricoles. Malgré les actions engagées pour réduire les pollutions à l'échelle du bassin versant, le secteur subit des pressions sur la ressource en eau :

- ▶ des pollutions d'origine agricoles dans la plaine cultivée avec une qualité dégradée par les pesticides et une sensibilité à l'eutrophisation ;
- ▶ une pression urbaine liée à l'expansion du pôle industriel Rousset-Peynier-Fuveau en bordure de l'Arc qui comporte néanmoins une station de traitement des eaux industrielles avant rejet dans le fleuve ;
- ▶ des prélèvements pour la consommation d'eau sur la ressource souterraine (captages et exploitation commerciale d'une source à Meyreuil, ainsi qu'un projet d'exploitation du forage des Cannebières à Peynier) et pour les activités économiques.

Néanmoins, malgré ces nombreux impacts, les eaux souterraines profondes du secteur restent de très bonne qualité (aquifères du bassin d'Aix-Gardanne). La masse d'eau souterraine des calcaires du bassin de l'Arc est identifiée comme ressource stratégique future par le SDAGE.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION DU SECTEUR À ENJEUX GARDANNE - HAUTE VALLÉE DE L'ARC



Le Grand Site Concors Sainte-Victoire, qui marque le grand paysage, offre des perspectives remarquables et présente de nombreuses covisibilités avec les sites urbains : villes, villages et zones d'activités.

Le territoire est composé de paysages fragmentés entre espaces naturels situés en encadrement du secteur, plaine agricole cultivée au centre de la vallée de l'Arc, petites villes et villages au développement urbain dynamique, ainsi que des sites industriels majeurs dans la plaine de Gardanne-Meyreuil, au niveau du pôle industriel de la Haute Vallée de l'Arc et des récentes extensions pour les activités de logistique.

Le paysage est notamment **marqué par de grandes infrastructures** : l'héritage des activités minières dans le secteur de Gardanne (usine d'alumine Alteo, puits Y et puits Z), les activités de production d'énergie dans la plaine de Gardanne-Meyreuil (centrale thermique de Provence) et les infrastructures routières majeures (A8/A52, péage de la Barque, voie rapide D6, D7n, ancienne nationale 7).

Le territoire est également marqué par l'agriculture, les grands paysages agricoles remarquables du piémont de la Haute Vallée de l'Arc et ceux plus communs. Les espaces agricoles et le vallon de Valabre à Gardanne ainsi que le vallon de Valbrillant à Meyreuil ont été identifiés comme sites identitaires locaux. Préservés pour leur qualité agronomique, leurs caractéristiques paysagères et écologiques, ces espaces sont soumis à des pressions urbaines.



Vue sur Gardanne et la Ste-Victoire - ©AMP - François Moura

Des perméabilités écologiques identifiées dans les espaces agricoles et dans les espaces naturels interurbains permettent de favoriser le maintien des corridors écologiques, notamment le fonctionnement nord-sud de la Vallée de l'Arc et permettant des liaisons entre le massif de Sainte-Victoire et le Regagnas.

Un bassin marqué par différentes polarités économiques dont une forte présence industrielle

Le bassin est structuré autour de trois principales polarités économiques :

- ▶ le pôle industriel et tertiaire de Gardanne-Meyreuil regroupant près de 10 000 emplois avec deux établissements industriels phares (l'usine d'alumine et la centrale thermique de Provence) ;
- ▶ le pôle industriel de Rousset-Peynier-Fuveau majoritairement développé autour de la microélectronique, de l'industrie et de la logistique, complété par quelques activités tertiaires et commerciales dont les surfaces sont néanmoins minoritaires au sein de la zone d'activités ;
- ▶ et le pôle tertiaire en développement au Canet de Meyreuil et La Barque, comportant également une part de commerces.

À l'image des grands sites d'activités historiquement liés à l'énergie, tels que Puits Y. Morandat à Gardanne et la centrale thermique de Provence, le bassin industriel historique du secteur est aujourd'hui fragilisé et en pleine mutation. Afin de réduire la consommation d'énergies fossiles dans l'industrie, des appels à projets permettent de soutenir les stratégies de transition des entreprises dans leurs projets de décarbonation (et notamment l'usine d'alumine Alteo à Gardanne). Un développement plus récent et d'envergure a permis d'accueillir des activités tertiaires dans le secteur du Canet / La Barque et logistiques dans le pôle industriel de la Haute Vallée de l'Arc. De plus, Gardanne devrait accueillir prochainement un centre de formation dédié aux métiers d'Art.

Facteur de rayonnement économique et d'attractivité touristique, la grande plaine alluviale de la Vallée de l'Arc comporte une part importante des exploitations agricoles du territoire, avec des cultures céréalières, maraîchères et à forte valeur ajoutée (viticulture en AOC).

Un territoire globalement attractif sur le plan économique et résidentiel où les espaces agricoles et naturels sont néanmoins impactés par le développement urbain

L'attractivité résidentielle générale du bassin de vie est liée à un équilibre entre environnement, habitat, équipements et services et emplois. Elle s'appuie sur trois centralités représentant des pôles résidentiels importants du bassin de vie : Gardanne, Trets et Fuveau et sur une centralité mixte résidentielle et économique, Rousset, ville importante au sein de la Haute Vallée de l'Arc. Plusieurs communes du territoire, Fuveau, Meyreuil, Châteauneuf-le-Rouge et Peynier fonctionnent de manière polycentrique regroupant des centralités principales et secondaires ainsi que des hameaux.

Le secteur est cependant **contraint par un réseau routier dépendant du relief, saturé sur certains axes** par les déplacements résidentiels, par les déplacements des actifs des pôles économiques, par les flux en transit et par les activités de transports liées aux pôles économiques.

Plus marquée à l'ouest du territoire, l'émergence d'un continuum bâti au caractère diffus résulte du développement urbain et économique du secteur. Il induit une pression importante sur les terres agricoles, les franges des espaces naturels périurbains ainsi que sur les corridors écologiques.

Ce mitage résidentiel important des espaces naturels est notamment présent en périphérie de certaines centralités au niveau du Montaignet, des collines de Gardanne et du piémont du massif de Regagnas ; ainsi qu'au sein des espaces agricoles dans la plaine de Gardanne-Meyreuil et dans la plaine alluviale de l'Arc.

Un territoire marqué par les risques

Le territoire est touché par la **présence de multiples risques naturels** sur le secteur dont le risque inondation au niveau de la plaine alluviale de l'Arc et des principaux affluents avec l'identification d'une zone stratégique d'expansion des crues dans le SAGE de l'Arc ; le risque feu de forêt dans les massifs forestiers notamment ceux au contact d'habitations et le risque minier liés à l'exploitation du lignite.

Le secteur recense également trois sites Seveso de transport de matières dangereuses par canalisation ou sur axes routiers exposant ainsi le territoire à des risques technologiques mais également à des nuisances (pollutions, bruits..) liées aux installations industrielles. Ces installations font actuellement l'objet d'une transition vers des activités moins polluantes.

UNE GESTION DES RISQUES EN ÉVOLUTION SUR LE TERRITOIRE

Des mutations technologiques ont été engagées par l'usine Alteo avec un arrêt des rejets en mer depuis 2020 ainsi qu'un arrêt du stockage à terre sur le site de Mange-Garri (commune de Bouc-Bel-Air). Le site fait actuellement l'objet d'étude de remédiation environnementale.

La centrale thermique de Provence mute également démontrant une tendance générale du territoire à la maîtrise des pollutions et à leur réduction.

Ces constats mettent en évidence les principales particularités du secteur Gardanne / Haute Vallée de l'Arc :

- ▶ un territoire structuré en deux sous-entités géographiques, reliées par l'Arc, des infrastructures routières, des paysages remarquables ainsi qu'une composante industrielle forte du territoire qui aborde des dynamiques de mutations profondes ;
- ▶ un continuum urbain au caractère diffus, notamment à l'ouest, qui tend à se développer et à se banaliser ;
- ▶ un territoire parcouru par de grands axes de déplacement, favorisant la mobilité routière et engendrant des flux conséquents ;
- ▶ une mosaïque d'espaces supports de biodiversité, dans les massifs boisés, au niveau du bassin hydrographique de l'Arc et au sein des espaces agricoles, soumis à la pression urbaine et à des sources de pollutions ;
- ▶ Une vallée agricole bénéficiant de terroirs de qualité et à forte valeur ajoutée (viticulture, céréales, maraîchage), fragilisés face au développement urbain.



LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR GARDANNE / HAUTE VALLÉE DE L'ARC

ENJEUX - GARDANNE / HAUTE VALLÉE DE L'ARC

- 1 L'accompagnement de la mutation économique des principales polarités économiques et du tissu industriel.
- 2 La préservation durable de la ressource en eau, des milieux aquatiques du bassin de l'Arc, de la biodiversité et des paysages, dans un contexte de changement climatique et au regard des pressions urbaines, des risques et des pollutions.
- 3 La préservation et la valorisation du terroir agricole, des espaces naturels et des paysages remarquables dans un contexte de dynamiques urbaines et notamment de mutations économiques.
- 4 La recherche d'un équilibre entre la préservation des composantes de l'environnement et les besoins du territoire en habitat / emploi / niveau d'équipements / conditions de mobilité.

L'accompagnement de la mutation économique des principales polarités économiques et du tissu industriel

RECOMMANDATIONS

- ▶ Affirmer la vocation industrielle du secteur dans un objectif de transition écologique et énergétique
 - Polariser le tissu industriel en s'appuyant sur les trois grandes polarités économiques que sont le pôle industriel et tertiaire de Gardanne-Meyreuil, le pôle industriel de Rousset-Peynier-Fuveau et le pôle tertiaire du Canet de Meyreuil / La Barque.



Cultures céréalières et viticulture dans la Haute Vallée de l'Arc - © AMP - François Moura

- Maîtriser le développement de la logistique au regard des besoins et opportunité du territoire.
 - S'appuyer sur les filières en devenir du territoire pour accueillir des établissements innovants dans les domaines de la production d'énergie, la production industrielle, la formation et la recherche scientifique.
 - Optimiser le foncier disponible dans les principales zones d'activités, notamment les capacités de densification et le potentiel de mutation des friches dans un contexte de raréfaction du foncier, avant tout projet d'extension.
 - Valoriser les délaissés urbains, les grandes toitures et les espaces de stationnement, tout particulièrement au sein des zones d'activités, par le déploiement de production d'énergies renouvelables.
- ▶ Encourager l'implantation des pôles de formation.
 - ▶ En complémentarité de l'optimisation du foncier, renforcer les principaux pôles économiques :
 - Pour les activités industrielles, notamment les secteurs de Jean de Bouc à Gardanne, le Sarret à Meyreuil et le pôle industriel de Rousset-Peynier-Fuveau (Favary, La Treille, Saint Charles),
 - Pour les activités commerciales, en recentrant le commerce dans les centres-villes, en limitant et en encadrant les implantations commerciales en périphérie.
 - ▶ Rechercher un équilibre entre l'accompagnement des besoins économiques d'un secteur attractif et le cumul des pressions foncières exercées, en particulier sur les espaces agricoles et les paysages : pôle de Gardanne-Meyreuil, pôle du Canet, pôle industriel Haute Vallée de l'Arc, ZAE de Trets.
 - ▶ Maintenir la fonctionnalité de la voie ferrée entre Gardanne et la centrale thermique pour rétablir un éventuel transit de marchandises.



Puits Morandat Gardanne - © AUPA

- ▶ Veiller à réduire les nuisances et pollutions générées par les activités économiques, notamment industrielles ainsi que l'exposition des populations à ces nuisances.

La préservation durable de la ressource en eau des milieux aquatiques du bassin de l'Arc, de la biodiversité et des paysages

RECOMMANDATIONS

- ▶ Restaurer et valoriser les fonctionnalités des milieux aquatiques, les zones humides et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (l'Arc, la Luynes, le Grand Vallat, l'Aigue-Vive, Ruisseau de Genouillet, Vallat de Longarel, Vallat des Très Cabrès, Ruisseau de Saint-Pancrace), notamment pour leurs fonctionnalités écologiques et dans l'objectif d'une remise en état des corridors écologiques ainsi que pour la gestion du risque inondation.
- ▶ Préserver les potentialités d'alimentation en eau pour le futur représentées notamment par les masses d'eau souterraines du bassin de l'Arc.
- ▶ Améliorer la perméabilité des espaces urbains futurs et existants, en favorisant une gestion intégrée des eaux de ruissellement pluvial, en favorisant la désimpermeabilisation et la désartificialisation des sols, en renforçant les maillages de la nature en ville et en les connectant à la Trame Verte et Bleue.
- ▶ Réduire la vulnérabilité au risque inondation dans la Vallée de l'Arc en encadrant le développement urbain dans les secteurs soumis aux risques, en préservant les zones d'expansion des crues dans les espaces agricoles et les espaces naturels de la Vallée de l'Arc, et en favorisant leur multifonctionnalités (usage agricole productif et usage récréatif et de découverte du patrimoine naturel).



Habitat diffus à Meyreuil - © Aupa

- ▶ Limiter les pollutions et les nuisances issues des activités industrielles, tertiaires, résidentielles et du transport, en particulier sur les composantes de l'environnement que sont les masses d'eau souterraines et superficielles du bassin de l'Arc, la trame noire et l'ensemble de la Trame Bleue du bassin versant ainsi que les zones humides.

La préservation et la valorisation du terroir agricole, des espaces naturels et des paysages remarquables dans un contexte de dynamiques urbaines

RECOMMANDATIONS

- ▶ Préciser et protéger les coupures paysagères métropolitaines et locales dans la Vallée de l'Arc afin de conserver le potentiel foncier agricole, de maintenir les paysages ouverts ainsi que les fonctionnalités écologiques de



Marché de Gardanne - © AMP - François Moura

la plaine et du piémont, entre les entités urbaines résidentielles et économiques (Le Canet de Meyreuil, La Barque, la ZI Rousset-Peynier-Fuveau et Trets...).

- ▶ Préciser et protéger les réservoirs de biodiversités et leurs abords (Le Montaignet, le Cengle, le Regagnas...)
- ▶ Délimiter les espaces agricoles et les potentiels de reconquête afin de valoriser les filières agricoles alimentaires (maraîchage, céréales), les filières à forte valeur ajoutée (viticulture, oléiculture), en instaurant des outils de protection (par exemple les ZAP de Châteauneuf-le-Rouge, Meyreuil secteur Valbrillant, Fuveau) et en organisant les filières agricoles particulières (centres équestre et pépinières) notamment dans la plaine agricole.
- ▶ Préserver les secteurs stratégiques qui ont une forte valeur agronomique.
- ▶ Eviter l'urbanisation des surfaces agricoles irriguées ou irrigables localisées au sein de l'enveloppe agricole (cf : DOO).
- ▶ Prendre en compte la qualité des grands paysages, des structures paysagères remarquables du territoire (montagne et piémont Sainte-Victoire, massifs du Montaignet, des collines de Gardanne et du Regagnas) ainsi que les relations de covisibilités avec ces derniers, et trouver un équilibre entre développement urbain et préservation des espaces agricoles et naturels.
- ▶ Maintenir des ouvertures sur le paysage, tout particulièrement dans les secteurs de sensibilité paysagère, aux abords de la D7n, au niveau des points perspectifs sur le paysage, en limitant notamment le développement urbain dans ces espaces.
- ▶ Veiller à la qualité paysagère des interfaces entre espaces urbains et naturels/agricoles pour les nouveaux secteurs d'extension de l'urbanisation, améliorer les franges urbaines existantes notamment en évitant le mitage urbain dans les massifs (pour des aspects paysagers et d'exposition au risque) et en préservant les coupures d'urbanisation.
- ▶ Assurer la protection et la mise en valeur des espaces naturels périurbains,

et notamment le Montaignet et les collines de Gardanne, insérés dans un tissu urbain existant, et organiser l'accessibilité au public.

- ▶ Préserver et valoriser les paysages remarquables, encadrer et développer l'accessibilité au public (l'Arc et ses abords, le piémont viticole, les itinéraires de découverte).
- ▶ Favoriser les énergies renouvelables produites à partir d'une ressource locale, notamment solaire et photovoltaïque (en zones d'activités), bois (centrales biomasses) et méthanisation (mutualisation avec les filières agricoles).
- ▶ Encadrer l'implantation des infrastructures de production en évitant les coteaux et les versants à fort enjeux paysagers, priorisant les espaces déjà artificialisés ou anthropisés, maximisant leur « transparence » à l'égard des continuités écologiques, ne portant pas atteinte aux capacités productives des espaces agricoles.

La recherche d'un équilibre entre la préservation des composantes de l'environnement et les besoins du territoire

RECOMMANDATIONS

- ▶ Conforter le rôle structurant de la polarité Gardanne (pôle de développement de l'armature urbaine) et dynamiser les petites villes et villages de la Haute Vallée de l'Arc
- ▶ Renforcer la polarité de Trets (pôle d'équilibre de l'armature urbaine) en complémentarité des actions du programme Petites Villes de Demain.
- ▶ Rechercher un équilibre habitat-emploi au sein du bassin de la Haute Vallée de l'Arc notamment en favorisant le développement urbain au cœur des principales centralités.
- ▶ Améliorer la desserte du secteur par le réseau de transports collectifs notamment :
 - à l'ouest par le renforcement de la liaison ferroviaire Aix-Marseille via le PEM de Gardanne ;
 - à l'est par la mise en place de lignes REM (Aix-Trets et Aix-Aubagne)
 - par le renforcement et la création de PEM (5 PEM sur l'ensemble du secteur) ;
 - en organisant le rabattement des polarités situées au nord de l'A8 vers le réseau TC.
- ▶ Fluidifier le trafic issu du résidentiel et des activités économiques, notamment par la création d'un barreau de liaison entre l'A8 et la D6 (contournement du hameau de La Barque).
- ▶ Structurer un réseau vélo intégrant une liaison Aix/pôle industriel de Rousset-Peynier-Fuveau/Trets, développer les modes actifs au sein de la ZI.
- ▶ Maintenir la "fonctionnalité" de la voie ferrée Gardanne-Carnoules à tout type d'usage (loisir/tourisme, transport de voyageurs, marchandises...)
- ▶ Améliorer les connexions entre le pays d'Aix et le Pays d'Aubagne.



PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

-  Réservoirs de biodiversité terrestres
-  Corridors écologiques terrestres continus

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

-  Corridors écologiques aquatiques

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

-  Coupures paysagères
-  Interfaces urbaines
-  Points de vue vers les paysages emblématiques
-  Principales routes paysagères
-  Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

-  Friches industrielles en reconversion

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

-  Projets d'ENR

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

-  Enveloppe urbaine
-  Principaux potentiels de développement d'habitat
-  Limites d'urbanisation à définir

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

-  Réseau express routier
-  Réseau express ferroviaire
-  Autres lignes ferroviaires
-  Relations avec les territoires limitrophes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

-  Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
-  Gares
-  PEM (*localisation de principe*)
-  PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

-  Projet routier structurant à réaliser

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

-  Réseau vélo

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

-  Principales zones d'activités économiques existantes
-  Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques
-  Site facteur de risque technologique

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Accompagner les filières économiques innovantes

-  Offre tertiaire, favorisant la création des locaux mutualisés

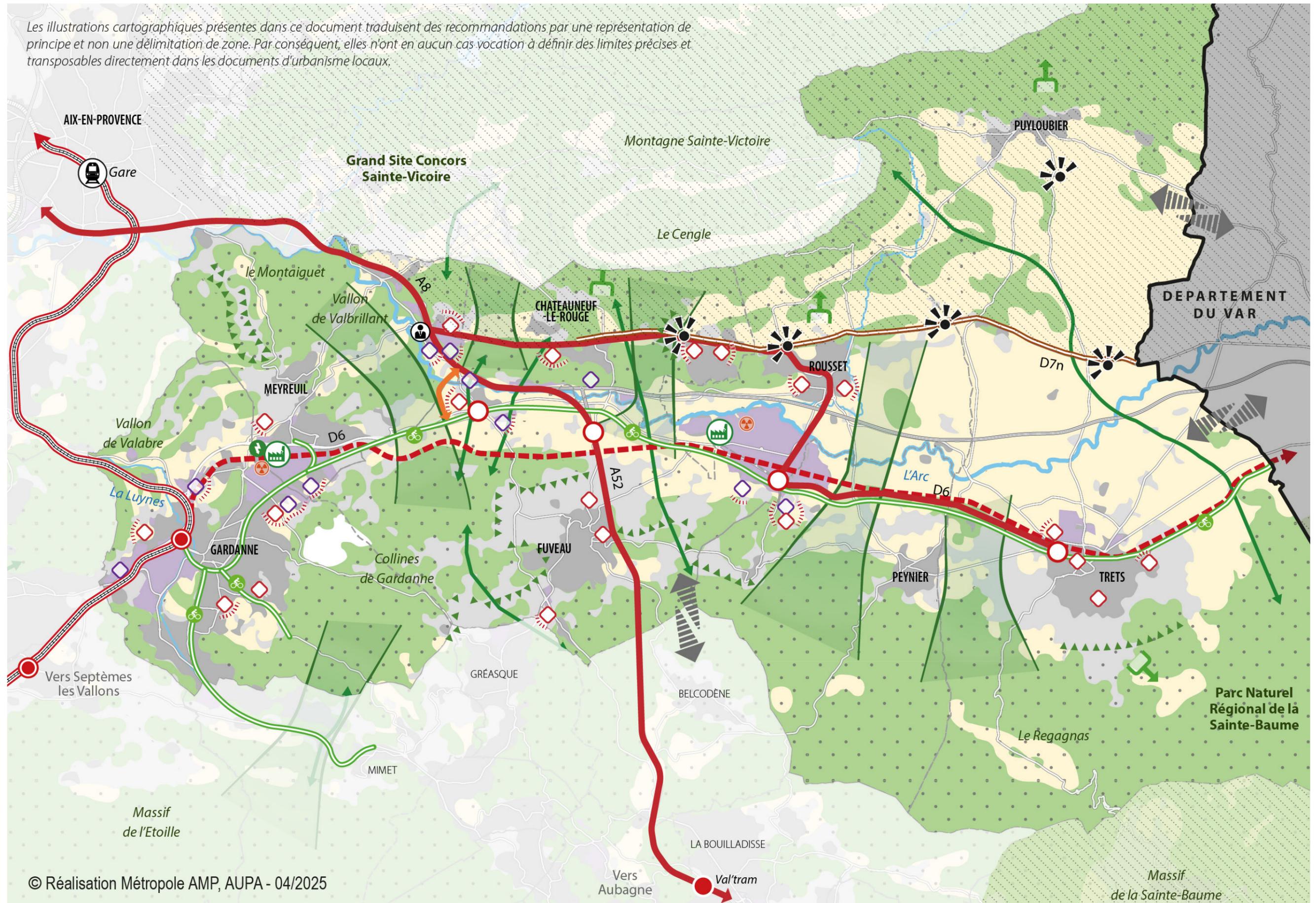
ÉLÉMENTS DE REPÈRE

-  Métropole Aix-Marseille Provence
-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier secondaire
-  Voie ferrée
-  Grand site classé, Parc National, PNR
-  Puylobier Commune adhérente au PNR
-  Surface en eau et zones humides
-  Limites communales
-  Tache urbaine
-  Espaces à dominante naturelle
-  Espaces à dominante agricole
-  Espaces interstitiels*

* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

Secteur Gardanne - Haute Vallée de l'Arc

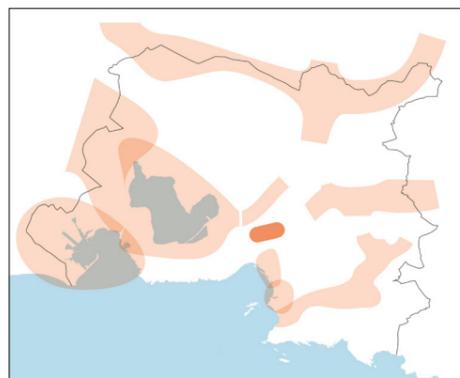
Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.



© Réalisation Métropole AMP, AUPA - 04/2025







ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ Pôles de développement : Les Pennes-Mirabeau, Septèmes-les-Vallons
- ▶ Pôles de proximité : Cabriès, Bouc-Bel-Air

Secteur à enjeux

PLAN DE CAMPAGNE

Bénéficiant d'un positionnement au cœur de la Métropole, entre Aix-en-Provence et Marseille, le secteur de Plan-de-Campagne se situe sur un nœud d'infrastructures importantes : à la croisée entre les autoroutes A7 et A51, desservi par deux routes départementales structurantes (RD6 et RD543) et traversé par la ligne ferrée Aix-Marseille. Cette implantation stratégique lui confère une bonne accessibilité routière qui a permis l'implantation d'un pôle exceptionnel qu'est la zone commerciale et de loisirs de Plan de Campagne ainsi que l'arrivée de plusieurs pôles d'activités et d'emplois sur le territoire (Les Chabauds, La Malle et le complexe commercial sportif et de loisirs de la petite Bastide à Bouc-Bel-Air, la zone de la Haute Bédoule et du Pré de l'Aube à Septèmes-les-Vallons...). Mais cette grande accessibilité suscite des déplacements presque exclusivement motorisés générant des problèmes de saturation des réseaux routiers sans réel moyen de substitutions par les transports en commun et les mobilités douces.

Première zone commerciale de France en termes de nombre de visiteurs, avec plus de 500 commerces et services soit environ 360 000 m² de surface de vente sur 162 hectares (sources Sud Foncier Eco 2024), la zone commerciale et de loisirs de Plan de Campagne se caractérise par une forte spécialisation dans les domaines de l'équipement de la maison et du bricolage-jardinage, d'équipement de la personne et par des activités ludiques et de loisirs très développées. Mais son rayonnement indéniable est aujourd'hui confronté à l'évolution des pratiques commerciales face à l'avènement du e-commerce et des modes de consommation plus éco-responsable.

Le secteur de Plan de Campagne doit également porter une attention particulière à la préservation de son environnement immédiat car il est situé à la lisière de trois espaces naturels boisés majeurs : le plateau de l'Arbois au nord, la chaîne de La Nerthe à l'est et le massif de l'Étoile au sud. L'attractivité grandissante de la zone a conduit à un développement au fil de l'eau engendrant des espaces fortement artificialisés. Ce mode d'urbanisation a donné naissance à un paysage banalisé venant fragmenter et altérer le fonctionnement de ces espaces de biodiversité. Il convient donc de prendre en compte les pressions induites sur le territoire et ses ressources pour rechercher un équilibre et porter une ambition cohérente entre développement économique, création d'emplois, amélioration de l'accessibilité et préservation de l'environnement.

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR PLAN DE CAMPAGNE

Un positionnement à la croisée de trois grands bassins de vie

Le secteur Plan-de-Campagne se situe à la **croisée de trois grands bassins de vie** : Marseille, la partie est de l'étang de Berre et Aix-en-Provence. Positionné sur un nœud d'infrastructures importantes (A7-A51), desservi par deux routes départementales structurantes (RD6 et RD543) et traversé par la ligne ferrée Aix-Marseille, ce secteur bénéficie d'une bonne accessibilité notamment routière.

Ce positionnement stratégique a permis l'implantation de la zone commerciale et de loisirs de Plan de Campagne ainsi que des pôles d'activités et d'emploi : à l'est, Les Chabauds / La Malle à Bouc-Bel-Air, prolongés par l'usine de La Malle (cimenterie) et le complexe commercial sportif et de loisirs de la petite Bastide ; au sud, la zone de la Haute Bédoule et du Pré de l'Aube à Septèmes-les-Vallons.

Il est également situé à la **lisière de trois espaces naturels boisés** majeurs : plateau de l'Arbois au nord, la chaîne de La Nerthe à l'est et le massif de l'Étoile au sud avec la présence d'espaces agricoles interstitiels marquant l'espace et le paysage. L'ensemble délimitant des coupures d'urbanisation entre les différents espaces agglomérés.

Le secteur crée ainsi une zone de transition entre Marseille et Aix-en-Provence, **un couloir de liaison qui concentre des activités artisanales et commerciales et une urbanisation autour de la RD6 et de l'autoroute A51 Aix-Marseille**.

A noter, que ce secteur à enjeux est également en connexion directe avec le secteur à enjeux Gardanne - Haute Vallée de l'Arc par la RD6.

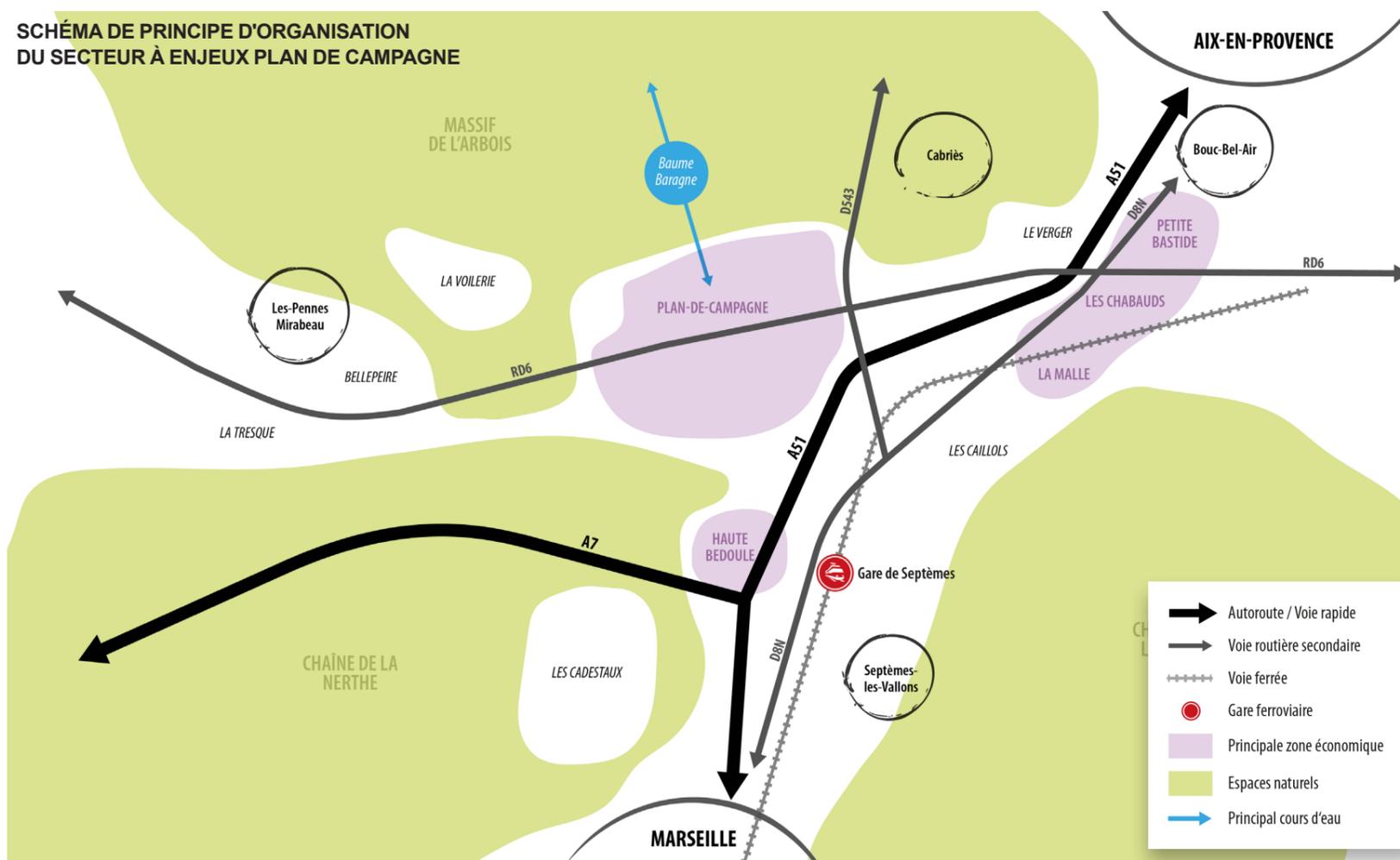
Un pôle commercial, économique et d'emploi majeur

L'attractivité du secteur est notamment due à la présence de la polarité exceptionnelle qu'est la zone commerciale et de loisirs de Plan-de-Campagne.

Avec plus de 500 commerces et services, environ 360 000 m² de surface de vente sur 162 hectares (sources Sud Foncier Eco 2024), elle est **la première zone commerciale de France en termes de nombre de visiteurs** avec 49 millions de visiteurs annuels estimés (2023). Ouvert 7/7 jours (dimanche inclus), son attractivité demeure avec une zone de chalandise bien plus large que la métropole AMP et une fréquentation en hausse au cours des dernières années plus de 40% de visiteurs entre 2021 et 2022.

Considérée comme la première polarité commerciale métropolitaine, la zone commerciale de Plan-de-Campagne se caractérise par une forte spécialisation dans les domaines de l'équipement de la maison et du bricolage-jardinage (1^{er} pôle d'AMP), par une offre développée en matière d'équipement de la personne (2^e pôle d'AMP après Marseille centre) et par des activités ludiques et de loisirs très développées.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION
DU SECTEUR À ENJEUX PLAN DE CAMPAGNE



© Infographie Agam-Aupa - Septembre 2023

Dans un contexte de suroffre commerciale à l'échelle métropolitaine (1700 m² de surfaces commerciales pour 1000 habitants pour la métropole AMP contre 960 m² au niveau national), la zone commerciale permet de répondre aux besoins des habitants de la métropole.

Mais son rayonnement indéniable est aujourd'hui confronté à l'évolution des pratiques commerciales face à l'avènement du e-commerce et des modes de consommation plus éco-responsable. Elle devra **évoluer dans un contexte de priorisation et de redynamisation des commerces de centres-villes et de réflexion portant sur la rareté foncière et la consommation d'espace**.

Le secteur de Plan-de-Campagne est également renforcé par la **présence d'espaces d'activités périphériques à la zone commerciale** avec :

- ▶ la zone d'activités des Chabauds-La Malle à Bouc-Bel-Air. Cette zone à vocation mixte (industrielle, logistique et de services) présente des incidences d'usages entre la logistique et les autres vocations ;
- ▶ le complexe commercial sportif et de loisirs de la petite Bastide (Décathlon Village) ;
- ▶ la zone d'activités de la Haute Bédoule à Septèmes-les-Vallons, elle aussi, à vocation mixte (construction, services, artisanats...). Elle est insérée dans

un tissu résidentiel, enclavée à proximité du carrefour autoroutier A51 / A7 avec une accessibilité limitée ;

- ▶ la zone d'activités du Pré de l'Aube à Septèmes-les-Vallons qui est, quant à elle, une zone à vocation artisanale, à proximité du centre-ville ;
- ▶ et enfin, la cimenterie de la Malle, adossée à la carrière de la Malle à Septèmes-les-Vallons qui exploite les ressources naturelles. L'entreprise s'est engagée à améliorer son processus industriel face à des épisodes passés et ponctuels de pollution de l'air par des particules.

Le secteur est l'un des plus importants pôles d'emploi de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Il propose environ 8 000 emplois répartis sur la zone commerciale et les zones d'activités et d'emplois périphériques.

Il recense aussi **des zones de futurs projets à vocation économique** tels que l'extension de la zone d'activités de la Haute Bédoule, le devenir de la friche des Rigons au cœur de la zone commerciale et les projets autour du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et du quartier de garde.

Une accessibilité routière laissant peu de place aux autres mobilités

La zone commerciale, implantée le long de la RD6, est desservie, à l'est, directement par l'échangeur A51 et à l'ouest par l'échangeur sur l'A7, via la D6. Elle accueille des déplacements internes presque exclusivement motorisés (62 000 déplacements journaliers effectués vers et depuis la zone pour sa fréquentation ainsi que pour les déplacements domicile/travail en transit) provoquant **une problématique de saturation routière fréquente** aux heures de pointe, en fin de journée et le week-end (A51), avec des remontées de file sur les autoroutes.

Le réseau secondaire (D6/D8n et D543) complète l'accessibilité et subit les déplacements de transit et les flux de fréquentation de la zone commerciale, notamment selon l'état de la circulation sur l'autoroute A51 :

- ▶ entre le rond-point des Pennes-Mirabeau et l'entrée ouest de la zone (D6) ;
- ▶ la traversée de la route de Calas (RD543) ;
- ▶ et la traversée de Bouc-Bel-Air et de Septèmes-les-Vallons (D8n).

Actuellement, une voie ferrée traverse, au sud-est, le site avec une desserte à la gare de Septèmes. Un projet de halte ferrée, positionné à l'est de la zone commerciale, pourrait permettre de desservir la zone commerciale ainsi que le tissu résidentiel périphérique.

À ce jour, **la desserte en transport en commun est peu développée sur le secteur**. Elle se limite à la navette Aix-Marseille via D8n (ligne 51) ainsi que d'autres lignes plus ponctuelles. Le réseau local (ex-Bus de l'Étang) depuis et vers le terminus du Zénibus (BHNS) aux Pennes-Mirabeau, sera bientôt complété avec le projet de prolongement du BHNS vers Plan-de-Campagne et son futur terminus au PEM articulé avec la future halte ferrée.

La configuration routière et autoroutière au sein de la zone commerciale offre un cadre urbain et paysager peu propice à la pratique des mobilités douces. En effet, malgré les aménagements récents réalisés pour la traversée piétonne de la D6, la zone manque d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs.



Saturation routière du secteur Plan de Campagne - © Aupa

Un patrimoine naturel, agricole et paysager fragilisé, dans un territoire soumis aux risques inondations et feux de forêt

La proximité avec plusieurs franges de massifs boisés notamment les versants sud de l'Arbois, les contreforts de l'ubac de l'Étoile et la terminaison est de la chaîne de l'Estaque, expose le secteur au **risque feu de forêt**.

Les nombreuses ruptures constituées par les infrastructures routières, ferroviaire et par le développement urbain ont fragmenté les corridors écologiques fonctionnels.

L'attractivité grandissante de la zone a conduit à **un développement au coup par coup engendrant des espaces fortement imperméabilisés**. Cette artificialisation des sols impacte la zone lors d'épisodes de fortes pluies et soumet ces espaces aux risques inondation et ruissellement pluvial. La situation en cuvette dont l'exutoire naturel des eaux de pluie, le vallon de Baume-Baragne, est très étroit vient d'autant plus aggraver le risque inondation de la zone.

De plus, dans un contexte de changement climatique, la configuration en cuvette couplée à l'imperméabilisation des sols entraîne également un phénomène **d'îlot de chaleur urbain** qui rend très inconfortable la zone en période estivale et engendre des dépenses énergétiques importantes (climatisation).

Jouant à la fois les rôles de coupure d'urbanisation entre les espaces agglomérés, d'espace de coupe-feu avec les massifs et participant à l'infiltration des eaux pluviales, quelques secteurs cultivés (terrasses d'oliviers, champs de céréales...) subsistent sur les franges des piémonts et à l'est entre les secteurs résidentiels. Ils sont supports d'une agriculture pouvant jouer un rôle de proximité (circuits courts...). Ils permettent une ouverture du territoire sur le grand paysage (la Sainte-Victoire, l'Étoile...) mais également vers des paysages plus « ordinaires » ou vers des repères paysagers (cheminées de Gardanne, la cimenterie de la Malle).

De cette urbanisation non encadrée, au coup par coup, est né **un paysage banalisé** caractéristique des zones commerciales : architecture de « boîte à chaussures », prolifération des enseignes et des signalétiques, espaces imperméabilisés par le bitume... Des efforts en matière de qualité architecturale, urbaine, paysagère et de publicité ont récemment été entrepris, mais ils ne permettent pas encore de changer le visage de la zone. En matière de transition énergétique, la zone commerciale détient un fort potentiel d'économie d'énergie et de développement d'énergie renouvelable, notamment sur les toitures des bâtiments existants et sur les aires de stationnement.

De grands espaces monofonctionnels et des noyaux villageois aux franges

Au cœur d'un contexte périurbain impliquant quatre communes Cabriès-Calas, les Pennes-Mirabeau, Bouc-Bel-Air et Septèmes-les-Vallons, le territoire regroupe **des zones résidentielles contrastées**. Il se compose de hameaux anciens (Plan-de-Campagne...) mémoires de l'activité agricole passée, de secteurs plus intégrés dans un tissu ancien, structuré et mixte (à Septèmes-les-Vallons). D'autres zones sont plutôt monofonctionnelles à dominante pavillonnaire (La Voilerie, Bellepeire, Castors Isabella, Pré de l'Aube, Le Relais...).

Ces espaces bénéficient de la présence de plusieurs équipements, parmi lesquels un lycée professionnel privé, un collège, un complexe sportif et de loisir privé (Bouc-Bel-Air) et des équipements de proximité (scolaires, socio-culturels, sportifs et de loisirs...).

Le secteur est également sujet à de nombreux projets de développement urbain à venir comme le projet de Quartier de Gare qui devrait se développer autour du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne, situé au terminus du BHNS Zénibus, au niveau de la halte ferrée projetée sur la ligne ferroviaire Aix-Marseille, le projet Les Rigons, le centre-ville de Septèmes-les-Vallons et le projet de Petite Campagne à Cabriès-Calas.



Vue aérienne de la zone commerciale - © Philippe Robert

Ces constats mettent en évidence les principales particularités du secteur Plan-de-Campagne :

- ▶ la présence d'une polarité exceptionnelle offrant un potentiel encore sous-exploité sur le plan énergétique et économique bien que son image puisse sembler sous-évaluée. Elle présente un cadre idéal pour la diversification des activités et fonctions et recèle d'opportunités pour devenir un modèle de développement durable et d'innovation ;
- ▶ un positionnement au cœur de la Métropole, entre Marseille et Aix, dans un couloir de liaison concentrant des activités commerciales et économiques, ainsi qu'une urbanisation au fil de l'eau, implantée autour des voies et dans les massifs ;
- ▶ un territoire fortement fragmenté par les infrastructures routières et l'urbanisation, source de déconnexions entre les entités naturelles, agricoles et paysagères ;
- ▶ un développement dynamique et une activité croissante apportant des avantages mais aussi des défis à relever tels que l'amélioration de l'accessibilité, la préservation des paysages et le renforcement de la résilience face aux risques. La zone a l'opportunité d'adopter des solutions innovantes pour un avenir harmonieux et durable tout en maximisant son potentiel.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR PLAN-DE-CAMPAGNE

ENJEUX - PLAN-DE-CAMPAGNE

- 1 L'adaptation économique et environnementale de la zone commerciale de Plan de Campagne aux besoins de demain et l'amélioration du fonctionnement urbain.
- 2 L'encadrement du développement urbain, le maintien de coupures d'urbanisation et des grandes fonctionnalités écologiques, la préservation des paysages et la prise en compte des risques à grande échelle.
- 3 La consolidation de la qualité de vie sur les espaces résidentiels et économiques dans l'ensemble du secteur : la mobilité à grande échelle, le maintien des équipements et commerces de proximité de quartier, des pôles d'emplois à renforcer.

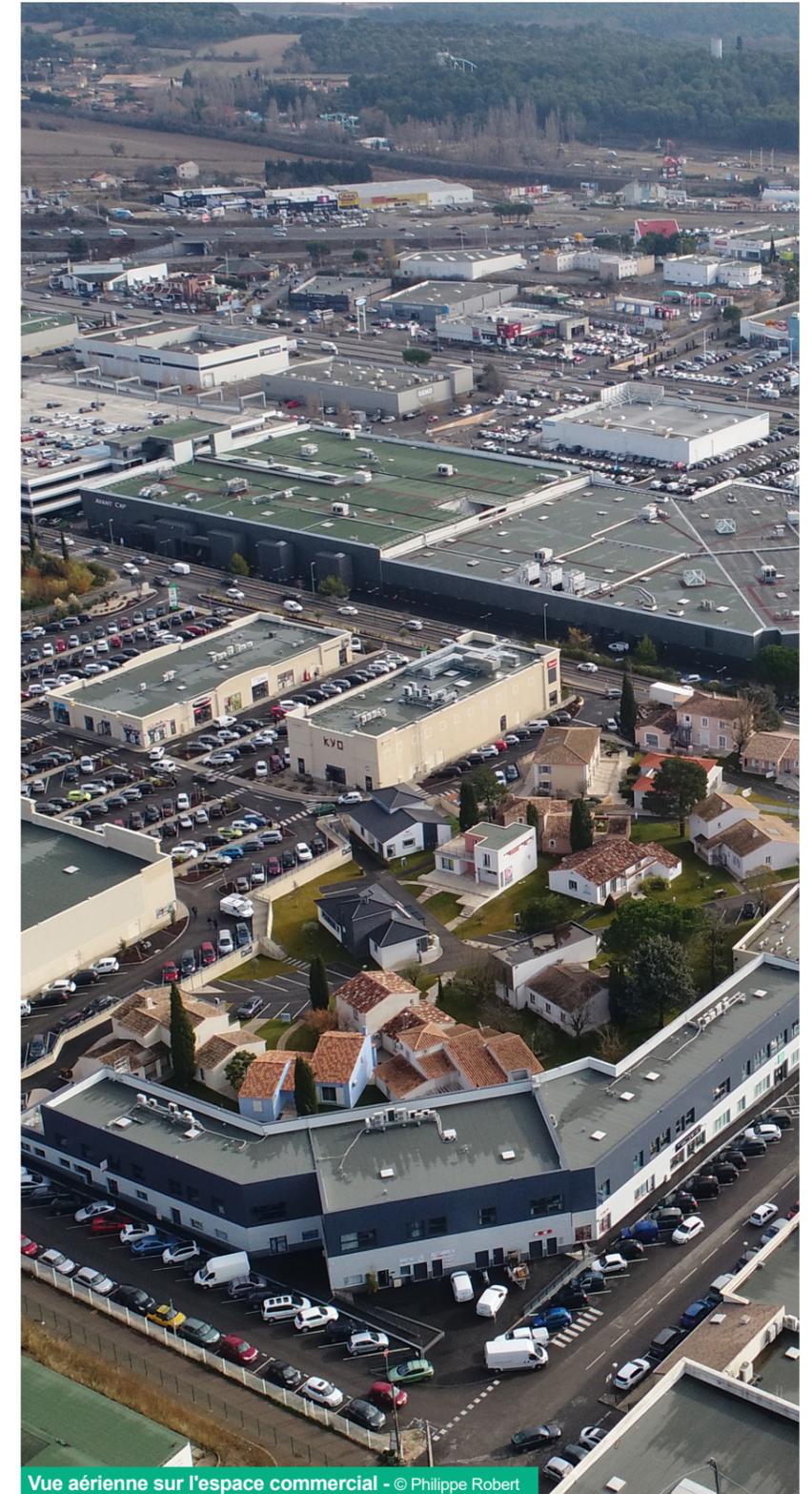
L'adaptation économique et environnementale de la zone commerciale de Plan-de-Campagne

RECOMMANDATIONS

- ▶ Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité au sein de la zone commerciale :
 - en accompagnant la création du PEM de Plan-de-Campagne, s'appuyant notamment sur le projet de halte ferrée, et ses connexions avec d'une part la ligne de BHNS prolongée (Zénibus) et d'autre part, une liaison vers Marseille via le PEM de la gare de Septèmes ;



- en poursuivant l'amélioration des conditions de mobilité favorables à la réduction de la place de la voiture en cœur de zone et à la requalification de la RD6 ;
 - en étudiant l'aménagement d'un axe périphérique au sein de la zone commerciale ;
 - en sécurisant et en rendant agréable les déplacements piétons et cyclables, notamment en cœur de zone.
- ▶ Conforter la vocation commerciale de Plan-de-Campagne comme zone commerciale de référence pour des achats exceptionnels et à la fréquentation de grands équipements de loisirs.
 - ▶ Accompagner l'évolution de la zone, y compris par diversification, dans le cadre d'un projet global de recomposition spatiale.
 - ▶ Favoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère, en lien avec les enjeux de transition énergétique et écologique :
 - en encourageant la désimperméabilisation et la renaturation du cœur de zone, en s'appuyant sur des projets structurants comme le renforcement des mobilités, la réfection des espaces ouverts au public ainsi que sur le potentiel de renaturation ;
 - en impulsant une transformation de la zone à l'image banalisée en un lieu de vie intégré dans son environnement (qualité paysagère, harmonisation des enseignes, réduction de la pollution lumineuse...).
 - ▶ Intégrer les enjeux des risques naturels dans les aménagements futurs de Plan-de-Campagne, en prenant en compte notamment :
 - le risque inondation lié au ruissellement des eaux, nécessitant une meilleure gestion des eaux du Vallon de Baume-Baragne et des mesures de désimperméabilisation ;
 - le risque feu de forêt aux franges nord et sud-est de la zone (le plateau de l'Arbois, le massif de La Nerthe et la chaîne de l'Étoile).
 - ▶ Réinvestir en priorité les friches existantes et privilégier le renouvellement urbain de la zone commerciale actuelle.
 - ▶ Conditionner tout nouveau projet impactant le fonctionnement de la zone :
 - à l'apport d'une plus-value en matière de qualité urbaine et écologique, d'insertion paysagère et de gestion des eaux pluviales en privilégiant la gestion à ciel ouvert ;
 - à la non-aggravation des dysfonctionnements constatés (conditions de circulation, risques, pollutions...).
 - ▶ Développer les énergies renouvelables et encadrer l'implantation des infrastructures de production en évitant les coteaux et les versants à fort enjeux paysagers, priorisant les espaces déjà artificialisés ou anthropisés (les parkings représentent un potentiel de développement des ombrières,...), maximisant leur « transparence » à l'égard des continuités écologiques, ne portant pas atteinte aux capacités productives des espaces agricoles.





Interface entre espaces économiques et espaces naturels - © Philippe Robert

L'encadrement du développement urbain, le maintien de coupures d'urbanisation et des grandes fonctionnalités écologiques, la préservation des paysages et la prise en compte des risques à grande échelle

RECOMMANDATIONS

- ▶ Identifier les limites à l'urbanisation et maîtriser le développement du secteur, en lien avec les enjeux en matière de consommation d'espace, de continuités écologiques et en articulation avec la prise en compte des risques.
- ▶ Préciser et protéger les coupures d'urbanisation métropolitaines et locales.
- ▶ Préserver les liaisons écologiques et participer à l'amélioration de leur fonctionnalité.
- ▶ Maintenir les ouvertures visuelles vers le grand paysage et les éléments de paysage « ordinaire ».
- ▶ Poursuivre l'amélioration de la qualité paysagère des espaces d'activités et leur insertion dans le paysage.
- ▶ Préserver les entités agricoles existantes, par l'utilisation d'outils de protection adaptés (ZAP, PAEN...) et reconquérir les friches agricoles.
- ▶ Qualifier et travailler la qualité paysagère des interfaces entre espaces urbains, naturels et agricoles pour leur multifonctionnalité : valorisation du paysage, gestion des risques, accès aux espaces agricoles et naturels, maintien de la perméabilité écologique...
- ▶ Favoriser la restauration des corridors écologiques interrompus notamment par des infrastructures linéaires ;

La consolidation de la qualité de vie sur les espaces résidentiels et économiques dans l'ensemble du secteur

RECOMMANDATIONS

- ▶ Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité notamment en :
 - facilitant l'accessibilité du PEM de Plan de Campagne vers et depuis les espaces économiques et résidentiels périphériques ;
 - favorisant les complémentarités entre la gare de Septèmes et la future halte ferroviaire de Plan-de-Campagne, à travers la mise en place d'un futur RER métropolitain ;
 - renforçant la desserte en transports collectifs routiers de Septèmes sur l'axe Marseille-Aix en s'appuyant sur le PEM de la gare de Septèmes ;
 - permettre l'accueil de la Cité des Sciences sur le secteur du Parc Club de l'Arbois ;
 - poursuivant la réalisation des tronçons de voies réservés aux transports en commun sur l'A51.
- ▶ Compléter le maillage d'équipements et de commerces de quotidien, en lien avec le développement des projets envisagés et les besoins liés aux espaces résidentiels existants.
- ▶ Consolider les pôles d'emplois, et envisager des complémentarités entre les vocations économiques et des mutualisations entre les espaces d'activités existants et en projet (ZAE Haute Bédoule, Pré de l'aube, les Chabauds - La Malle, Parc Club de l'Arbois...).
- ▶ Valoriser les potentiels de l'offre touristique et de loisirs en s'appuyant sur le patrimoine naturel et paysager (plateau de l'Arbois, massif de l'Étoile depuis Septèmes...).
- ▶ Poursuivre l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère des zones d'habitat dans une logique de transition énergétique et leur accessibilité.
- ▶ Organiser/articuler les relations avec les secteurs à enjeux limitrophes (Aix Sud / Cabriès / Vitrolles, Gardanne / Haute-Vallée de l'Arc, étang de Berre).

LES ZONES AGRICOLES PROTÉGÉES (ZAP)

une Zone Agricole Protégée (ZAP) permet de protéger durablement de la pression foncière, les zones agricoles dont la préservation présente un intérêt général, soit en raison de la qualité de leur production, soit de leur localisation géographique. Sa mise en place implique que tout changement d'affectation ou de mode d'occupation du sol qui pourrait altérer durablement le potentiel agronomique, biologique ou économique de la zone, est soumis à l'avis de la Chambre d'agriculture et de la Commission d'orientation de l'agriculture.

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

 Réservoirs de biodiversité terrestres

 Corridors écologiques terrestres continus

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

 Corridors écologiques aquatiques

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

 Coupures paysagères

 Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

 Enveloppe urbaine

 Principaux potentiels de développement d'habitat

 Limites d'urbanisation à définir

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

 Principales zones d'activités économiques existantes

 Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques

 Pôles commerciaux

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Accompagner la transition énergétique des sites économiques emblématiques du territoire

 Friches industrielles en reconversion

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

 Projets d'ENR

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITES, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

 Réseau express routier

 Réseau express ferroviaire

 Relations avec les territoires limitrophes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

 Gares

 PEM (localisation de principe)

 PEM avec gare

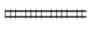
Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

 Réseau vélo

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

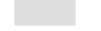
 Réseau routier structurant

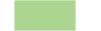
 Réseau routier secondaire

 Voie ferrée

 Voie ferrée souterraine

 Limites communales

 Tache urbaine

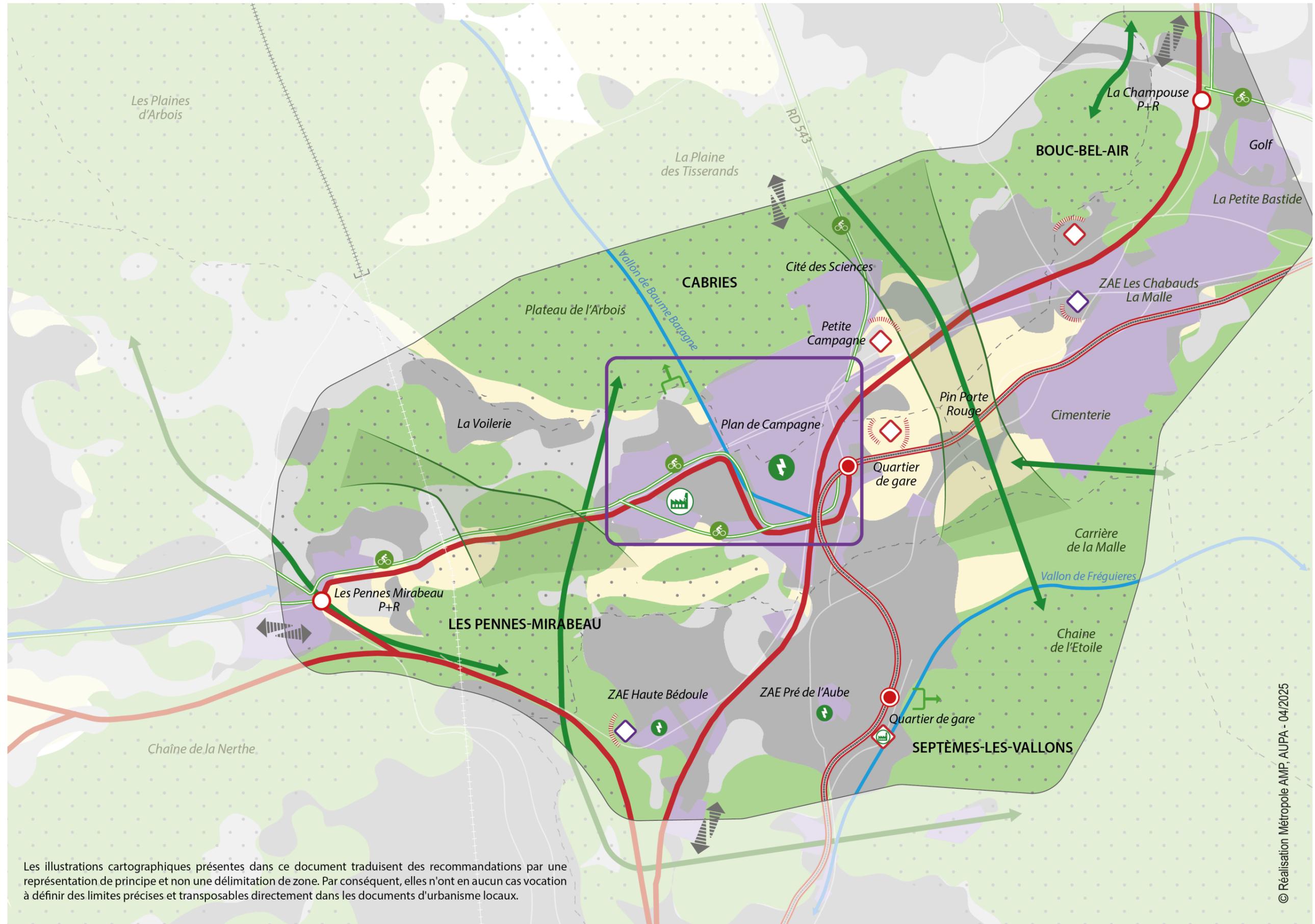
 Espaces à dominante naturelle

 Espaces à dominante agricole

 Espaces interstitiels*

* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

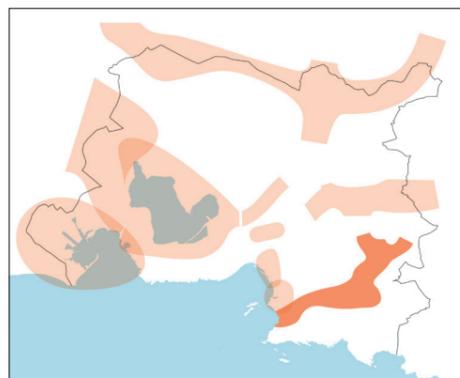
Secteur Plan de Campagne



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.

© Réalisation Métropole AMP, AUPA - 04/2025





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

- ▶ **Pôle métropolitain** : Marseille
- ▶ **Pôles de développement** : Aubagne, Gémenos, La Penne-sur-Huveaune
- ▶ **Pôles d'équilibre** : Auriol, La Bouilladisse, Roquevaire
- ▶ **Pôles de proximité** : Saint Zacharie, Peypin, La Destrousse

Secteur à enjeux VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Trait d'union géographique entre le Pays d'Aubagne et de l'Étoile et Marseille, la vallée de l'Huveaune joue un rôle stratégique dans la structuration et le développement de la Métropole.

S'étirant dans un couloir naturel occupé par le fleuve de l'Huveaune et encadré par quatre grands ensembles de reliefs structurants (les massifs de l'Étoile et du Garlaban, le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques), elle présente, de par sa géographie, de nombreux effets de seuil et des paysages amples et très contrastés où se côtoient d'importantes infrastructures de déplacement (voies ferroviaires et autoroutières), une urbanisation dense, des grandes zones d'activités et des espaces naturels et agricoles.

Compte tenu de ses potentiels en matière de renouvellement urbain et économique, ce vaste territoire qui accueille environ 340 000 habitants et de nombreux emplois fait figure d'axe de développement majeur. Il est notamment considéré comme un site de déploiement pour les filières innovantes (Valentine Vallée verte, nouvelles technologies numériques appliquées au secteur médical...). Toutefois, les défis sont nombreux : la transformation du tissu productif, la réorganisation des mobilités et l'intensification autour des pôles d'échanges et des centres urbains doivent composer avec les ruptures topographiques, un espace urbanisé cloisonné (quartiers enclavés, connexions difficiles voire inexistantes entre l'est et l'ouest), la gestion du risque, le maintien des espaces agricoles et la sauvegarde des espaces naturels essentiels pour le cadre de vie des Métropolitains.

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Un secteur constitué de trois séquences urbaines avec chacune un profil très spécifique

Long de plus de 30 kilomètres mais large d'à peine 2 kilomètres dans sa partie la plus étroite (à La Penne-sur-Huveaune), le secteur à enjeux de la Vallée de l'Huveaune s'inscrit dans le bassin versant d'un fleuve côtier de régime méditerranéen, caractérisé par une alternance d'étiages très bas et de crues. Il se divise en trois zones géographiques qui ont chacune une identité propre :

- ▶ **une séquence amont** qui recouvre la Haute vallée de l'Huveaune (Saint-Zacharie, Auriol, Roquevaire) et les communes traversées par le Merlançon (La Bouilladisse, La Destrousse et Peypin) ;
- ▶ **une séquence centrale** délimitée à l'ouest par la L2 et à l'est par Gémenos et Aubagne. Elle recouvre l'est de Marseille, La Penne-sur-Huveaune, Aubagne, les grandes zones d'activité de la Valentine et des Paluds ;
- ▶ **une séquence aval** intégralement étendue au sein de la ville de Marseille, entre la L2 et l'embouchure de l'Huveaune au niveau des plages du Prado. Elle constitue la zone urbaine la plus compacte et la plus densément bâtie, récemment confortée par la dynamique économique créée autour du Stade Vélodrome (centre commercial Prado Shopping, projet immobilier, complexe hôtelier, bureaux, résidences étudiantes et intergénérationnelles et immeubles de logements collectifs).

Les séquences aval et centrale sont densément urbanisées. Certaines sous-séquences sont très structurées et présentent peu de marges d'évolution (notamment dans le VIII^e arrondissement de Marseille), tandis que d'autres associent des tissus de faubourg et de noyaux villageois qui méritent d'être dynamisés ou qui présentent des potentiels de renouvellement urbain importants (notamment les secteurs de La Capelette, Pont-de-Vivaux et Saint-Loup). La dynamique de développement métropolitain s'appuie sur les pôles urbains de Marseille et d'Aubagne. Les centres-villes (Aubagne / La Penne-sur-Huveaune) et les noyaux villageois (Saint-Marcel, La Valentine, La Barasse...) sont eux en perte de vitesse, suite au développement économique périphérique (zone commerciale de La Valentine et de la Martelle). L'emploi est en croissance sur les zones d'activités (ZI des Paluds/Plaine de Jouques, Pôle Alpha, Camp de Sarlier...).

Aubagne, commune charnière entre la séquence centrale et amont, témoigne d'une double identité : à l'ouest une réalité plutôt économique et résidentielle (comme pour le secteur aval et central) et à l'est une vocation agricole (comme pour le secteur amont) avec notamment 900 hectares de terres agricoles sur les 5 500 présents au sein du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.

Le secteur amont est essentiellement périurbain. Malgré le mitage périurbain généralisé, notamment en piémont de massif, il a conservé dans la partie Est des espaces agricoles qui contribuent à l'économie du territoire

(la production alimentaire en partie les circuits courts) mais aussi à la gestion du risque inondation (zones d'expansion de crues). Entre Auriol et Saint-Zacharie, une ambiance agricole se dégage. Les parcelles sont cultivées le long de la départementale et peu fragmentées. Elles offrent des paysages agricoles identifiés comme « sensibles » par le Parc naturel régional de la Sainte-Baume, car elles sont soumises à de fortes pressions urbaines. Les communes sont fortement urbanisées mais elles offrent néanmoins encore des potentiels d'évolution pour un rééquilibrage territorial en lien avec le projet de Val'tram (possibilités d'intensification localisées et contextualisées).

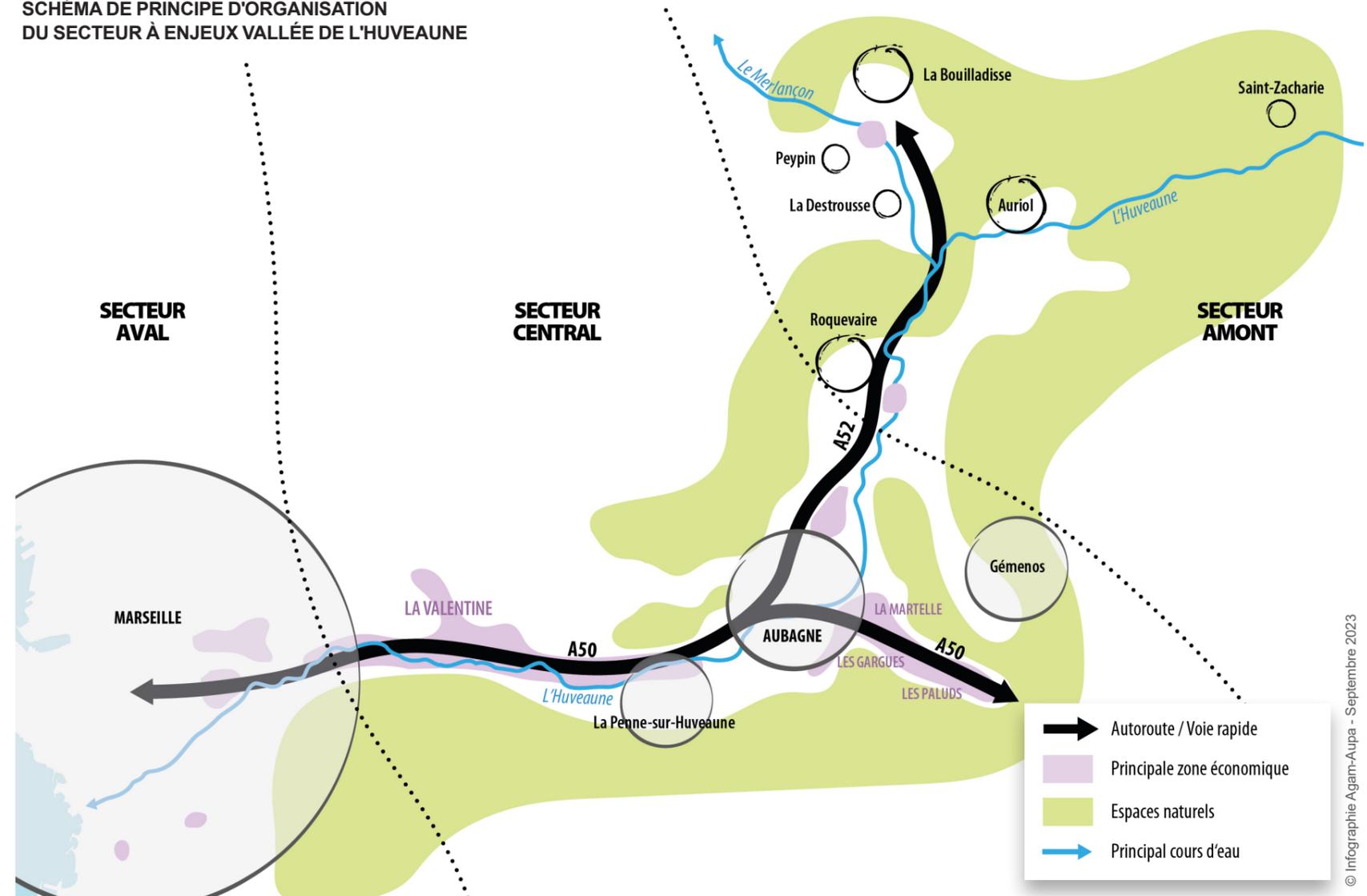
Les projets de logements se concentrent essentiellement sur les extrémités est et ouest avec des opérations au titre du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) à proximité de Marseille et des projets d'extension urbaine à dominante résidentielle dans le secteur Aubagne Nord en lien avec le projet du Val'tram.

Un corridor métropolitain qui supporte de nombreux flux routiers et ferrés

La vallée constitue une entrée majeure du territoire : elle accueille de grandes infrastructures de déplacement autoroutières (A50 au sud, A52 au nord qui rejoint l'A8 depuis Aubagne), ferrées, et génère des flux régionaux (TGV vers Nice, desserte autoroutière de Toulon) voire inter-régionaux. À l'échelle métropolitaine, elle constitue la porte d'entrée Est de Marseille.

Les enjeux en matière de mobilité sont essentiels pour le développement de la vallée. Les performances de l'offre en transports en commun (TER Marseille-Aubagne-Toulon en capacité et fréquence maximales, le car Marseille Aubagne La Ciotat) demeurent insuffisantes pour concurrencer l'usage de la voiture. Les centres-villes sont mal connectés au système ferroviaire de l'est marseillais et il manque encore une offre en transports en commun efficace entre le territoire de la vallée et le Pays d'Aix.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION
DU SECTEUR À ENJEUX VALLÉE DE L'HUVEAUNE



© Infographie Agam-Aupa - Septembre 2023



De nombreux projets sont à l'étude ou en cours sur l'ensemble du secteur. **L'objectif du projet de Val'Tram**, est de **faciliter l'accessibilité au centre-ville d'Aubagne depuis le nord en reliant La Bouilladisse à la gare d'Aubagne et d'assurer la desserte du secteur de Napollon**. Sont également prévus l'aménagement de cheminements pour les modes actifs le long du Val'Tram et la réalisation d'une voie verte pour les piétons et les cyclistes le long de l'Huveaune. Cette dernière empruntera la totalité des berges dans la commune de Marseille.

Un projet de BHNS nommé chronobus, reliera le pôle d'échange d'Aubagne à la Zone des Paluds.

Un cumul d'opérations d'ensemble récentes dans les quartiers Sud et une densification par mutations privées des tissus résidentiels en périphérie de Marseille renforcent les flux sur les infrastructures routières déjà très congestionnées.

Un espace économique majeur en évolution

Véritable corridor économique, la vallée de l'Huveaune accueille un nombre important d'emplois. **La vocation productive** persiste dans plusieurs grandes zones d'activités (Pôle Alpha, Parc d'activités Napollon, zone industrielle des Paluds). Un développement **du pôle économique d'Aubagne-Gémenos** est aussi planifié en lien avec Camp Sarlier, les Gargues et la zone industrielle des Paluds. Ces espaces économiques dits « productifs » représentent des opportunités essentielles pour accueillir les activités de la logistique, des petites industries et de l'artisanat, le plus souvent afin de répondre aux besoins de Marseille. Ils assurent une relative diversité de l'emploi à l'est de Marseille et ils sont attractifs pour les TPE-PME qui connaissent des difficultés à s'implanter dans les espaces mixtes.

Si elles sont sources d'emplois, certaines de ces zones d'activités sont également génératrices de **risques, de pollutions et de nuisances** qui dégradent la qualité du cadre de vie (elles contribuent notamment fortement au phénomène d'îlot de chaleur urbain) et fragilisent les milieux naturels (risque technologique et risque Seveso notamment). Par ailleurs, les contraintes générées par **le risque d'inondation, importantes à l'échelle du bassin versant** (de Saint-Zacharie à Marseille) conditionnent souvent le développement économique.

Malgré un rayonnement métropolitain, **le centre commercial de La Valentine** doit se repositionner et trouver un nouveau souffle. Il est impératif qu'il évolue pour être en adéquation avec **les nouveaux besoins et les nouveaux modèles marchands** (e-commerce), proposer une plus grande diversité de services voire accueillir de nouvelles formes d'activités. Sur d'autres zones commerciales, notamment **Souque Nègre** (à La Destrousse) et **La Malvésine** (à La Bouilladisse), il s'agit plutôt de programmer **une requalification** et penser les nouveaux projets type ZAC de la Chapelle en complémentarité, et non en concurrence, des activités et services existants.

Toute évolution de ces activités a une répercussion sur le fonctionnement urbain, notamment concernant l'augmentation des flux de déplacement et une dévitalisation des centres-villes.

Le développement de **l'attractivité touristique** constitue un autre enjeu important, à la fois sur la partie marseillaise en lien avec **le stade Vélodrome, le parc Chanot, le parc Borély, les plages du Prado** mais aussi sur **le pays d'Aubagne et de l'Étoile** à travers le déploiement de **plusieurs projets touristiques** (sports de nature, sites d'observation et itinéraires de randonnée, accès pédagogique type Fond de Mai, PNR Sainte-Baume) et **patrimoniaux** (héritages culturels provençaux : Marcel Pagnol, argile, céramique, santons). Concernant le Parc national des Calanques et ses abords, l'enjeu est plutôt d'organiser la surfréquentation de certains espaces qui est de nature à impacter les milieux naturels terrestres et littoraux exceptionnels.



Zone industrielle des Paluds - © Agam

Un terroir partiellement conservé qui permet une activité agricole viable et utile (produits de qualité en circuit court)

Malgré un contexte périurbain rendu défavorable à l'activité et au foncier agricole par les dynamiques urbaines, avec un mitage et des extensions d'urbanisation qui constituent les principales menaces à ces espaces, la vallée conserve **une production agricole importante, diversifiée et répartie sur plusieurs terroirs**. Outre le fait qu'elle permette de transmettre un savoir-faire local, cette activité assure **une production alimentaire de proximité** de grande qualité, labellisée et reconnue (marque des « Jardins du Pays d'Aubagne »). Afin de préserver cette vocation agricole face aux pressions urbaines, les communes mettent en place différents outils de protection des espaces cultivés. La commune de La Bouilladisse, par exemple, s'est engagée dans un projet de création de **Zone Agricole Protégée sur le secteur de Pinchinier** (secteur par ailleurs identifié comme site démonstrateur au Plan de paysage métropolitain).

La proximité d'un bassin de vie important et l'existence de circuits d'approvisionnement locaux assurent des débouchés aux exploitations. La vente des productions est notamment facilitée par les actions du Projet Alimentaire Territorial (marché paysan Halle de producteurs de la Barasse), les marchés traditionnels (Aubagne), la grande distribution et un tissu associatif dynamique. Cette agriculture locale permet encore de créer de nombreux emplois indirects hors grande distribution, en particulier dans les entreprises de l'industrie agroalimentaire (IAA) qui sont encore implantées dans les zones d'activité des Paluds, de Napollon ou le long de la RD8N.

La capacité productive hors pastoralisme est répartie en plusieurs terroirs majeurs (Moulin de Redon-Auriol, Route de la Légion et Fenestrelle Aubagne, Piémonts massifs, Lascours...). À cheval sur trois communes (Aubagne, Gémenos et Roquevaire), **la plaine agricole des Paluds** assure l'essentiel de la production de la vallée grâce notamment à une irrigation gravitaire fondamentale.



Axe routier et ferroviaire entre Marseille et Aubagne - © Agam

Les exploitations y sont plus étendues, les productions plus diversifiées et la valeur agronomique des sols optimale (ancienne plaine alluviale). Du côté de La Bouilladisse, les activités agricoles sont centrées sur la viticulture et l'oléiculture.

Un territoire résidentiel qui offre un habitat diversifié dans un tissu très morcelé

La vallée de l'Huveaune présente **une large gamme d'habitats : copropriétés, pavillons, maisons de ville en noyau villageois, habitat social**. Du fait de cette diversité, ce secteur joue un rôle important dans le fonctionnement résidentiel du territoire. Attractif pour les opérateurs et les ménages, il a connu **un fort développement résidentiel dans la période récente** accompagné d'une forte croissance des prix immobiliers. Au-delà de son intensité, cette dynamique s'est matérialisée par un développement morcelé, notamment dans les secteurs de piémont (Accates, Camoins, Eoures, Lascours...), occasionnant ou amplifiant de nombreuses difficultés dans le fonctionnement du territoire (d'un point de vue urbain comme environnemental). En dépit de ce dynamisme, **des poches de précarité et d'habitat déqualifié** demeurent (noyaux villageois de La Pomme, Saint-Marcel, La Barrasse ou grands ensembles HLM type Néréides...) et **la modernisation du parc ancien est devenue une nécessité** (habitat social obsolète, grandes copropriétés énergivores, immeubles vétustes des noyaux villageois).

On trouve sur le secteur deux projets de renouvellement urbain inscrit dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) : « Charrel » à Aubagne et « Air Bel ». Le secteur « Air Bel » est situé à l'est de Marseille, dans un secteur résidentiel en fort développement, ce quartier reste précaire et isolé de la dynamique du territoire. Le projet vise à redonner de l'attractivité résidentielle à l'ensemble immobilier en rénovant l'habitat, les équipements et l'armature urbaine du quartier.

Un territoire qui bénéficie d'une grande qualité paysagère mais qui est exposé aux pollutions et à plusieurs risques majeurs

Situé au carrefour des grandes entités écologiques et paysagères, ce territoire est composé de paysages naturels et agricoles qu'il est important de préserver, en assurant leur continuité géographique et fonctionnelle.

D'un point de vue paysager, la vallée possède **des atouts remarquables** conjuguant **de grands massifs calcaires** aux points de vue exceptionnels et aux reliefs marqués (Calanques, Garlaban, Étoile, Regagnas, Sainte-Baume), **des sites emblématiques du patrimoine culturel provençal** (collines et sentiers de Pagnol), **des paysages agricoles variés irrigués en plaine ou étagés en piémont** (restanques, secteur du Vallon de Pinchinier identifié comme site démonstrateur au sein du Plan de paysage métropolitain), mais également **une embouchure et des agréments urbains d'envergure métropolitaine** (plages du Prado et parc Borély). La qualité des paysages, du noyau historique d'Aubagne et des massifs y est particulièrement conservée grâce aux grands espaces ouverts de la plaine des Paluds. Le Parc naturel régional de la Sainte-Baume et le Parc national des Calanques constituent des acteurs primordiaux dans la préservation de la qualité paysagère de ces sites.

Concernant les continuités écologiques terrestres, si les massifs et réservoirs biologiques sont plutôt bien préservés, (PNR, PNC, Natura 2000...), **les pié-**

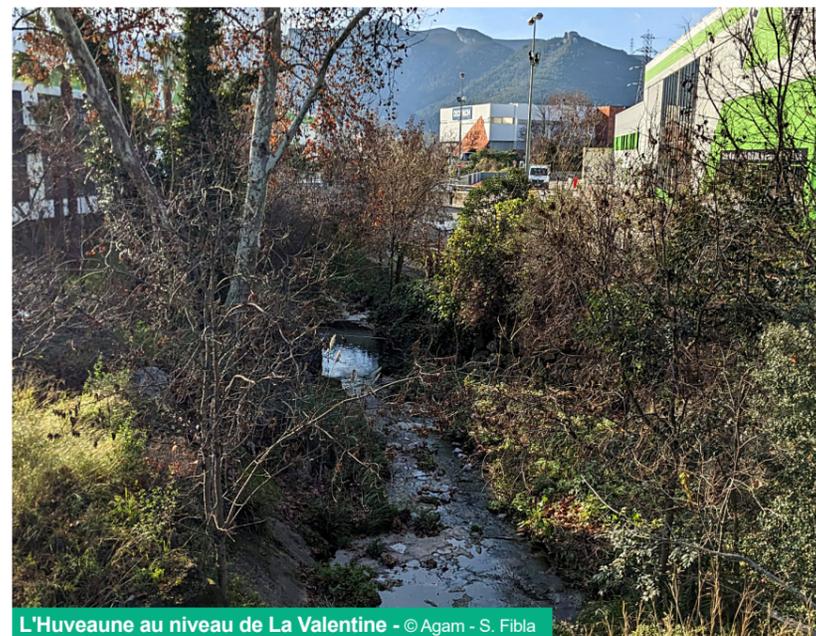


Un habitat majoritairement individuel - © Agam

monts et certains corridors stratégiques intermassifs, identifiés comme **secteurs prioritaires au SRADDET (SRCE)**, nécessitent des **actions fortes de protection et de restauration écologique**. Il est important de préserver ces continuités majeures comme **la liaison Garlaban-Massif des Calanques-Sainte-Baume et de la Liaison Étoile-Regagnas au nord** (secteur Pey-pin-Destrousse fortement fragmenté).

Les continuités écologiques aquatiques, centrées autour du lit mineur et moyen de l'Huveaune, des abords du Canal de Marseille et de l'AZA des Paluds, sont également fragilisées par **les pressions climatiques et les activités industrielles et résidentielles**, mais font l'objet de démarches GEMAPI importantes mises en œuvre par l'EPAGE HUCA.

Ces éléments clés pour l'attractivité et la qualité du cadre de vie sont néanmoins vulnérables et menacés. L'artificialisation conséquente des sols à la suite de l'urbanisation de la vallée, conjuguée à une topographie accidentée accentuent le ruissellement de l'eau et provoquent inondations et mouvements des sols. L'urbanisation diffuse ou compacte sur les versants a aussi créé de nouvelles zones de contact avec les espaces naturels rendant **les zones d'habitation très vulnérables au risque incendie**.



L'Huveaune au niveau de La Valentine - © Agam - S. Fibla

Sur la séquence aval, **le littoral urbain** est vulnérable **aux pollutions** lors des fortes pluies, à **la submersion marine et au recul de trait de côte** (érosion des plages et de la côte rocheuse).

À ces risques naturels s'ajoutent la place importante du **PPRT du site industriel Arkema** en plein cœur de la vallée. Classé Seveso « seuil haut », celui-ci génère des risques technologiques majeurs sur un secteur élargi (Marseille, La-Penne-sur-Huveaune). Au-delà des risques naturels et technologiques, **les activités industrielles, infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires** sont à l'origine de **fortes nuisances sanitaires** (pollution de l'air, de l'eau et des sols, nuisances sonores, fragmentation de la vallée) qui peuvent impacter **la santé humaine des habitants**. Le secteur de la zone industrielle de Valdonne souffre d'une pollution du sol importante.

Du point de vue de la qualité environnementale, ces multiples contraintes naturelles ou artificielles ne sont que peu compensées : assez peu de parcs et jardins publics en séquence centrale au regard du nombre d'habitants, aménagements d'accès aux massifs insuffisamment nombreux et valorisés. Les projets de revalorisation programmés (Parc de la Botte, voie douce Huveaune) ou réalisés (Parc de la Confluence d'Auriol), bien qu'exemplaires, ne suffiront pas à compenser l'intensité des pollutions et nuisances en présence, ce qui peut peser sur les capacités d'attractivité résidentielle et économique de la vallée.

Ces constats mettent donc en évidence les nombreuses particularités de la vallée de l'Huveaune dont il faudra tenir compte dans tout projet :

- ▶ un secteur situé **au carrefour de grandes entités écologiques et paysagères** majeures et un espace agricole métropolitain qui alimente les circuits courts ;
- ▶ une configuration géographique de fond de vallée qui induit **une concentration des flux, des pollutions, nuisances et des risques**, insuffisamment compensés par des aménités naturelles (parcs et jardins, nature en ville)
- ▶ un secteur où les dynamiques urbaines vont évoluer, notamment avec **le projet de Val'Tram et la reconfiguration de certaines zones économiques** ;
- ▶ **une vulnérabilité aux effets des changements climatiques**, notamment dans sa partie aval, dont l'ampleur dépend en partie des aménagements réalisés en amont (à l'échelle du bassin versant).

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE

ENJEUX - VALLÉE DE L'HUVEAUNE

- 1 L'intégration des éléments de paysage et de biodiversité comme facteurs structurants du développement du secteur.
- 2 L'optimisation des capacités foncières pour les entreprises productives, le maintien d'une économie diversifiée (industrie, artisanat, agriculture...) et l'anticipation des mutations (industrielles/commerciales).
- 3 La fluidité de la circulation automobile sur un axe de mobilité métropolitain et le déploiement des mobilités de proximité
- 4 Le confortement de la fonction résidentielle de la vallée en cohérence avec les projets de transports en commun structurants et avec une intensification urbaine conditionnée aux aménités.

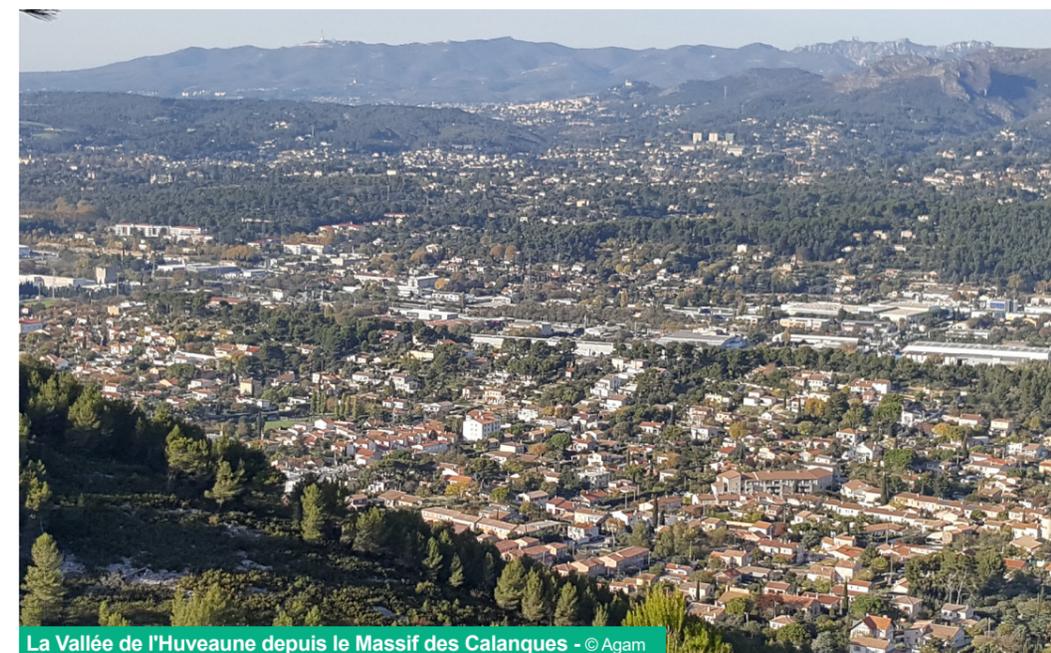
L'intégration des éléments de paysage et de biodiversité comme facteurs structurants du développement du secteur

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité et leurs abords (L'Étoile-Garlaban, le Régagnas, la Sainte-Baume, les Calanques) en les précisant et en leur apportant une protection adaptée au maintien de leur fonctionnalité écologique.
- ▶ Préciser, protéger et/ou restaurer les corridors écologiques et leurs abords, notamment sur les connexions Garlaban-Calanques, Étoile-Regagnas et Sainte-Baume-Huveaune :
 - aménager des espaces verts qui confortent les corridors écologiques identifiés et participent au bien être des habitants, en particulier aux abords des grands massifs ou à proximité des cours d'eau ;
 - favoriser la restauration des corridors écologiques interrompus notamment par des infrastructures linéaires ;
 - maintenir et/ou restaurer la continuité des secteurs non éclairés des trames noires pour réduire l'impact de la lumière artificielle sur le fonctionnement des écosystèmes (adaptation de l'éclairage artificiel, extinction en cours de nuit, détecteurs de présence dans les secteurs peu fréquentés, maîtrise des éclairages directionnels...).
- ▶ Préserver et restaurer l'Huveaune, ses abords et ses espaces de bon fonctionnement et mettre la stratégie environnementale et paysagère au cœur des projets :
 - prioriser la protection des berges et des ripisylves au regard des projets portés par l'EPAGE HuCA, en donnant la priorité aux solutions fondées sur la nature ;
 - prolonger l'aménagement d'une voie verte continue le long du cours

d'eau (cheminement piéton et cycle intercommunal) et assurer son intégration ;

- entretenir les espaces végétalisés des berges pour améliorer la continuité et conserver la diversité des ripisylves
 - accompagner les actions visant à atteindre les objectifs de « bon état » fixés par le SDAGE Rhône Méditerranée pour le fleuve, son affluent le Merlançon et pour les masses d'eau côtières auquel il est connecté.
- ▶ Capturer et valoriser les eaux de pluie (infiltration) pour garantir une recharge quantitative et qualitative des réserves d'eau souterraine et minimiser les effets négatifs de l'imperméabilisation des sols :
 - favoriser une gestion intégrée de l'eau au sein des projets d'aménagement, notamment en saisissant toutes opportunités pour désimperméabiliser les sols (par exemple dans la zone des Paluds à Aubagne, pourcentages de pleine terre et noues paysagères) ;
 - améliorer la gestion du risque d'aléa inondation (aménagement d'espaces publics capables d'absorber les eaux pluviales, aménagement d'espaces multifonctionnels combinant rétention temporaire des eaux pluviales et aménités urbaine et paysagère, connexion aux champs d'expansion des crues naturels constitués par les plaines agricoles (Aubagne-Gémenos, Roquevaire, Auriol...) et les parcs urbains ;
 - protéger l'Huveaune et le Merlançon des polluants entraînés par les lessivages des sols en cas de fortes pluies ;
 - ▶ Préserver et protéger les zones de sauvegarde de la ressource en eau
 - ▶ Aménager les accès aux espaces naturels (massifs de Saint-Cyr, du Garlaban, des Calanques et de la Sainte-Baume) :
 - améliorer l'accessibilité des massifs au moyen de modes alternatifs à la voiture en amont et depuis les pôles d'échanges intermodaux ;
 - entretenir et mettre en valeur les chemins de randonnée qui parcourent le Pays d'Aubagne et de l'Étoile, les massifs des Calanques, de la Sainte-Baume, du Régagnas et du Garlaban dont le circuit Marcel-Pagnol, le GR2013, le GR « Sentier Provence Mines d'énergie », le GR9 du Jura à la Méditerranée, la route de l'argile ;
 - donner un accès piéton aux différents points de vue qui participent à l'identité de la vallée de l'Huveaune (panoramas depuis le Garlaban et la Sainte-Baume notamment).
 - ▶ Améliorer l'aménagement paysager des espaces économiques (pôles d'activités, pôles commerciaux, pôles d'échanges) et des aires de stationnement proches des espaces naturels au moyen d'une trame végétale.
 - ▶ Développer des espaces verts afin de réduire la minéralité des secteurs urbanisés et de lutter contre les îlots de chaleur urbains.
 - ▶ Réduire l'impact des activités industrielles sur l'environnement en évitant d'urbaniser trop près des zones émettrices de déchets et de produits nocifs, en dépolluant les terres des friches industrielles et en promouvant une démarche de décarbonation des industries polluantes (Arkema, notamment).



La Vallée de l'Huveaune depuis le Massif des Calanques - © Agam

- ▶ Préserver et valoriser les activités et espaces agricoles (L'Aumône, la plaine agricole des Paluds sur Aubagne-Gémenos, le bassin agricole de l'est marseillais, Pinchinier à la Bouilladisse...) pour leur rôle dans la préservation des paysages, l'économie, la production alimentaire, la gestion des risques :
 - encourager et conforter l'agriculture urbaine sur les terres agricoles irriguées et facilement irrigables avec le Canal de Marseille (valorisation grâce au développement des circuits courts) ;
 - encourager les activités agricoles à haute valeur environnementale qui contribuent entre autres à la gestion des risques naturels (rôle des vignes dans la lutte contre les feux de forêt, des cultures en restanques contre le ruissellement), du pastoralisme dans l'entretien et la richesse des espaces naturels ;
 - préserver et mettre en valeur les caractéristiques du paysage agricole façonné par les pratiques traditionnelles ;
 - mettre en valeur les espaces agricoles visibles depuis les grands axes routiers ;
 - développer des Zones agricoles protégées (ZAP) pour préserver et valoriser les espaces agricoles (ZAP de Pinchinier à la Bouilladisse) et gérer les risques incendie ;
 - encourager l'aménagement d'espaces-tests agricoles pour améliorer l'adaptation des pratiques au changement climatique.
- ▶ Composer des espaces de transition protecteurs entre la ville et les massifs dans un triple objectif de valorisation du cadre paysager, de maîtrise des risques (incendie et inondation) et de gestion des accès aux espaces naturels et agricoles : organisation spécifique du tissu bâti, aménagement des accès aux massifs en veillant à les connecter aux sentiers existants, poursuite des aménagements de défense contre les incendies...

SUR LA SÉQUENCE AMONT :

- ▶ mettre en valeur les routes paysagères autour de la Sainte-Baume telles que la RD12 entre Saint-Zacharie et Trets, la RD45A (route de la Sainte-Baume) ou la RD480 entre Saint Zacharie et Plan-d'Aups-Sainte-Baume ;

- ▶ préciser et protéger les coupures paysagères métropolitaines et locales entre Auriol et Saint-Zacharie notamment ;
- ▶ préserver les paysages agricoles sensibles entre Auriol et Saint Zacharie, ainsi que ceux de La Bouilladisse..

SUR LA SÉQUENCE CENTRALE :

- ▶ S'appuyer sur une mise en œuvre qualitative des projets d'aménagement pour reconstituer les continuités écologiques entre le Garlaban et les Calanques, en particulier dans le secteur de la Valentine et des Camoins mais aussi entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques.

SUR LA SÉQUENCE AVAL :

- ▶ créer une voie verte entre le parc Chanot et les plages à partir de l'articulation des parcs et jardins qui se succèdent à proximité de l'Huveaune (nouveau Parc Chanot, berges de l'Huveaune, parc Henri Fabre, parc Borély...);
- ▶ requalifier le littoral sud de Marseille (intégrant notamment le parc balnéaire du Prado, le parc et l'hippodrome Borély ainsi que la façade urbaine), en articulant le projet autour des cinq grands objectifs suivants : redonner une unité à l'ensemble du site, qualifier les usages, les offres commerciales et de services, apaiser les déplacements, aménager le site en prenant en compte le changement climatique, renforcer la nature en ville.
- ▶ renforcer la protection des milieux naturels littoraux terrestres et marins (biotopes sous-marins) notamment en organisant et en réglementant les mouillages à l'échelle de l'ensemble du bassin de navigation (par exemple en déployant des mouillages écologiques sur des sites stratégiques) en cohérence avec le schéma de mouillage du Parc national des Calanques.

Intégrer les dynamiques de recul du trait de côte et anticiper leur évolution dans l'ensemble des aménagements sur les espaces littoraux : recul temporaire (submersion marine) et recul permanent (ennoisement du littoral).

L'optimisation des capacités foncières pour les entreprises productives, le maintien d'une économie diversifiée (industrie, artisanat, agriculture...) et l'anticipation des mutations (industrielles/commerciales)

RECOMMANDATIONS

- ▶ Maintenir et densifier les zones d'activités économiques :
 - préserver les espaces dédiés aux activités artisanales et industrielles avec un souci d'intégration urbaine, paysagère et environnementale, en accélérant leur requalification économique (Napollon, Les Paluds, Pôle Alpha et Pont de Joux...) avec un souci d'intégration urbaine et environnementale ;
 - opérer un changement d'échelle dans le positionnement économique de la vallée en s'appuyant sur l'image valorisante du Domaine Vallée Verte et en diversifiant la gamme des activités de production ;
 - Optimiser la zone économique du Domaine Vallée Verte en développant notamment un outil d'aménagement partenarial élargi intégrant à la fois les enjeux de mobilité, d'aménagement et de politiques publiques



Paysage agricole à proximité d'Aubagne - © Agam

- ▶ Organiser le développement économique de la vallée à partir de deux grandes séquences :
 - sur la séquence Saint-Loup/Saint-Marcel, privilégier les parcs économiques urbains destinés à la logistique urbaine, l'artisanat et le BTP ;
 - sur la séquence Saint-Marcel / Aubagne, développer les activités productives mixtes de petite production industrielle, le commerce de gros, les activités support, en favorisant une articulation de l'évolution du secteur Valentine / Barasse aux projets voisins :
 - maintenir le principe de mixité des formes économiques (bureaux/activités...) et encourager un changement de gamme pour améliorer la qualité urbaine des sites ;
 - encourager la requalification des friches économiques et industrielles en les orientant vers une transition écologique adaptée.
- ▶ Développer les filières d'excellence liées à la santé d'échelle métropolitaine (MedTech sur Aubagne, pôle hospitalier de Sainte-Marguerite à Marseille).
- ▶ Rééquilibrer l'offre entre centres et périphéries, et anticiper la reconversion des friches commerciales de la Valentine, de la Martelle, et de Souque Nègre en proposant davantage de mixité en complémentarité avec la revitalisation des centres-villes et le retour à la proximité.
- ▶ Renforcer le rôle des équipements dédiés à l'événementiel (Font de Mai à Aubagne, domaine des Candolles à La Penne-sur-Huveaune, salle de spectacle de la Confluence à Auriol...) et au tourisme d'affaires (Parc Chanot, dans le cadre de la reconfiguration programmée du site).

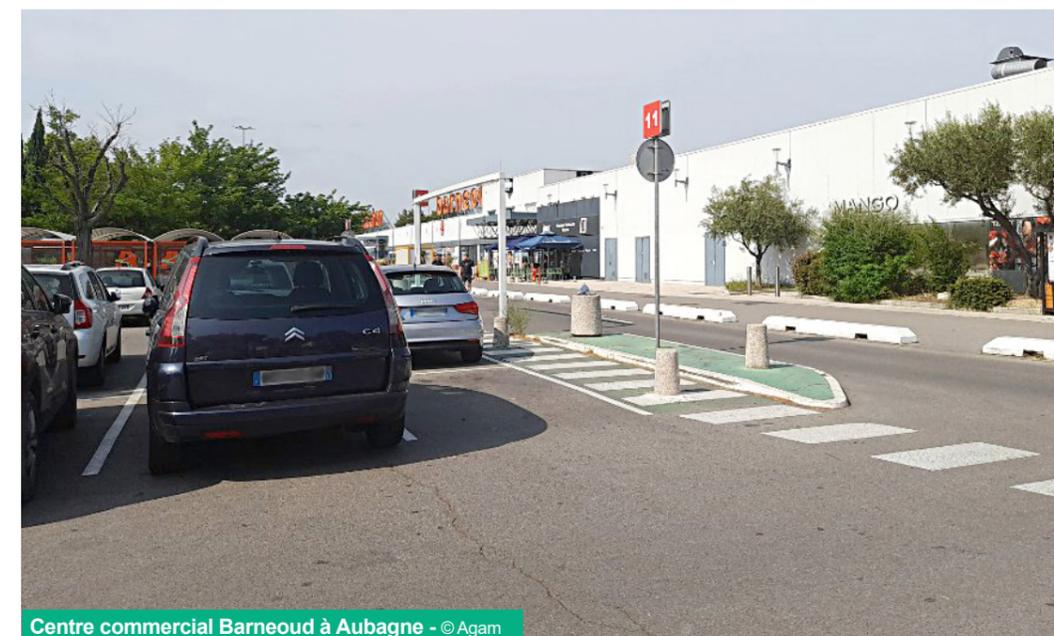
SUR LA SÉQUENCE AMONT :

- ▶ dédier les zones économiques aux activités productives et artisanales et proscrire le commerce dans ces zones sauf dans les pôles commerciaux de proximité de Souque Nègre (La Destrousse), La Malvésine (La Bouilladisse), Le Pujol (Auriol) et Saint-Estève (Roquevaire) ;
- ▶ requalifier les zones commerciales de Souque Nègre (La Destrousse) et de la Malvésine (La Bouilladisse) ;
- ▶ développer le tourisme vert et le tourisme patrimonial dont la route de l'argile en lien avec les grands espaces naturels ;

- ▶ permettre aux exploitations agricoles de diversifier leurs activités, notamment grâce au développement du tourisme durable (agritourisme, gîtes ruraux, fermes auberges...), en encadrant le changement de destination des bâtiments agricoles ;
- ▶ favoriser le maintien de l'agriculture urbaine en promouvant la qualité et le circuit court en confortant, par exemple, la marque des « jardins du Pays d'Aubagne », en encourageant la production biologique.

SUR LA SÉQUENCE CENTRALE :

- ▶ intensifier, requalifier et intégrer les espaces dédiés aux activités artisanales, industrielles notamment autour du centre commercial de la Valentine et des Paluds ;
- ▶ accompagner les industries qui s'engageront dans l'adoption de la neutralité carbone, notamment dans la zone des Paluds ou Arkema ;



Centre commercial Barneoud à Aubagne - © Agam

- ▶ favoriser l'implantation d'espaces de coworking, de plateformes d'achat et de vente entre professionnels et particuliers (marketplace) et d'entreprises totems dans le domaine Valentine Vallée verte ;
- ▶ requalifier et accompagner la mutation des grandes zones commerciales (La Valentine, La Martelle, notamment) dans le cadre de schémas d'aménagement partagés :
 - en améliorant les déplacements intra-zones (desserte en TC, actions sur les espaces publics, sécurisation et aménagement des cheminements piétons) ;
 - en accompagnant les projets de rénovation avec des principes d'aménagement et de modernisation durables ;
 - en privilégiant une offre commerciale tournée vers les achats occasionnels ;
 - en restructurant et adaptant les formats d'immobilier commercial (modernisation, recyclage) ;
 - en limitant le développement du commerce de quotidien hors des polarités commerciales (diffus). Le développement des commerces de proximité doit s'appuyer sur des centralités et non sur des axes de transit.
- ▶ affirmer Aubagne comme :
 - pôle d'accueil de bureaux (offre immobilière tertiaire dans le centre-ville, développement des tiers-lieux, espaces de coworking...) ;
 - pôle de tourisme d'affaire (hôtels, centre de congrès...) ;
 - pôle d'équilibre économique au sein du secteur Étoile-Merlançon ;
 - pôle universitaire (Aubagne doit conforter sa place de troisième ville universitaire de la Métropole).
- ▶ créer un véritable équipement métropolitain à partir de la construction du nouvel hôpital d'Aubagne et du développement de la filière santé/bien-être dans le secteur des Gargues ;
- ▶ accompagner la dynamique autour de la filière MedTech (Aubagne) en complémentarité avec les technopôles de Luminy et de la Timone à Marseille.
- ▶ favoriser le maintien de l'agriculture urbaine en promouvant la qualité et le circuit court et offrir les conditions facilitant l'installation d'agriculteurs.



Tramway d'Aubagne - © Agam

SUR LA SÉQUENCE AVAL :

- ▶ développer un pôle santé d'excellence et de référence autour de l'hôpital Sainte-Marguerite à partir de l'implantation d'un « biocluster » en matière d'immunologie et immunothérapie porté par l'Etat, en attirant des investissements privés (laboratoires, industriels) ;
- ▶ réinventer un pôle événementiel métropolitain sur le site du parc Chanot avec un nouveau positionnement et une programmation plus riche en complément du tourisme d'affaires (mélange des fonctions, nouvelles vocations, articulation du centre de congrès avec un grand espace vert et un lieu de culture, ouverture sur la ville, prolongement vers le parc Borély...) ;
- ▶ affirmer le rôle économique et touristique stratégique du littoral urbain en valorisant notamment les pôles de plaisance, balnéaire et nautique et en prolongeant la dynamique créée par le réaménagement de la marina du Roucas Blanc à Marseille dans le cadre des compétitions de voile des Jeux Olympiques d'été de Paris 2024, tout en veillant à ne pas altérer les milieux naturels littoraux.

La fluidité de la circulation automobile sur un axe de mobilité métropolitain et le déploiement des mobilités de proximité

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Améliorer la qualité de l'air avec la mise en place des solutions alternatives à la voiture.
- ▶ Accompagner le développement d'une offre de transports en commun encore plus performante :
 - encourager la mise en place d'une offre en transports interurbains structurants, bénéficiant d'une tarification accessible, d'une amplitude horaire importante, d'une fréquence soutenue (Val'Tram, REM, bus en site propre sur l'autoroute, Chronobus...) pour améliorer le report modal au détriment des déplacements motorisés et assurer la connexion avec les transports interurbains, notamment pour la commune d'Auriol en mettant en place un nouveau barreau routier... ;
 - favoriser la mise en place de solutions efficaces de report modal des territoires desservis par des transports en commun structurants (tramway, métro) ;
 - accompagner la connexion des lignes de tramway d'Aubagne et de Marseille pour créer une desserte optimale de la vallée notamment en raccordant le Val'Tram vers Marseille et en desservant la commune de la Penne sur Huveaune.
- ▶ Promouvoir les mobilités douces, notamment pour faciliter l'accès des habitants aux équipements du quotidien et aux équipements métropolitains :
 - transformer la vallée en « colonne vertébrale » des mobilités douces, depuis les collines du pays d'Aubagne jusqu'aux plages de Marseille, en connectant les pôles d'habitat et d'emploi, les équipements de loisir et les accès à la nature ;
 - créer un réseau d'espaces publics dans le cadre de la facilitation des liaisons Est/Ouest et la promotion des mobilités du quotidien dans la vallée.
- ▶ Entamer un processus de renouvellement urbain et d'intensification autour des pôles d'échanges et des points d'interconnexion, notamment autour des noyaux villageois de la Pomme et de Saint-Marcel.

SUR LA SÉQUENCE AMONT :

- ▶ s'appuyer sur la mise en place du Val'Tram pour favoriser un changement progressif de modes de déplacement dans un espace essentiellement périurbain confronté à la dépendance automobile (La Bouilladisse, La Chapelle, La Destrousse, Pont-de-Joux, Roquevaire, Pont-de-l'Étoile reliées à Aubagne) : aménagement de cheminements doux, création de parkings et de lignes de bus pour permettre l'accès aux stations... ;
- ▶ renforcer la desserte en transport en commun vers le Pays d'Aix, en particulier vers Aix-en-Provence et le pôle industriel de Rousset-Peynier-Fuveau ;
- ▶ privilégier, une fois la mise en service du Val'tram, l'intensification urbaine autour des stations du Val'Tram, conditionnée au respect des continuités écologiques et à l'accessibilité en modes actifs :
 - Napollon (renforcement de la zone d'activités et restructuration du hameau) ;
 - Pont-de-Joux (requalification du site et développement d'un quartier mixte) ;
 - La Chapelle à La Bouilladisse (aménagement conditionné à la prise en compte des risques) ;
 - Pas-de-Trets / La Bouilladisse centre-ville / Roquevaire (renforcement de la centralité et urbanité) ;
- ▶ requalifier et apaiser les centres anciens des petites villes et villages et mettre en valeur leurs qualités urbaines et architecturales :
 - requalifier les centres anciens en réduisant la place accordée à la voiture et en améliorant la qualité des espaces publics (Aubagne, Auriol, Roquevaire, La Bouilladisse, La Destrousse...) ;
 - conforter le rabattement en modes actifs sur les PEM, en déployant des cheminements sécurisés et incitatifs dans les projets, notamment dans les secteurs fortement dépendant de la voiture ;
 - étudier l'aménagement d'un PEM à la sortie de l'A52 sur la commune d'Auriol afin de désengorger son centre-ville des flux routiers ;
 - inscrire et développer la ligne de vélo structurante entre Saint Zacharie, le futur PEM et le centre d'Auriol jusqu'à la ligne vélo métropolitaine (7) qui joint La Bouilladisse à Aubagne et Marseille ;



Noyau villageois de St-Marcel, Marseille - © Agam

- limiter le stationnement près des PEM et des quartiers de gare en participant au développement des aires piétonnes ;
- pacifier le secteur autour de Pont-de-Joux et Pont de l'étoile avec des espaces circulatoires adaptés aux usages.

SUR LA SÉQUENCE CENTRALE :

- ▶ accompagner la réalisation du Chronobus qui permettra d'offrir des conditions de déplacement plus fluides en particulier sur les zones d'activités (liaison gare d'Aubagne/zone industrielle des Paluds ; desserte de la zone d'activités de Camp Sarlier, de la zone commerciale de la Martelle et du parc d'activités de Gémenos) ;
- ▶ développer un véritable pôle d'échanges multimodal à La Barasse en développant des activités et lieux de vie connexes autour contribuant à apaiser les déplacements et à encourager son usage ;
- ▶ développer le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Aubagne en augmentant les capacités de stationnement, en requalifiant les espaces publics autour de la gare et dans le centre-ville, et avec une connexion aux transports en commun actuels (tramway d'Aubagne) et futurs (Val'Tram, Chronobus) ;
- ▶ compléter le réseau routier structurant sur la commune d'Aubagne afin de détourner les flux de circulation et apaiser le centre-ville.

SUR LA SÉQUENCE AVAL :

- ▶ proposer une solution de mobilité efficace vers le sud de Marseille en proposant de nouvelles liaisons de transports en commun en site propre (prolongement du tramway Sud, connexion avec le littoral) ;
- ▶ améliorer l'offre de transports en commun entre Saint-Loup et La Capelette.

Le confortement de la fonction résidentielle de la vallée en cohérence avec les projets de transports en commun structurants et avec une intensification urbaine conditionnée aux aménités

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Promouvoir des programmes de logements qui intensifient la ville et permettent d'endiguer l'étalement urbain, notamment autour des polarités de proximité.
- ▶ Limiter la constructibilité hors zone de bonne desserte.
- ▶ Assurer la sécurisation en eau potable des communes (Roquevaire...).
- ▶ Prendre en compte l'aléa ruissellement dans les nouveaux projets de logement.
- ▶ Maîtriser l'urbanisation et éviter le mitage périurbain consécutif à la création de l'échangeur de Belcodène et aux secteurs plus anciens de La Bouilladisse.



Densification urbaine à proximité du tramway, Aubagne - © Agam

- ▶ Produire des logements qualitatifs adaptés aux besoins des populations et améliorer le parc existant :
 - adapter les programmes d'habitat aux besoins des populations en maintenant une offre de logements familiaux ;
 - accompagner la remise sur le marché des logements vacants et plus largement accompagner la requalification des noyaux villageois et des centres anciens ;
 - améliorer la performance énergétique (rénovation thermique notamment) du parc de logement existant, en particulier celle des grandes copropriétés ;
 - privilégier la création de logements bioclimatiques et économes en énergie ;
 - favoriser l'intensification urbaine, notamment à proximité des polarités de proximité.

SUR LA SÉQUENCE AMONT :

- ▶ Privilégier la construction de logements dans les secteurs Étoile-Merlançon et sur les communes de La Bouilladisse, La Destrousse, Peypin, Auriol et Roquevaire, en particulier dans les secteurs de bonne desserte.
- ▶ Revitaliser les noyaux villageois : Roquevaire, Auriol, Saint-Zacharie et Moulin de Redon.
- ▶ Articuler le développement résidentiel, lorsqu'il sera mis en service, autour des centralités les mieux desservies notamment au nord d'Aubagne, autour du tramway : ZAC de la Chapelle, terminus du Val'Tram...
- ▶ Accompagner l'évolution de la centralité d'Auriol depuis son centre ancien, en direction du pôle d'équipements et la terminaison autoroutière au regard de l'évolution de l'offre de mobilités.
- ▶ Mobiliser les outils favorisant l'implantation d'équipement de santé de proximité (Roquevaire...).

SUR LA SÉQUENCE CENTRALE :

- ▶ Privilégier la construction de logements dans les secteurs Sud de la vallée de l'Huveaune, sur les communes d'Aubagne et de la Penne-sur-Huveaune.

- ▶ Revitaliser les centralités d'Aubagne et la Penne-sur-Huveaune : améliorer la couverture en équipements, attirer davantage de jeunes, de familles et d'actifs...
- ▶ Accompagner les projets de renouvellement du centre-ville d'Aubagne, en incluant :
 - la création d'un quartier de gare autour d'une zone apaisée ;
 - l'anticipation de la délocalisation de l'hôpital actuel d'Aubagne ;
 - la requalification du centre-ville.
- ▶ Garantir la bonne intégration des projets structurants de Camp Major et des Gargues.
- ▶ Favoriser le développement d'un pôle de santé/bien-être aux Gargues à Aubagne en lien avec le futur hôpital et le campus Santé, conditionné à l'amélioration de la desserte.
- ▶ Développer une offre de logements étudiants à proximité du campus d'Aubagne.
- ▶ Accompagner la création d'un parc linéaire dans le quartier de Saint-Marcel et le long des berges de l'Huveaune.

SUR LA SÉQUENCE AVAL :

- ▶ Développer un nouveau quartier de gare autour de la Barasse et de La Valentine et diversifier les espaces d'activités en prenant appui sur la gare de La Barasse (en lien avec le projet LNPCA).
- ▶ Intégrer les projets NPNRU dans un environnement large (intégration, connexions, accessibilité, transitions...).
- ▶ Privilégier l'intensification urbaine autour des pôles d'échanges et des points d'interconnexion, notamment autour des noyaux villageois de la Pomme et de Saint-Marcel.

Des recommandations complémentaires au secteur de la Vallée de l'Huveaune sont présentées dans le secteur du Grand Centre-ville de Marseille.



PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

- Réservoirs de biodiversité terrestres
- Corridors écologiques terrestres continus
- Corridors écologiques terrestres en « pas japonais »

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

- Corridors écologiques aquatiques
- Espaces de bons fonctionnement des cours d'eau
- Huveaune

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

- Coupures paysagères
- Interfaces urbaines
- Points de vue vers les paysages emblématiques
- Principales routes paysagères

- Espaces agricoles sensibles

- Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

Développer la nature en ville

- Principaux parcs et jardins
- Mise en réseau des parcs et jardins (traitement des abords, continuités paysagères)

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

- Principales zones d'activités économiques existantes
- Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques
- Projets de développement mixtes/tertiaires
- Pôles commerciaux
- Site facteur de risque technologique

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

- Pôles de plaisance
- Sites patrimoniaux naturels et historiques
- Espace public répondant aux besoins liés aux usages touristiques et de loisirs (jalonnement, traitement des rez-de-chaussée commerciaux et des terrasses, entretien, confort de l'espace public...)

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

- Enveloppe urbaine
- Principaux potentiels de développement d'habitat
- Pôles de services, commerces et d'équipements
- Limites d'urbanisation à définir
- Connexions à la polarité

Organiser le renouvellement urbain

- Secteurs d'intensification urbaine autour des TCSP structurants
- Quartiers prioritaires de la ville
- Noyaux villageois

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Renforcer les équipements majeurs du territoire

- Équipements de congrès et d'exposition de rayonnement régional, national ou international
- Pôles hospitaliers métropolitains / pôle de développement biotechnologie et recherche

Accompagner les filières économiques innovantes

- Offre tertiaire, favorisant la création des locaux mutualisés

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

- Réseau express routier et ferroviaire
- Réseau de transport collectif urbain
- Projet de transport à étudier
- Autres lignes ferroviaires
- Connexion avec le réseau urbain/interurbain
- Navettes maritimes
- Relations avec les territoires limitrophes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

- Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)
- Gares
- PEM (localisation de principe)
- PEM avec gare

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

- Projet routier structurant à réaliser
- Conditions d'accessibilités à améliorer
- Solution de contournement à étudier
- Centre-ville à apaiser

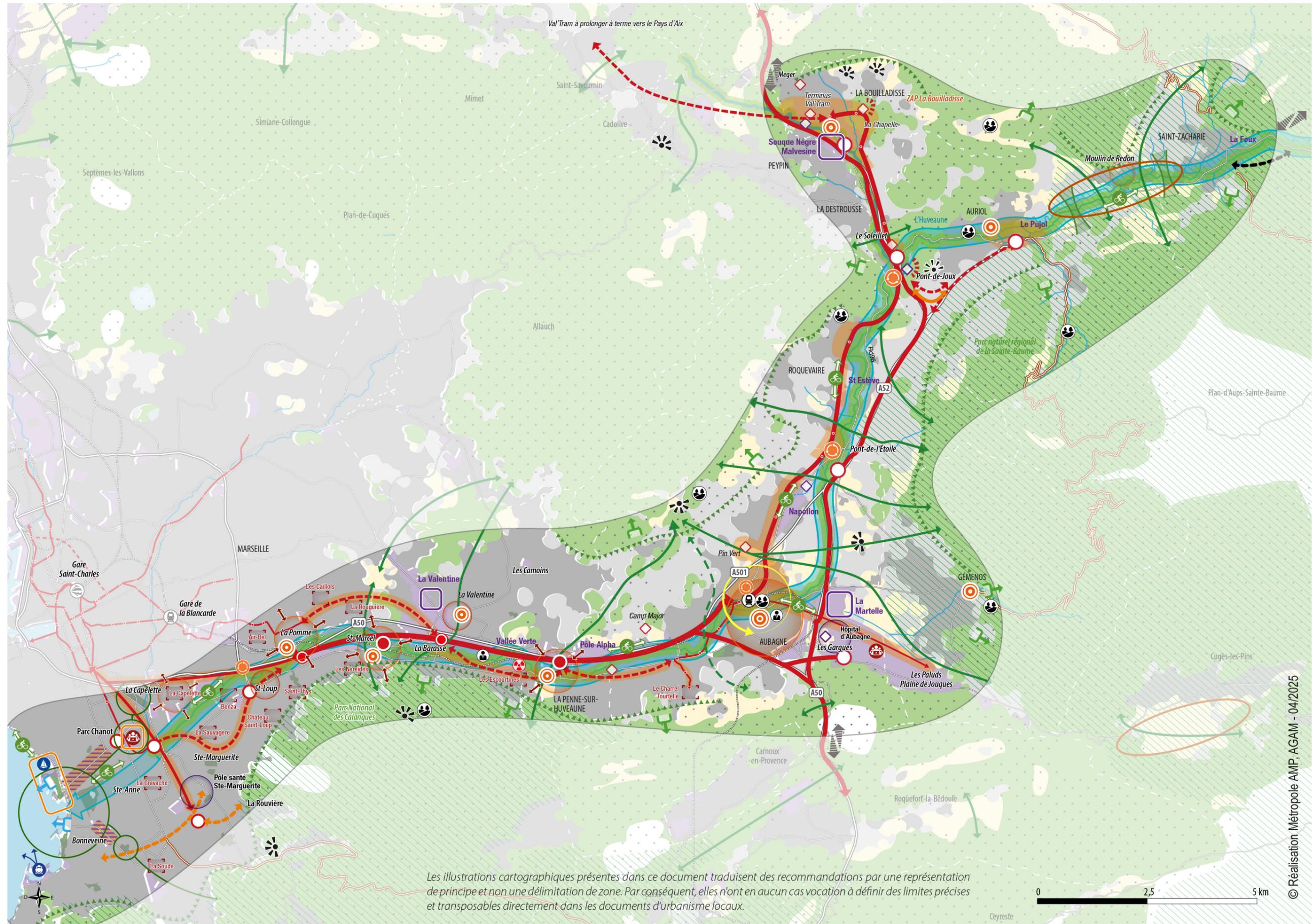
Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

- Réseau vélo

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

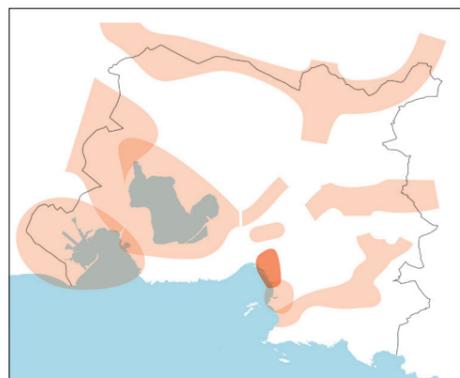
- Réseau routier structurant
- Réseau routier secondaire
- Tache urbaine
- Espaces à dominante naturelle
- Espaces à dominante agricole
- Espaces interstitiels*
* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche
- Surface en eau
- Parc National, Parc Naturel Régional

Secteur Vallée de l'Huveaune



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

► Pôle métropolitain : Marseille

Secteur à enjeux MARSEILLE NORD

Le vaste secteur Marseille Nord conjugue les défis. Historiquement structuré par les activités portuaires internationales, il constitue également, par ses échanges très intenses avec sa périphérie (Martigues, Côte Bleue, Vitrolles, Plan de Campagne, Aix-en-Provence, Gardanne) une porte d'entrée stratégique sur le territoire métropolitain, régional et national. Singularisé par ses forces économiques, démographiques majeures et ses particularités paysagères, il est aussi marqué par ses ruptures urbaines (infrastructures, topographie, grands équipements..), ses fortes difficultés socio-économiques et environnementales.

Malgré son morcellement, c'est aussi un territoire promis à une vaste transformation qualitative impulsée par différents projets : Euroméditerranée 2 dont le Parc des Aigalades, le terminal logistique de Mourepiane, la première phase de la LNPCA, la deuxième phase d'extension du tramway, le projet de liaison performante entre Saint-Antoine et l'hôpital Nord et de PEM à Saint-Antoine, des opérations de requalification NPNRU type la Savine ou la Castellane mais aussi différentes opérations urbaines en cours et friches en mutation qui constituent autant d'opportunités pour faire évoluer ce territoire en profondeur. Ces nombreux projets, présentant des interfaces géographiques et thématiques, sont propices à l'émergence d'une stratégie globale sur ce secteur. Dans ce contexte et avec de tels atouts, le secteur Marseille Nord est appelé à jouer, de nouveau, un rôle moteur dans la construction et la dynamique métropolitaine.

LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR MARSEILLE NORD

Un territoire disposant d'un potentiel environnemental important mais fortement exposé aux nuisances

Constituant une séquence routière et un axe de découverte paysagère et d'accès vers le centre-ville de Marseille, la géographie de ce secteur est rythmée par sa topographie et sa façade littorale avec laquelle le rapport visuel est important. C'est aussi un territoire structuré par ses composantes naturelles (ruisseau des Aygaldes), morcelé par son relief marqué (éperon de la Viste, massifs de La Nerthe et de l'Étoile), par les grandes infrastructures présentes (autoroutes, voies ferrées), mais aussi par des logiques d'urbanisation (héritages de la croissance industrielle rapide autour des noyaux villageois de l'Estaque, Saint-Louis, La Cabucelle et des grands ensembles), le rendant plus complexe à maîtriser en terme de cohérence urbaine et environnementale.

Malgré tout, certains espaces présentent un potentiel paysager important et offrent des opportunités intéressantes : **parcs et jardins publics importants** (François Billoux, Parc Séon, La Pélouque, futur parc des Aygaldes, Foresta), **nombreux délaissés végétalisés, proximité importante des massifs de l'Étoile et de La Nerthe, présence du ruisseau des Aygaldes et du canal de Marseille, relief et échappées visuelles sur la rade de Marseille**, proximité du **parc agricole de Sainte-Marthe**. Toutefois, bien qu'offrant un cadre paysager remarquable depuis ses reliefs, le vaste linéaire littoral n'est que très ponctuellement accessible pour la population du fait de l'implantation des infrastructures des bassins Est du GPMM qui l'a totalement remodelé.

La création du **parc des Aygaldes**, en renouvellement sur le foncier SNCF de la gare du Canet, répond à la fois à des **objectifs d'attractivité et de qualité urbaine** mais aussi à une **ambition de forte résilience**, avec une stratégie Gemapi assez développée.

En dépit de ces importants atouts à valoriser, ce territoire offre une qualité de vie dégradée. Il est particulièrement exposé **aux risques et nuisances environnementales** de par sa situation (entrée Nord de Marseille pour autoroutes et voies ferrées), **la proximité du GPMM et de l'aéroport Marseille-Provence** (générateur de nuisances sonores), ses activités industrielles, d'extraction (carrières), la densité de sites potentiellement pollués et ses caractéristiques géophysiques (secteur au contact des massifs forestiers, risque d'inondation et de mouvement des sols...). Par ailleurs, la coexistence entre les activités industrielles, portuaires et logistiques et leurs fonctionnements induits (trafic routier de poids lourds, bruit, pollution...) et le tissu résidentiel, entraîne des conflits d'usage.

Un territoire de projets d'envergure métropolitaine

Porté par une forte dynamique de projet, le secteur est en pleine reconversion. Concernant la mobilité d'échelle métropolitaine, le nouveau **PEM de Saint-André mettra en connexion le tramway, le réseau bus RTM et intercommunal, un parking relais et le train avec une nouvelle halte**. L'extension du

tramway, en interface avec d'autres démarches, peut être un véritable levier et permettre à la fois de **révéler de nombreux projets en cours, d'engager la mutation de certains sites en déperdition de friches et de valoriser des sites** (Mardirossian et Saint-Louis Sucre).

En parallèle, ce territoire va beaucoup évoluer dans les prochaines années notamment concernant l'habitat avec les dynamiques de renouvellement urbain portées et projetées notamment par l'ANRU.

Des friches industrielles sont également en mutation, comme celles des anciens abattoirs quasiment achevée ou **l'usine Saint-Louis** dont une partie importante du site sera consacrée à **l'industrie du cinéma** et plus largement **aux industries culturelles et créatives**. Au sud du secteur, poussés par **les opérations d'Euroméditerranée 2** qui poursuivent **sa transformation en profondeur** (écoquartier des Fabriques, **réhabilitation de friches historiques dans les noyaux villageois**, création du parc des Aygaldes) **des projets économiques d'envergure** sont lancés comme **le campus numérique Théodora** (Jaguar Networks), symbole d'une montée en puissance du tertiaire dans le secteur Cabucelle et à l'ouest des Arnavants.

Les projets portuaires vont également participer aux dynamiques urbaines de ce territoire avec **le confortement des trafics passagers** (activités Corse sur le secteur d'Arenc, ferry international à Cap Janet et croisière sur le môle Léon Gourret) et **le développement des trafics marchandises** (terminal transport combiné de Mourepiane) et **des activités de réparation navale** (formes 8 et 9). Ces projets s'accompagnent d'actions visant à réduire les nuisances générées, en particulier avec le projet CENAQ (connexion électrique des navires à quai). De plus, **certaines séquences de l'interface ville-port** (principalement sur les secteurs J4-J0 et de l'Estaque à Corbières) seront réinterrogées afin **de permettre l'ouverture au public et/ou l'accueil de fonctions urbaines sur des espaces compatibles avec les activités portuaires**. La place du port dans la ville et le développement des activités portuaires seront marqués symboliquement par le projet Phare, situé dans le prolongement de la place de la Joliette, qui abritera notamment le siège du GPMM et un Port Center.

La rénovation du MIN des Arnavaux constitue également un projet métropolitain majeur, notamment appelé à jouer un rôle déterminant dans la logistique du dernier kilomètre. De plus, son développement est indispensable à la mise en oeuvre du Plan Alimentaire Territorial (PAT).

Au-delà de ces projets, Marseille nord est encadré par deux secteurs en mutation, dont le devenir des zones à urbaniser est en réflexion : les Riaux à l'Estaque à l'ouest et Sainte-Marthe à l'est.

Une séquence urbaine organisée autour de plusieurs polarités structurantes

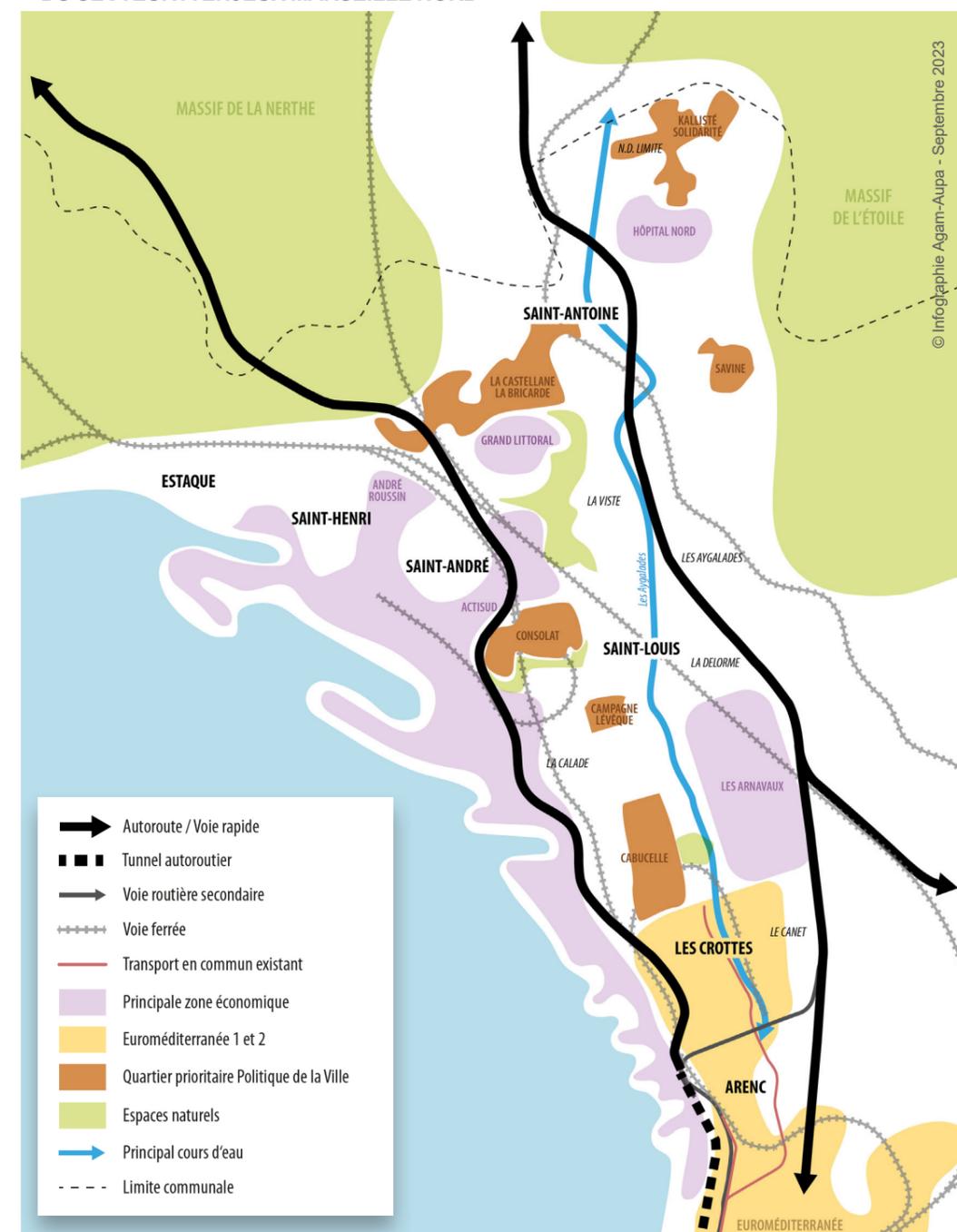
Sa structuration urbaine s'articule autour de plusieurs ensembles urbains au rayonnement bien différencié :

► **la polarité de Saint-Antoine jusqu'à l'hôpital Nord**, bénéficie d'un positionnement stratégique, d'échelle métropolitaine, et constitue le support d'une **importante mixité fonctionnelle**. Forte du **pôle hospitalier régional Nord**, du **pôle commercial de Grand Littoral**, du **PEM de Saint-Antoine** et de

la future desserte du tramway, elle dispose aussi de nombreux commerces et services de proximité ;

► **l'axe avenue de Saint-Louis / rue de Lyon**, constitue un axe de déplacement majeur concentrant **une structure commerciale importante** mais fragile. En lien avec la mutation en cours des friches (Cité du cinéma, Tramway...), une dynamique pouvant participer à l'amélioration de son rayonnement est à engager sur ce secteur ;

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION DU SECTEUR À ENJEUX MARSEILLE NORD





Secteur PRU Consolat-Mirabeau - © Agam

- ▶ **Saint-Henri / Saint-André / L'Estaque, constituent des noyaux villa-geois traditionnels** présentant des potentiels d'intensification urbaine (notamment Saint-André, en lien avec le tramway et la halte ferroviaire) ;
- ▶ **Euroméditerranée 2, entre les quartiers des Crottes, de Bougainville et du Canet** constitue une polarité structurante et offre une opportunité de combiner des enjeux sociaux très importants (connexion Nord-Sud des quartiers, accès facilité au GPMM et désenclavement général), des enjeux économiques (attractivité du secteur, insertion professionnelle, emplois verts) et un grand nombre d'enjeux environnementaux (dépollution, lutte contre les ICU et risque inondation, continuité écologique stratégique avec le massif de l'Étoile)...

Chacune d'entre elles est porteuse de potentiel urbain important et d'une dynamique attractive mais ces polarités se juxtaposent sans lien du fait du morcellement du territoire.

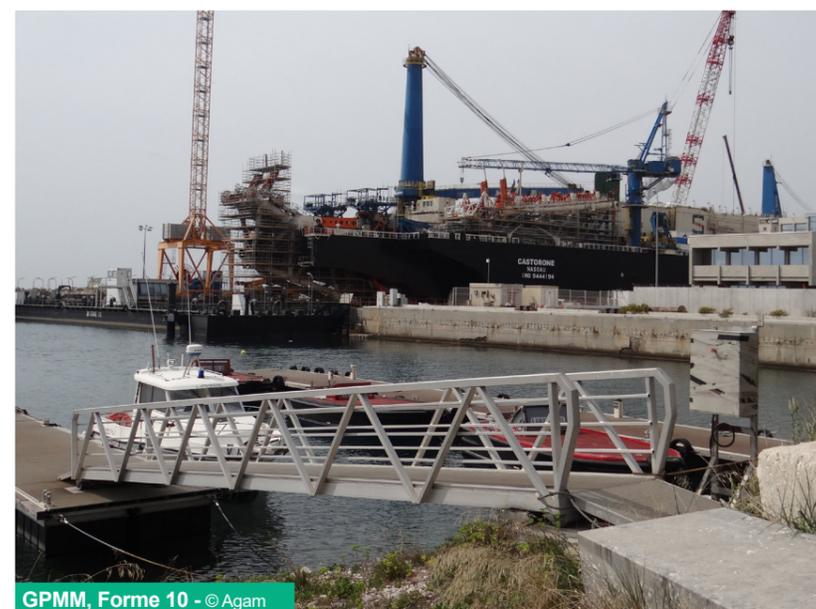
Une vocation résidentielle ralentie qui souffre d'un manque d'attractivité

Ce territoire présente une grande diversité résidentielle qui s'accompagne d'un profil de peuplement contrasté à l'échelle des quartiers qui le composent. Sa population, jeune et familiale évolue dans des conditions de vie inadaptées : espaces publics, carence en équipements (sportifs, culturels, formation...). Il compte une forte proportion de ménages pauvres corrélée à la présence d'habitat dégradé et à celle de poches d'habitat social.

La dynamique de renouvellement urbain sur ce territoire est active. Elle se traduit dans les quartiers d'habitat social par la mise en œuvre à différents stades opérationnels de projet de renouvellement urbain co-financés par l'ANRU : le PRU Plan d'Aou, de La Castellane-La Bricarde, de La Savine,

de Kallisté-Solidarité. D'autres projets de renouvellement urbain co-financés par l'ANRU sont programmés tels que Consolat Mirabeau qui s'appuie sur l'arrivée du tramway.

Au-delà de l'habitat social, l'habitat privé dégradé est aussi ciblé par ces interventions portées par le NPNRU en particulier dans le secteur Cabucelle-Les Crottes. Ces interventions massives s'inscrivent dans un tissu urbain morcelé qui juxtapose habitat social, grandes copropriétés et habitat de faubourg dégradé. L'état de l'habitat dans ce secteur et les nuisances qu'il connaît



GPMM, Forme 10 - © Agam

(coupure urbaine, bruit...) est un frein à l'attractivité et à la qualité résidentielle. Afin de retrouver de l'attractivité, la remise à niveau globale du cadre de vie et de l'habitat enclenchée à travers les interventions publiques devra se poursuivre et s'étendre aux quartiers non encore investis.

En parallèle des politiques publiques engagées sur ce territoire des projets publics ou privés d'envergure y sont recensés : Verduron, ZAC de la Bricarde, opérations de logements à Saint-Louis... d'autres sites d'opportunités existent en lien notamment avec l'extension du tramway. (Cabucelle notamment).

L'extension d'Euroméditerranée 2 qui doit se traduire, à terme, par l'accueil de 30 000 nouveaux habitants et 20 000 nouveaux emplois, constituent aussi une opportunité pour participer à la diversification du parc avec de fortes ambitions en matière de mixité des usages et d'innovation sociale liées à de nouvelles formes d'organisation des entreprises et au déploiement d'économie numériques, circulaires et urbaines productives.

Un territoire à vocation économique marquée par une décorrélation entre emplois locaux et profil des actifs résidents

Marseille Nord représente, avec les bassins Est (la Joliette, Arenc, Cap Janet, la Calade, Mourepiane) un poids important en termes d'emploi. Ces secteurs s'affirment comme un port polyvalent pour les marchandises et les passagers (croisière et trafic international), ainsi que les activités de réparations navales et le MIN de Saumaty. Il est donc nécessaire de garantir les usages et implantations essentielles pour maintenir l'attractivité du secteur. En aval, du J4 à Arenc, la séquence est plus urbaine et tournée vers la ville avec l'activité petite croisière et le trafic vers la Corse. Tandis qu'en amont, de Saumaty jusqu'à Corbières, un pôle d'attractivité pour la plaisance et les activités de loisirs se constitue.

Au-delà de la façade maritime, l'activité économique s'articule autour de trois principales concentrations : Euroméditerranée qui constitue une polarité tertiaire, moteur de développement économique, Saumaty-Séon, qui accueille des activités tertiaires, industrielles et logistiques et les Arnavants zone industrielle en partie déqualifiée. À celles-ci, viennent s'ajouter plusieurs zones d'activités (Cap Janet, Zone d'Activités du Plan d'Aou, Actisud) et des pôles de dimension plus réduite (La Cabucelle notamment). Ce secteur accueille aussi de grands établissements et acteurs de l'économie et de l'emploi, avec notamment :

- ▶ l'hôpital Nord, de dimension régionale avec le renforcement du pôle hospitalier et le développement de l'offre universitaire autour de la faculté et du campus santé ;
- ▶ le MIN des Arnavaux, portant un projet important de plateforme logistique urbaine décarbonnée avec pour objectif de centraliser l'arrivée des poids-lourds de marchandises et de passer le relais à de petits véhicules propres en centre-ville ;
- ▶ le centre commercial Grand Littoral qui tend à développer des activités de services dans la galerie commerciale.



Chacun d'entre eux constituent des atouts à développer afin d'ancrer encore davantage ce territoire en tant que pôle économique majeur de la Métropole.

Malgré la présence de plusieurs grandes zones d'activités et du GPMM, il subsiste une décorrélation entre les emplois locaux et le profil des actifs du territoire. Le taux d'emploi des habitants reste très faible du fait d'un bas niveau de qualification et d'une forte proportion d'emplois précaires.

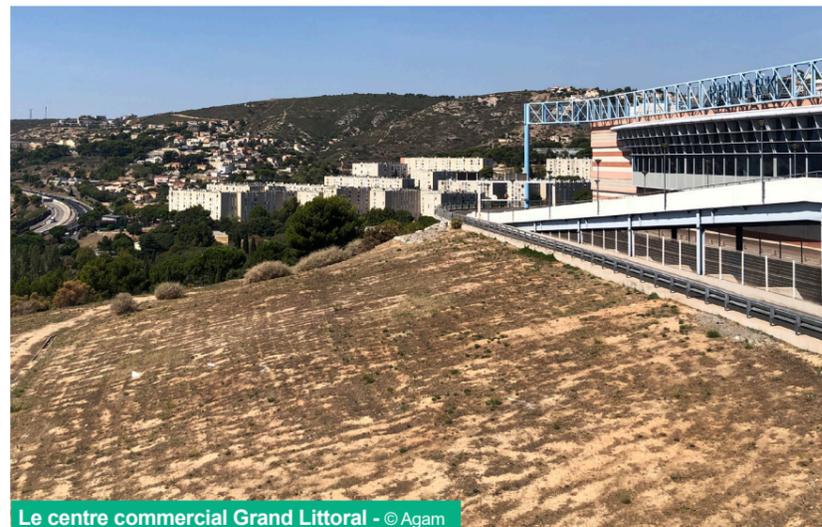
Des déplacements contraints, un enclavement important

En termes de mobilités, Marseille Nord est un **secteur de connexion entre plusieurs territoires**. Le niveau d'accessibilité du secteur est contrasté en fonction des sites, celui de l'Hôpital Nord et du quartier Kallisté/Solidarité étant particulièrement enclavé. **La topographie et les coupures urbaines** sont des contraintes qui pénalisent les déplacements au quotidien, aussi bien pour les transports en commun que pour les modes actifs. **L'amélioration globale de la desserte constitue un enjeu prioritaire** afin de lever les freins à la mobilité, notamment l'accès à l'emploi.

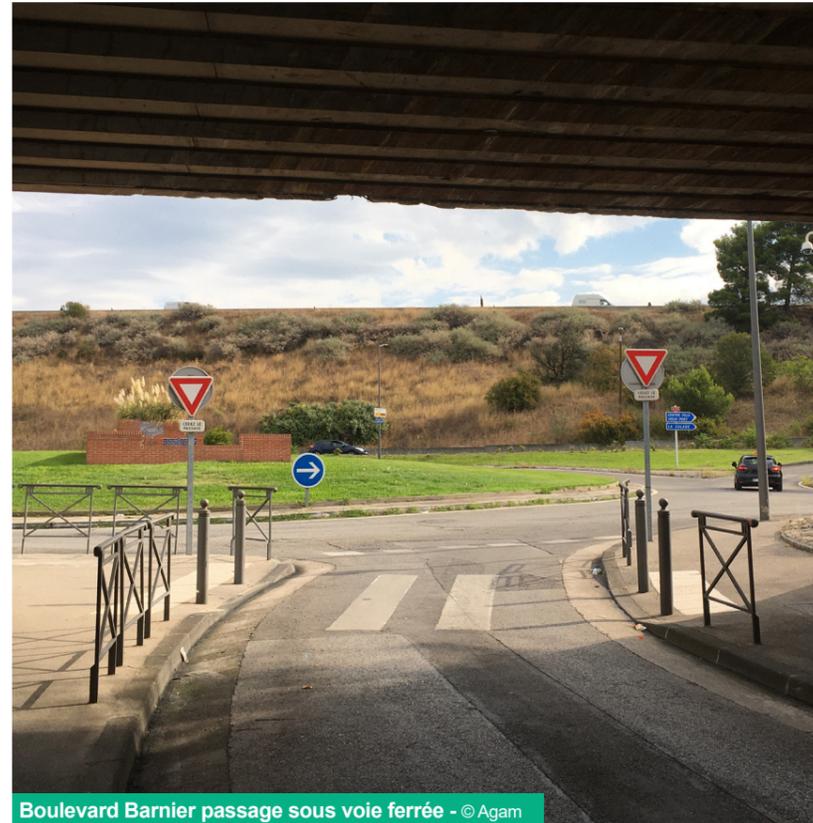
Concernant l'utilisation de la voiture individuelle, elle est importante sur la partie nord-ouest (à l'Estaque notamment), malgré des distances parcourues relativement faibles. Le taux de motorisation reste toutefois globalement faible, notamment dans les QPV.

Malgré la présence d'un réseau bus développé, l'offre est peu adaptée aux besoins spécifiques et aux connexions complexes avec le centre-ville et les zones d'emploi. Toutefois, plusieurs projets en cours pourraient mieux structurer cette entrée/sortie nord de Marseille : **extension du tramway avec un nouveau PEM et une halte ferroviaire à Saint-André, BHNS B4** (lien avec les autres quartiers nord), **projet de liaison performante à Saint-Antoine, tunnel Mathys**... Ces équipements contribueront notamment à **désenclaver les quartiers, faciliter l'accessibilité du secteur vers et depuis le centre-ville, les zones d'activités de l'étang de Berre et l'aéroport**.

Le réseau ferroviaire est particulièrement important à l'échelle du secteur avec notamment **la ligne Marseille-Gardanne-Aix** qui assure une desserte via la Gare de Saint-Antoine avec 4 TER/h/sens en heure de pointe, **la gare de**



Le centre commercial Grand Littoral - © Agam



Boulevard Barnier passage sous voie ferrée - © Agam

l'Estaque au nord et Arenc au sud. Globalement, **l'utilisation des gares est à optimiser sur le secteur** (gare de Saint-Joseph, gare de l'Hôpital Nord) afin de multiplier des solutions alternatives à la voiture. Les lignes de car du réseau express métropolitain sont également accessibles depuis le secteur et jouent un rôle important dans sa desserte, notamment via le PEM des Aygalades qui regroupe 7 lignes.

Le territoire est également traversé par **d'importantes infrastructures**, autoroutières notamment, qui constituent des axes de transit majeurs mais dont l'usage induit **une mauvaise qualité de l'air** assortie de **nuisances sonores importantes**, impactant négativement le cadre de vie de ces quartiers. De nombreux projets d'infrastructures sont en cours, parmi lesquels **la requalification de l'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze**, en limite nord d'Euroméditerranée 2, **la LNPCA** (en lien avec la modernisation des voies littorales pour accueillir davantage de trafic), ou encore **le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane** visant à améliorer les dessertes ferroviaires du terminal à conteneurs et donc contribuer au développement de son activité.

Des carences en matière d'équipements de proximité, sportifs et culturels

On observe globalement un **déficit d'équipements/services de proximité**, notamment publics, sur ce vaste territoire au regard du nombre d'habitants et de leur profil. Cette carence se fait ressentir plus particulièrement concernant les équipements culturels, sportifs et l'offre en formation et apprentissage. Le secteur connaît de très fortes disparités. Six grands équipements sont présents sur Marseille Nord :

- ▶ **le Pôle des Hôpitaux Nord**, qui constitue l'un des grands équipements de santé d'envergure régionale accompagné d'une antenne de la faculté de médecine ;
- ▶ **le complexe sportif de La Martine** (2 stades, une piscine et un gymnase) à côté de l'hôpital Nord ;
- ▶ **le lycée Saint-Exupéry**, principal lycée général et technologique du territoire, dont la localisation est un peu isolée du fait de la coupure topographique et de l'absence de liaisons est / ouest avec la RN8 ;
- ▶ **la plage de Corbière** qui constitue un équipement de loisir majeur pour le secteur, particulièrement attractif, et draine un nombre conséquent d'usagers ;
- ▶ **le marché aux puces**, en pleine mutation.

Les équipements présents sur le secteur ne sont que peu connectés aux noyaux villageois, ce qui complexifie leur accessibilité.

Ces multiples constats mettent en évidence les principales particularités propres au territoire de Marseille Nord sur lesquelles s'appuyer :

- ▶ **un territoire topographiquement compartimenté**, organisé autour de différents ensembles qui le séquentent : littoral / éperon de la Viste / vallon des Aygalades, façade portuaire ;
- ▶ **une structuration urbaine organisée autour de plusieurs polarités** : de Saint-Antoine à l'Hôpital Nord, axe avenue de Saint-Louis / rue de Lyon, Saint-Henri / Saint-André / l'Estaque ;



Vue depuis les plages de Corbières - © Agam



Vue depuis les plages de Corbières - © Agam

- ▶ **un secteur en pleine mutation avec Euroméditerranée 2 ; des friches industrielles et des espaces en mutation** qui offrent des opportunités pour faire évoluer ce territoire tout en favorisant le renouvellement urbain ;
- ▶ **une vocation résidentielle déqualifiée par l'état global du bâti, de l'espace public et plus largement du cadre de vie ;**
- ▶ un territoire fort **d'une vocation économique** qui bénéficie peu à ses habitants, malgré la présence majeure du **port, de deux filières d'excellence et d'une dynamique de l'emploi** portée par trois polarités principales (Euroméditerranée, Arnavants, Saumaty-Séon) et par un tissu de zones d'activités ;
- ▶ **un territoire de transit**, traversé par les infrastructures et disposant d'une offre de TC encore déficitaire et peu adaptée aux besoins du secteur ;
- ▶ **une offre faible en équipements de proximité, sportifs et culturels**, principalement articulée autour de quatre polarités : le Pôle des Hôpitaux Nord, le complexe sportif de La Martine, le lycée Saint-Exupéry et le centre commercial de Grand Littoral ;
- ▶ **un territoire exposé aux nuisances, aux pollutions et aux risques environnementaux**, marqué par des conflits d'usage mais disposant d'importants atouts à valoriser, parmi lesquels la proximité des espaces naturels et la présence de la nature en ville.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR MARSEILLE NORD

ENJEUX - MARSEILLE NORD

- 1 La mise en œuvre d'une stratégie habitat globale, récréant les conditions d'une attractivité résidentielle et assurant une diversité sociale.
- 2 Le déploiement des transports en commun pour désenclaver les quartiers, faciliter l'accès aux zones d'emplois, limiter la circulation automobile et participer à la transition climatique.
- 3 La valorisation du patrimoine paysager et de la trame verte et bleue comme potentiel d'adaptation au changement climatique et comme outil d'amélioration de l'espace public et de la qualité de vie.
- 4 L'amélioration du cadre de vie et la couture des quartiers comme conditions de réussite des projets.
- 5 La structuration stratégique du potentiel économique, notamment en lien avec le développement portuaire/logistique et l'optimisation de la capacité d'accueil des zones d'activités.

La mise en œuvre d'une stratégie habitat globale, récréant les conditions d'une attractivité résidentielle et assurant une diversité sociale

RECOMMANDATIONS :

La mise en œuvre d'une stratégie d'habitat globale et équilibrée nécessite d'activer plusieurs leviers concernant :

- ▶ La valorisation de l'habitat, des quartiers NPNRU et la création de logements diversifiés :
 - travailler l'intégration des quartiers NPNRU à la ville (Les Créneaux, Plan d'Aou / Saint-Antoine / La Viste, La Castellane, La Savine, Campagne Lévêque et Consolat Mirabeau) ;
 - proposer une diversification des types de logements en travaillant à des formes intermédiaires entre pavillonnaires et grands ensembles et en améliorant le confort thermique. L'objectif est aussi d'articuler les différents projets programmés pour prendre en compte les besoins des habitants dans un objectif d'amélioration des fonctions de proximité ;
 - déverrouiller le parc social pour faciliter les déménagements en son sein en proposant du locatif social aux formes plus diversifiées et en sortant de la simple logique de résidentialisation et hors des quartiers concentrant l'offre sociale.
- ▶ Le renforcement des polarités de proximité pour structurer le développement :
 - pérenniser la dynamique et l'attractivité créée par Euroméditerranée et y renforcer l'offre commerciale de proximité, tertiaire et en équipements autour du futur parc des Aygalades/développer l'accroche et l'effet levier sur les quartiers voisins (Les Crottes, Le Canet, La Cabucelle, Saint-Louis, La Viste) ;

- tirer parti du tissu de faubourg de La Cabucelle pour constituer une polarité urbaine complémentaire des dynamiques urbaines situées à proximité (notamment Euroméditerranée), profitant de la particularité et de la qualité du noyau villageois (développement d'activités économiques compatibles avec les fonctions résidentielles de ce noyau villageois) ;
 - assurer une cohérence entre le développement en bord du littoral et l'évolution des noyaux villageois de l'Estaque, de Saint-Henri et Saint-André dans le cadre du projet Grand Estaque, tout en maintenant l'identité de ces derniers (devenir site de la Lave / traversée du noyau villageois / accueil d'activités économiques à Saumaty).
- ▶ L'accompagnement de la mutation qualitative du tissu urbain en lien avec le déploiement de l'offre de mobilité :
- faire du tramway (dans son extension phase 2 entre Gèze et La Castellane) le moteur d'un projet urbain pour structurer le développement du territoire autour (espace public, renouvellement urbain, couture entre quartiers) ;
 - engager la mutation de certains sites à enjeux (ex : une partie de l'usine Saint-Louis, du secteur Mardirossian...) et les valoriser en cohérence avec le tramway ;
 - accompagner la restructuration du quartier Saint-Antoine-Grand littoral Hôpital Nord et le reconnecter aux grands ensembles d'habitat voisins en lien avec l'amélioration des transports (pôle d'échange de la gare, BHNS, tram).

Le déploiement des transports en commun pour désenclaver les quartiers, pour faciliter l'accès aux zones d'emplois, limiter la circulation automobile et participer à la transition climatique

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Connecter les quartiers Nord aux bassins d'emplois de l'étang de Berre au Nord-Ouest avec le nouveau pôle d'échange de Saint-André, aux Arnavants à l'Est et au centre-ville et favoriser le développement d'une offre de TC permettant des déplacements vers les principales zones d'activité à proximité du territoire.
- ▶ Accompagner le développement d'un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux et la mise à niveau du réseau BHNS.
- ▶ Améliorer les déplacements de proximité par les modes actifs et notamment pour la marche au sein et entre les secteurs résidentiels (Saint-Antoine, La Viste, La Castellane, La Bricarde et les noyaux villageois).
- ▶ Développer l'usage du vélo en créant un maillage composé d'axes structurants et d'axes secondaires connectés avec le centre-ville de Marseille et le reste des quartiers nord.
- ▶ Réduire les effets de fracture liés à la topographie et aux infrastructures : faciliter les circulations est-ouest ; créer des axes et y faire passer des transports en commun (tunnel Mathys pour relier Grand Littoral aux Aygalades).

La valorisation du patrimoine paysager et de la trame verte et bleue comme potentiel d'adaptation au changement climatique et comme outil d'amélioration de l'espace public et de la qualité de vie

RECOMMANDATIONS :

- ▶ Pérenniser et renforcer la trame verte et bleue du secteur, afin d'y garantir la fonctionnalité écologique :
 - protéger les massifs de La Nerthe et de l'Étoile et leurs abords, pour leurs fonctions de réservoirs de biodiversité et de structuration paysagère du territoire ;
 - protéger les corridors écologiques et les restaurer le cas échéant en identifiant les fragilités et/ou points de rupture devant faire l'objet d'une protection prioritaire dans les documents d'urbanisme : continuité Est-Ouest (en particulier entre les massifs de l'Étoile et de La Nerthe) et continuité Nord-Sud (en particulier le ruisseau des Aygalades et la chaîne de parcs).
- ▶ Composer des espaces de transition protecteurs entre la ville et les massifs :
 - préserver les espaces de perméabilité écologique et délimiter les espaces de transition dans les documents d'urbanisme ;
 - organiser le tissu bâti en l'adaptant à son rôle de lisière, aménager des accès aux massifs en veillant à les connecter aux sentiers existants, poursuivre les aménagements de défense contre les incendies.
- ▶ Révéler le ruisseau des Aygalades et ses abords (chaîne de parcs) pour en faire un élément d'attractivité, garantir son fonctionnement écologique en gérant le risque inondation et utiliser cette continuité pour lier les quartiers au-delà d'Euroméditerranée.
- ▶ Se saisir de toutes les opportunités pour désimpermeabiliser et déconnecter les eaux pluviales des réseaux, afin de restaurer le cycle de l'eau et de réduire le phénomène de chaleur urbain.
- ▶ Prendre appui sur les aménités naturelles du secteur afin d'améliorer son attractivité résidentielle, la qualité de vie et la santé des habitants :
 - redonner un accès aux berges des Aygalades, aux rives du canal du Marseille et à la frange littorale, en veillant à ce que cette mise en accessibilité soit compatible avec les autres fonctionnalités et usages qui s'y exercent ;
 - accompagner la dynamique de requalification du ruisseau des Aygalades, dans une approche combinant la restauration ses fonctionnalités écologiques, la valorisation paysagère et la réduction du risque inondation par débordement en préservant les zones d'expansion des crues et en restaurant des espaces de liberté pour le cours d'eau ;
 - aménager et valoriser les portes d'entrée des massifs ;
 - développer des espaces verts pour réduire la minéralité du secteur et lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- ▶ Améliorer les relations et les accès au littoral notamment à la plage de Corbières.
- ▶ Augmenter qualitativement et quantitativement l'offre de parcs et jardins publics, aménager leurs abords et améliorer leur accès.
- ▶ Requalifier les principaux panoramas depuis la rade et les séquences routières d'entrées de ville.

- ▶ Renaturer et dépolluer : décharges, rejets industriels, secteurs aux pollutions lourdes (par exemple, le crassier des Arnavants).
- ▶ Renforcer la protection des espaces agricoles et développer les activités agricoles :
 - encourager la mise en place de Zones Agricoles Protégées (ZAP) ;
 - accompagner la mise en place d'un lieu de formation à l'agriculture urbaine.

L'amélioration du cadre de vie et la couture des quartiers comme conditions de réussite des projets

RECOMMANDATIONS :

Face aux coupures urbaines (infrastructurelles), à la tendance à la fermeture résidentielle, il est important d'offrir un contre-champs en matière d'aménagement urbain, notamment pour planifier les liaisons douces, les perméabilités inter et infraquartiers.

- ▶ Mettre en cohérence les actions de développement des espaces publics, de piétonnisation et de développement des modes actifs :
 - aménager des continuités cyclables et piétonnes en liaisons inter-quartiers, des perpendiculaires au futur tramway pour favoriser l'accès à ses arrêts ;
 - veiller aux alternatives pour permettre les cheminements ;
 - refaire du lien à travers les grandes emprises foncières: a minima des traversées / accès ;
 - requalifier les entrées de ville, notamment l'entrée de l'Estaque par Corbière.
- ▶ Assurer une meilleure articulation urbaine, économique et sociale entre le port et les quartiers de la ville de façon à favoriser une meilleure cohabitation.
- ▶ Aménager les interfaces entre espaces naturels et espaces urbains et mettre en réseau les parcs et espaces naturels existants (perméabilités Nord / Sud et Est / Ouest notamment), leur connexion avec les pôles d'échanges et les noyaux villageois pour permettre une meilleure accessibilité :



- liaison Parc de Bougainville / futur parc des Aygalades / Parc Billoux ;
- Aygalades comme axe pour recréer du lien et engendrer un projet de territoire par la réappropriation progressive de son vallon jusqu'au massif de l'Étoile ;
- liaison Séon / Foresta vers l'espace naturel de La Nerthe ;
- liaison avec le parc agricole de Sainte-Marthe ;
- développement et valorisation de l'agriculture urbaine et notamment des jardins familiaux et ouvriers.

- ▶ Apaiser la traversée des villages pour leur redonner de l'attractivité.

La maîtrise des nuisances et le déploiement des équipements peuvent également contribuer à une stratégie globale d'amélioration du cadre de vie et donc de l'attractivité du territoire.

- ▶ Poursuivre la réduction et l'exposition aux nuisances sonores et pollution de l'air relatives aux trafics routiers, ferroviaires et maritimes en optimisant le report modal vers des modes de transport plus vertueux (projet de renforcement du terminal de Mourepiane,) et maintenir un dispositif de fret ferroviaire sur Arenc.
- ▶ Valoriser les opportunités foncières à proximité du site de l'hôpital Nord pour l'accueil d'entreprises dans le secteur de la santé en lien avec la faculté de médecine et améliorer l'accessibilité de ce site, notamment par les transports en commun.
- ▶ Restructurer et développer l'offre d'équipements et de services publics en lien avec les réseaux de transport en commun et les articulations urbaines inter-quartiers et combler les déficits pour limiter la dépendance extérieure ;
- ▶ Renforcer l'offre en formation et en apprentissage afin de mettre en cohérence les emplois et le profil des actifs résidents.

La structuration stratégique du potentiel économique, notamment en lien avec le développement portuaire/ logistique et l'optimisation de la capacité d'accueil des zones d'activités

RECOMMANDATIONS :

- ▶ En lien avec l'activité portuaire :
 - préserver la vocation marchande et industrielle des Bassins Est du port et garantir les usages et implantations essentielles à son attractivité et sa compétitivité ;
 - accompagner le développement de l'économie portuaire autour de vocations multiples :
 - du J4 à Arenc : traiter qualitativement les portes et espaces publics ; trafic passager à consolider et accompagnement de l'accueil des fonctionnalités et dessertes nécessaires aux navires de petite croisière et de grande plaisance (espaces réservés au bus / taxis...) ; permettre l'ouverture progressive de la digue du large en cohabitation avec les activités portuaires ;
 - d'Arenc à la Forme 10 : préserver les activités liées aux marchandises, à la réparation navale et aux trafics passagers (croisières et Maghreb) ; projet de renforcement du terminal de Mourepiane ;



- de Saumaty à Corbières: dynamique d'évolution autour des activités maritimes existantes et en mutation, autour d'activités diversifiées sur le secteur de la Lave et de la requalification de Saumaty pour l'accueil d'activités économiques ;
- renforcer l'accessibilité aux gares maritimes en transports collectifs et gare de tourisme par le développement de l'intermodalité au service des passagers ;
- améliorer la desserte poids lourds du port, en particulier pour la Porte Saint-Cassien et la Porte 4 ;
- optimiser les espaces liés aux besoins fonciers du secteur logistique : secteur des Arnavants, Actisud et domaine portuaire ;
- utiliser les capacités du territoire portuaire afin d'apporter des services à la ville attenante : production d'énergies vertes, accueil de fonctions urbaines nécessaires, amélioration du paysage et de ses apports en terme d'écologie urbaine ;
- développer les réseaux de chaleurs basés sur l'exploitation des énergies renouvelables (EnR) en lien avec la mer (poursuite des projets de géothermie marine) en veillant à ne pas impacter le milieu marin ;
- améliorer la qualité de l'air notamment en développant les connexions électriques des navires à quai.

- ▶ Concernant l'optimisation et la capacité d'accueil des zones d'activités :
 - conforter le développement économique en zones économiques dédiées et en tissu urbain mixte (en favorisant leur requalification et leur densification) et veiller à la compatibilité des secteurs dédiés aux activités économiques productives, industrielles, logistiques avec leur environnement urbain et notamment avec les zones résidentielles proches pour les nuisances induites et les conflits d'usage ;
 - faire évoluer les espaces économiques dédiés situés à proximité des corridors TCSP vers une offre plus mixte (tertiaire) : André Roussin / Bd du littoral / Bd Capitaine Gèze ;
 - améliorer la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des espaces dédiés aux activités économiques

Des recommandations complémentaires au secteur Marseille Nord sont présentées dans le secteur Grand centre-ville de Marseille.

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser, et restaurer la trame verte

 Corridors écologiques terrestres continus

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

 Corridors écologiques aquatiques

 Espaces de bons fonctionnement des cours d'eau

 Ruisseau des Ayalades

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

 Interfaces urbaines

 Points de vue vers les paysages emblématiques

 Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

Développer la nature en ville

 Principaux parcs et jardins

 Mise en réseau des parcs et jardins (traitement des abords, continuités paysagères)

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

 Projets d'ENR

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

 Pôles de plaisance

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

 Principaux potentiels de développement d'habitat

 Connexions à la polarité

Organiser le renouvellement urbain

 Secteurs d'intensification urbaine autour des TCSP structurants

 Quartiers prioritaires de la ville

 Noyaux villageois

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITÉS, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

 Réseau de transport collectif urbain

 Réseau de transport collectif urbain complémentaire

 Projet de transport à étudier

 Réseau express ferroviaire

 Autres lignes ferroviaires

 Connexion avec le réseau urbain/interurbain

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

 Portes d'entrée du territoire (aéroport, gare TGV, gare TER, port)

 Gares

 PEM (localisation de principe)

 PEM avec gare

 Gare maritime

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

 Conditions d'accessibilités à améliorer

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

 Réseau vélo

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

 Principales zones d'activités économiques existantes

 Principaux potentiels de développement dédiés aux activités économiques

 Projets de développement mixtes/tertiaires

Développer l'activité maritime

 Activités de réparation navale

Améliorer le report modal des flux logistiques

 Pôles d'intermodalité logistique

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Renforcer les équipements majeurs du territoire

 Pôles hospitaliers métropolitains / pôle de développement biotechnologie et recherche

Développer l'attractivité étudiante

 Pôles d'enseignement supérieur, de formation, et de recherche

Accompagner les filières économiques innovantes

 Pôle média et filière audiovisuelle

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

 Réseau routier structurant

 Réseau routier secondaire

 Voie ferrée

 Surface en eau et zones humides

 Espaces à dominante naturelle

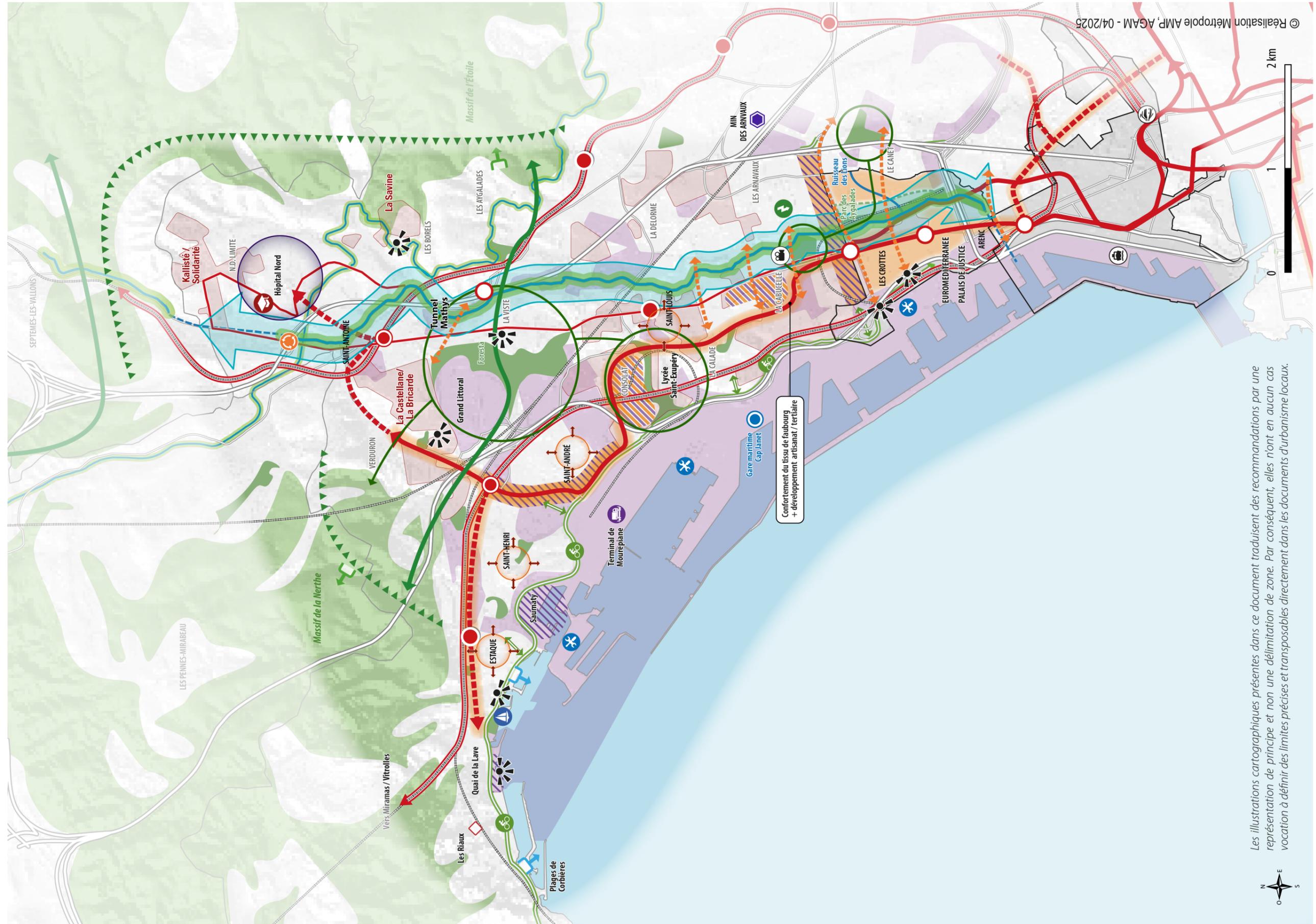
 Espaces interstitiels*

* Autres espaces non urbanisés ou urbains diffus, cultivés ou non, de nature ordinaire ou en friche

 OIN Euroméditerranée

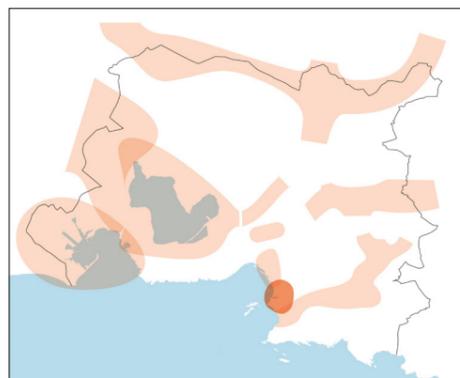
 Marché d'Intérêt National (MIN)

Secteur Marseille Nord



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.





ARMATURE TERRITORIALE DU SCOT AMP

▶ Pôle métropolitain : Marseille

Secteur à enjeux

GRAND CENTRE-VILLE

DE MARSEILLE

Le secteur à enjeux Marseille-Centre correspond au centre ancien élargi, au nord à Euroméditerranée II, au sud au quartier du Prado et aux boulevards circulatoires urbains de l'Est de Marseille. Cet espace urbain de plus de 1000 hectares présente de forts contrastes car il agrège des tissus urbains variés et hétérogènes et une grande diversité de situations socio-économiques appelant des solutions des modes de renouvellement urbain.

Fort de plus de 200 000 habitants et bien desservi par trois gares et trois autoroutes, c'est le premier pôle d'emplois de la Métropole. Il constitue aussi un secteur de projets prioritaires. Il connaît depuis plusieurs années un renouveau économique, touristique et culturel accompagné de grands projets de revitalisation urbaine (développement d'écoquartiers, réintroduction du tramway, requalification de places et de rues) mais il pâtit encore de difficultés socio-économiques et fonctionnelles, particulièrement marquées et concentrées dans certains de ses quartiers. La relance de son attractivité résidentielle et économique, la restauration de conditions d'habitat et de qualité de vie pour l'ensemble de ses usagers, et la préservation de son patrimoine bâti constituent des enjeux majeurs pour valoriser, à sa pleine mesure, un potentiel d'évolution considérable.

Pour que ce secteur à enjeux puisse jouer pleinement son rôle de Cœur de Métropole, des démarches et des politiques publiques doivent être menées à long terme. Aussi, les acteurs se sont engagés autour d'une même ambition, portée par le Projet Partenarial d'Aménagement Centre-Ville de Marseille (PPA) et, déclinée dans un schéma d'orientations stratégiques visant à prendre appui sur les facultés d'adaptation d'un centre-ville ouvert, populaire, accueillant et multiculturel pour définir des stratégies de rattrapage indispensables pour améliorer la qualité de vie et des singularisations essentielles au rayonnement de la Métropole, notamment à l'échelle de l'Europe du Sud. Intégré au Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et couvrant près de 140 hectares, le « schéma directeur Marseille Saint-Charles à 360° » s'inscrit dans une ambition forte visant à répondre aux enjeux d'interface ville/gare tant en matière d'insertion urbaine, de développement économique, de programmation urbaine, de cohésion sociale que de prise en compte des enjeux environnementaux d'une grande infrastructure dans le quartier de centre-ville de la métropole marseillaise.

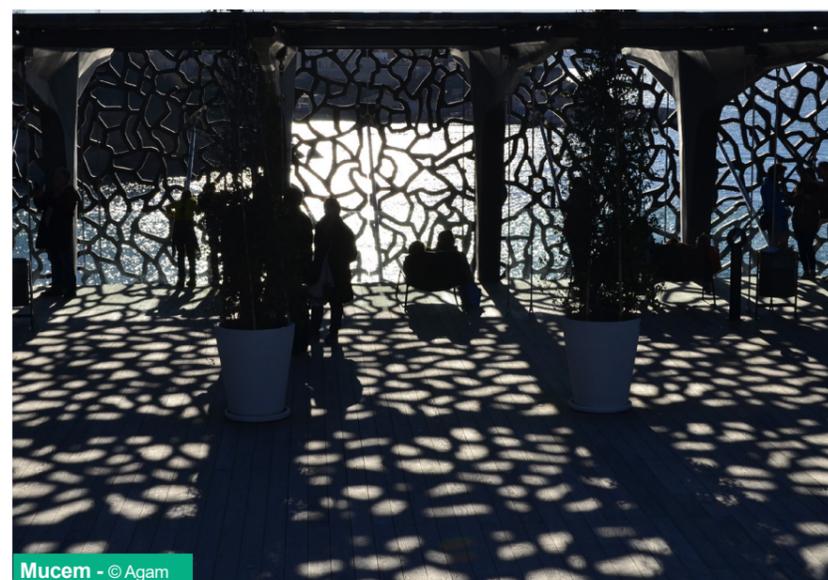
LES PRINCIPAUX CONSTATS DU SECTEUR MARSEILLE CENTRE

Un rayonnement métropolitain, national et international

Le secteur Marseille-Centre compte de **grands pôles hospitaliers renommés** (La Conception, La Timone et l'hôpital européen) et **une filière santé très développée et très pourvoyeuse d'emplois**. Le **renforcement des pôles universitaires et d'enseignement supérieur** (campus Saint-Charles, campus de La Timone, l'Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires-IMVT), **l'essor de l'offre en formations privées et le développement nouveau de projets dans l'industrie culturelle et créative (ICC)** peuvent avoir un impact sur **le dynamisme économique et sur le marché de l'immobilier de bureau**. Le secteur se positionne désormais aussi comme **l'un des grands pôles européens du tourisme urbain** (étape des navires de croisières, baignade urbaine, street art, compétitions sportives, festivals et événements culturels de niveau international...) mais, pour que ce pari soit réussi dans un contexte de forte concurrence entre les grandes villes littorales du bassin méditerranéen, l'accueil et l'offre touristiques doivent être encore améliorés.

Le **projet d'aménagement et de reconfiguration de la Gare Saint-Charles**, avec l'arrivée de la **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)** et un positionnement d'entrée métropolitaine, va permettre de **renforcer le rayonnement national du secteur à enjeu**, et plus globalement de l'attractivité de la ville, en garantissant l'accessibilité du territoire aux échelles métropolitaine, nationale, méditerranéenne et internationale.

La **création d'une grande cité judiciaire dans le périmètre d'Euroméditerranée (quartier d'Arenc) prévue d'ici 2030** doit permettre le **regroupement des différentes juridictions** dans un lieu unique et améliorer ainsi le fonctionnement du troisième tribunal de France qui détient notamment des com-



Mucem - © Agam

pétences interrégionales. Compte tenu de l'impact commercial, social et symbolique pour le centre-ville, ce grand projet sera accompagné d'une stratégie robuste destinée à compenser le départ des services et à préserver et conforter l'attractivité économique des quartiers où ils sont actuellement implantés.

Une concentration de l'offre résidentielle dégradée et des contrastes socio-économiques fortement marqués

Pris dans son ensemble, le secteur Marseille-Centre dispose d'**une offre résidentielle diversifiée** tant en gamme de produits que de prix, et il permet à de nombreux ménages de se loger. Néanmoins cette diversité n'est qu'apparente et le **cloisonnement socio-économique et urbain** reste prégnant. Tandis que les populations les plus modestes se concentrent dans les quartiers les plus dégradés tant en termes d'offre résidentielle que de qualité de l'environnement urbain, les ménages plus aisés s'installent dans d'autres, renforçant ainsi le **déséquilibre social** au sein du secteur. Parallèlement, la faiblesse de l'offre résidentielle sociale publique sur l'ensemble du secteur tend à renforcer encore **ces effets de concentration** et les déséquilibres de peuplement.

Les enjeux de qualité résidentielle et de peuplement supposent la définition d'**une stratégie de reconquête** adaptée qui se fixe sur **des espaces prioritaires et se concrétise avec des actions différenciées selon les quartiers**. L'entrée en phase opérationnelle du **PPA** sur une part importante du secteur à enjeux Marseille-Centre permet de lancer un traitement de l'urgence et d'amorcer le rattrapage nécessaire. Le « desserrement » spatial de la précarité pourra s'appuyer sur le développement d'une offre de logements adaptée aux besoins des plus modestes mais aussi, et dans le même temps, mobiliser des leviers qui permettront d'équilibrer le profil social (accueil d'une population plus diversifiée). Complémentaire aux actions déjà engagées et en cours au sein du périmètre PPA, le projet d'aménagement déclinant les ambitions du schéma directeur « Marseille Saint-Charles à 360° » constitue également un des leviers pour structurer l'ensemble du territoire au profit de **l'équité et de l'équilibre social** au travers du développement d'un « quartier habité », tout en accompagnant la **mutation urbaine du secteur Belle-de-Mai** plus particulièrement.

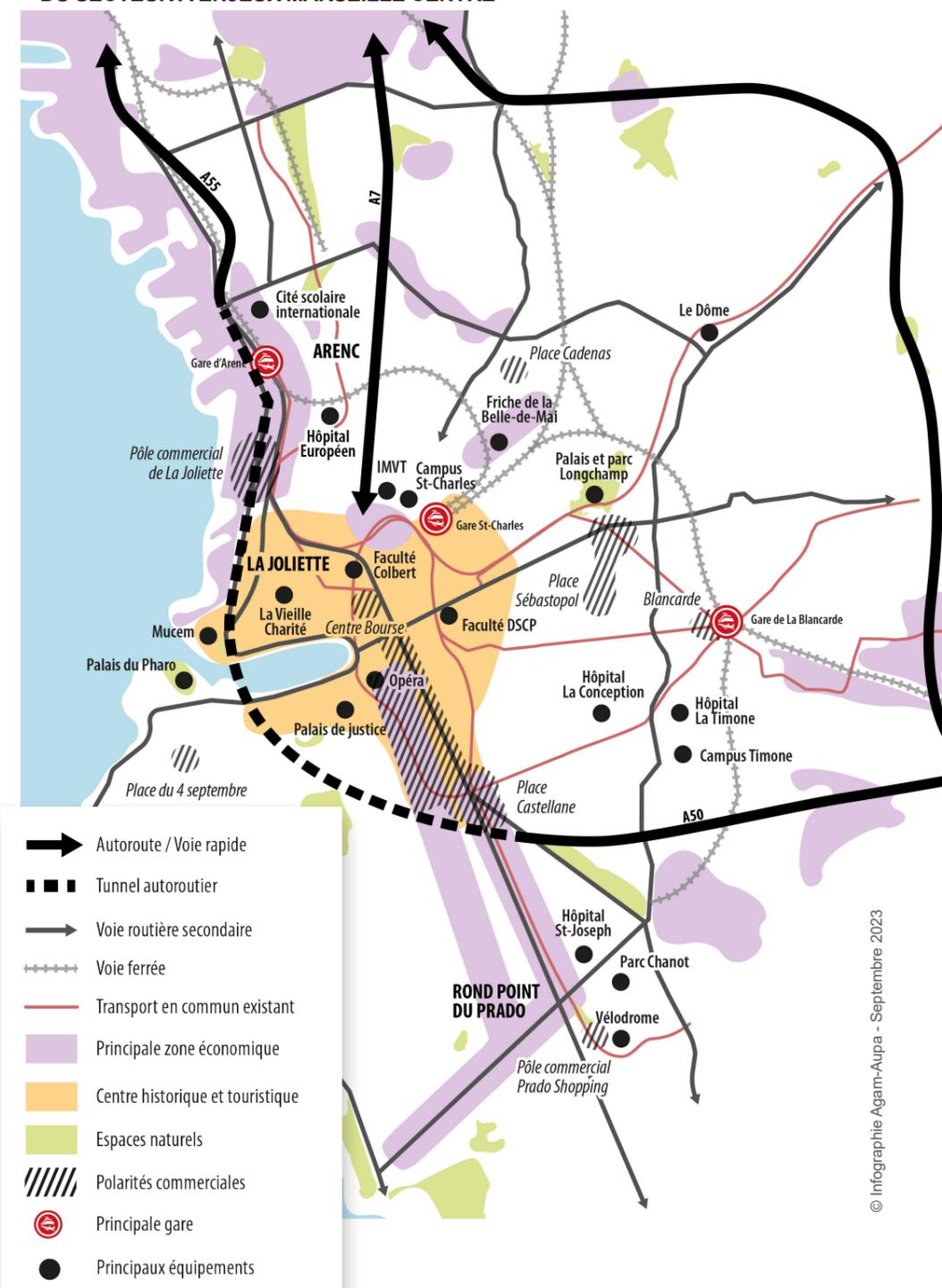
La priorité donnée à une intervention sur l'habitat dégradé et son environnement urbain peut permettre d'enclencher un changement positif d'image propice à cette diversification. **Les secteurs situés en frange et à l'interface des quartiers à requalifier** constituent **des espaces urbains complémentaires** pour le développement de **produits attractifs à destination des ménages aux revenus plus élevés**.

Une fonction économique de cœur métropolitain fragilisée, mais porteuse de potentialités et d'atouts majeurs

Le grand centre-ville abrite **une grande diversité d'activités et de fonctions économiques stratégiques et décisionnelles** et constitue le **premier pôle d'emplois de la Métropole** sans toutefois permettre à celle-ci d'atteindre le rang économique d'autres métropoles françaises. Il constitue le **second pôle commercial de la ville en chiffre d'affaires** après le centre commercial de La Valentine. Pourtant, il reste pénalisé par **une vacance commerciale plus de deux fois supérieure à d'autres grandes villes métropoles françaises**. Le manque de dynamisme en matière de croissance de l'emploi salarié se double d'une absence de lisibilité des positionnements et des stratégies sur l'ensemble du secteur.

Le centre historique doit faire face à l'évolution des modes de consommation (e-commerce) mais aussi à **la concurrence des grands pôles commerciaux péri-centraux plus attractifs** en matière de programmation économique et de qualité de l'offre (Terrasses du Port, Centre commercial Prado Shopping) et à l'essor du quartier Euroméditerranée (relocalisation des administrations et des sièges sociaux). **La dimension artisanale** continue néanmoins d'y occuper une place importante, notamment concernant **l'artisanat culturel et créatif et le commerce de bouche**.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'ORGANISATION DU SECTEUR À ENJEUX MARSEILLE CENTRE



Les déséquilibres entre les pôles économiques du grand centre-ville et la faible dynamique générale résultent notamment d'une réhabilitation des bureaux insuffisante. Alors que les rythmes de construction d'immeubles de bureaux restent soutenus dans le périmètre d'Euroméditerranée, **le parc immobilier du centre ancien est toujours marqué par la vacance et l'obsolescence**. Si l'immobilier de bureau devient de moins en moins attractif, le centre ancien demeure l'un des espaces tertiaires innovants de la Métropole (croissance des emplois salariés privés dans l'économie présentielle et le tourisme) et il concentre toujours des fonctions économiques stratégiques et décisionnelles. **La mise en œuvre du projet « Marseille Saint-Charles à 360° »** et des ambitions portées par son schéma directeur visent également à insuffler **une nouvelle dynamique économique au service de l'emploi** tant à l'échelle de la ville que des quartiers environnants en contribuant à leur vitalité.

L'**activité portuaire** reste importante mais elle est entrée dans **une phase de transition**. Les activités de production changent (les petites productions sont toujours dynamiques). L'artisanat culturel et créatif et le commerce de bouche sont quant à eux très actifs et attractifs sur ce secteur. Une offre de petits ateliers de production est en train de se développer (Ici Marseille, Make it Marseille, Les Fabricoleuses) mais de nouvelles aménités sont indispensables pour attirer les salariés du tertiaire des TPE/PME (bonne accessibilité, offre en immobilier d'entreprises intégrée à la ville, renouvelée, modernisée et adaptée).

Un cadre de vie qui doit encore s'améliorer

Même si elles sont essentielles, les interventions sur le bâti, résidentiel ou économique, ne peuvent à elles seules remédier aux dysfonctionnements que connaît le centre-ville. D'autres politiques publiques, étroitement liées, apparaissent indispensables pour redonner à ce territoire urbain un rôle de premier plan dans les parcours de vie de l'ensemble des habitants et dans les choix d'implantation des activités. Au même titre que la mobilité, l'économie et l'habitat, **le cadre de vie constitue un levier essentiel pour maintenir les familles et les emplois dans le centre-ville** (espaces piétonniers structurés et équipés, rues apaisées, accès à des espaces de nature).

Très minéral dans son ensemble, le secteur Marseille-Centre compte de **nombreux quartiers carencés en espaces verts et exposés aux effets des îlots de chaleur urbains** (Belle-de-Mai, Saint-Mauront, Le Camas, La Conception...). La surface végétale accessible par habitant (entre 1 et 2 m²) est largement inférieure aux standards d'autres grandes métropoles européennes. Les espaces verts publics sont peu nombreux et inégalement répartis. **Une augmentation de la présence du végétal est programmée** : cinq parcs sont en cours de réalisation ou projetés (La Cômérie, couvent Levat, glacis du Fort Saint-Nicolas, Les Aygalades) et une « forêt urbaine » est envisagée autour de l'ancienne caserne du Muy dans le quartier de la Belle de Mai. La présence plus forte de la nature en ville aux endroits le plus adaptés permet de réduire ou de compenser les nuisances de la ville (pollution de l'air, bruit...) et d'améliorer la qualité des usages dans l'espace public. Cet enjeu de végétalisation peut être traduit dans les PLUi via des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP thématique nature en ville, cycle de l'eau).

Au large de Marseille, l'archipel du Frioul constitue un site emblématique, caractéristique du paysage maritime marseillais. Il comprend un port et un hameau d'une centaine d'habitants et attire, chaque année, plus de 400 000 visiteurs.



Des requalifications paysagères récentes (La Canebière, les quais du Vieux-Port, la rocade du Jarret) et des projets ambitieux (boulevard des Dames, projet des allées Léon Gambetta) illustrent déjà une volonté **d'améliorer la qualité des espaces publics majeurs du centre historique** mais cette dynamique doit être désormais élargie à d'autres espaces, emblématiques ou plus modestes (parvis de l'abbaye Saint-Victor, allée Gambetta, placettes minérales ou exclusivement occupées par du stationnement, rues dépourvues d'alignements d'arbres...). En complément, **l'ouverture de la gare Saint-Charles à 360°** et son articulation avec les quartiers environnants sur les parvis et espaces publics du quartier doivent permettre **une forte réduction de la présence de la voiture et des nuisances liées**, offrant ainsi autant d'espaces propices à une présence plus forte de la nature en ville ainsi qu'une réduction des îlots de chaleur et des nuisances générées.

Un déficit d'équipements mais aussi des atouts à révéler

Le secteur Marseille-Centre a contribué fortement à **l'enrichissement de l'offre culturelle de la Métropole** depuis deux décennies en accueillant de nombreux équipements d'importance régionale, nationale et internationale (MuCEM, FRAC, CEPAC Silo, Cosquer Méditerranée). Il concentre aussi 52 salles de spectacle et de concert sur les 60 que compte la ville. En revanche, **l'offre culturelle de proximité doit être rendue plus lisible et davantage soutenue. La répartition des équipements sportifs de proximité reste inégale** (un besoin particulier de rattrapage dans les quartiers où les groupes scolaires restent fortement dépendants de l'éducation prioritaire), accentue les disparités territoriales et peut même dissuader les ménages qui cherchent à s'installer.

Le centre-ville de Marseille connaît les mêmes difficultés que le reste de la ville en matière d'équipements publics. Il possède toutefois des atouts pour rééquilibrer l'offre et mettre à disposition de ses habitants des services de qualité. La densité du tissu urbain et l'importance des besoins invitent à trouver **des solutions innovantes** comme **la mutualisation des équipements sportifs** qui permet de répondre à la fois aux besoins des établissements scolaires et des associations ou **la création d'équipements hybrides qui combinent pratiques encadrées et pratiques libres** (plateaux sportifs, parcs et jardins...). Les équipements du quotidien participent à la qualité d'habiter et leur présence est l'une des conditions requises pour améliorer l'attractivité résidentielle et rétablir un équilibre socio-démographique dans le centre-ville. **Le Plan des Rénovation des écoles et les actions identifiées dans le schéma d'orientations stratégiques du PPA ont ainsi pour objectif de concourir à la reconquête et à l'amélioration adaptée des équipements de proximité.**

La présence de nombreux marchés forains et de plein air participe également à la qualité du cadre de vie et à l'offre de proximité, elle est à conforter pour son rôle dans l'animation des espaces publics et dans l'attractivité du centre-ville.

Une nouvelle approche de la mobilité destinée à transformer et apaiser le secteur

La dynamique de requalification et de transformation du centre-ville engagée depuis plusieurs années, a été fortement impulsée par les projets de transport et les actions sur la mobilité : tramway, semi-piétonisation du Vieux-Port, apaisement de la circulation automobile.

La mise en œuvre du schéma directeur « Marseille Saint-Charles à 360° » permet de **repenser l'accessibilité du centre-ville et de la métropole aux échelles métropolitaine, nationale et euroméditerranéenne** tout en portant **la requalification et l'apaisement des quartiers habités environnants**. La priorisation des transports collectifs (TC) et modes actifs (MA) pour accéder à la gare, en cohérence avec les intentions portées à l'échelle du secteur à enjeu et à l'échelle métropolitaine place ce futur quartier de gare au cœur du système des mobilités de la Métropole Aix-Marseille Provence. En lien, **les terminaisons autoroutières (A7, A50 et A55)** qui convergent vers le cœur de la ville **doivent être requalifiées à moyen terme**.

Ainsi, les réseaux de transport doivent encore permettre de soutenir les stratégies de développement économique et de rayonnement culturel, événementiel ou touristique. La réduction de l'usage de la voiture et la maîtrise de la place qu'elle occupe dans l'espace public donnent l'occasion de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores et de restaurer une qualité de vie acceptable. **Le Plan de Mobilité métropolitain** acte des objectifs à différentes échelles : il vise à la fois **une accessibilité métropolitaine et régionale complète, un maillage serré des pôles d'échanges multimodaux, une nouvelle répartition des flux au-delà du centre-ville** mais également **une nouvelle offre qui favorise le tramway et le vélo, une diminution des nuisances environnementales** (enjeu d'apaisement) **et la création d'un espace public** qui soit pleinement au bénéfice des piétons et des modes actifs.

Ces multiples constats mettent en évidence les principales particularités propres au territoire de Marseille Centre sur lesquelles s'appuyer :

- ▶ **une centralité métropolitaine au rayonnement international majeur et un carrefour universitaire à développer ;**
- ▶ **un centre-ville hétérogène avec de forts enjeux de rénovation urbaine et d'évolution du cadre bâti ;**
- ▶ **un développement économique à structurer, une grande diversité d'activités commerciales et stratégiques, un espace tertiaire innovant de la Métropole ;**
- ▶ **une accessibilité liée à la présence des infrastructures routières en centre ville, vecteur de saturation et pénalisant la place dédiée aux modes actifs, des transports en commun structurant à renforcer ;**
- ▶ **des espaces extérieurs récréatifs (parcs, plages...) inégalement répartis et insuffisamment nombreux.**

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU SECTEUR MARSEILLE CENTRE

ENJEUX - MARSEILLE CENTRE

- ➊ Renforcer le rôle de cœur métropolitain et le rayonnement à l'échelle nationale et internationale ;
- ➋ Définir une stratégie coordonnée et innovante pour renouveler et moderniser l'offre immobilière et donner toute sa place au centre-ville dans les parcours résidentiels métropolitains ;
- ➌ Renforcer le positionnement au cœur de l'économie métropolitaine tout en favorisant l'emploi local et en tenant compte des mutations en cours
- ➍ Apaiser les mobilités en maîtrisant la circulation des automobiles et leur stationnement et en donnant toute leur place aux piétons et aux modes actifs
- ➎ Faire de l'amélioration du cadre de vie un levier d'action pour construire une ville plus durable, plus désirable, plus innovante et plus solidaire

Renforcer le rôle de cœur métropolitain et le rayonnement à l'échelle nationale et internationale

RECOMMANDATIONS

- ▶ Poursuivre le développement de la filière santé à partir des pôles d'excellence existants (hôpital de la Timone, hôpital de la Conception, Hôpital européen, hôpital Saint-Joseph).
- ▶ Renforcer les pôles universitaires et d'enseignement supérieur (campus Saint-Charles, campus Timone, IMVT) et les centres de recherche qui ont un grand impact sur le rayonnement et le dynamisme économique.
- ▶ Renforcer l'axe de vie étudiant qui se constitue entre le pôle Porte d'Aix-Saint-Charles et le pôle de la Timone (nouveaux services, localisation des logements en adéquation avec les transports, offre de logements accessible et attractive, animation...) et favoriser la création d'un centre-ville étudiant plus vivant et plus lisible (mise en réseaux de lieux nouveaux ou existants, création d'équipements spécifiques, interventions sur l'espace public, accueil d'activités et d'équipements à destination des étudiants ...).
- ▶ Renforcer et renouveler le tourisme d'affaires sur les sites historiques (Parc Chanot, Pharo) mais également sur de nouveaux sites avec des formes de séminaires et de conférences innovantes.
- ▶ Consolider le projet local à vocation touristique en vue de faciliter sa mise en œuvre et renforcer l'ingénierie touristique avec des objectifs de durabilité et d'adaptabilité (archipel du Frioul, littoral urbain, site Borély...) en cohérence avec la préservation et la mise en valeur des caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères du centre-ville.

- ▶ Améliorer l'accueil des usagers et des visiteurs dans les espaces balnéaires
- ▶ Valoriser le patrimoine architectural et paysager (réhabilitation, animation, création de parcours...).

Définir une stratégie coordonnée et innovante pour renouveler et moderniser l'offre immobilière et donner toute sa place au centre-ville dans les parcours résidentiels métropolitains

RECOMMANDATIONS

- ▶ Structurer la filière de la rénovation et de la réhabilitation.
- ▶ Partager une stratégie de long terme (cf objectifs du Schéma d'Orientation Stratégique) : affirmer une stratégie de production de logements sociaux sur le centre-ville en ciblant notamment les opérations de rénovation afin de tendre vers plus de mixité sociale ; développer une gamme de logements plus diversifiée et accompagner les trajectoires des populations actuelles ; recherche de la maîtrise foncière, condition première du renouvellement urbain.
- ▶ Prendre en compte la diversité urbaine et sociale et rechercher une logique de complémentarité entre les quartiers.
- ▶ Aérer le tissu urbain de manière ajustée et maîtrisée (avec notamment une valorisation de la nature en ville et l'aménagement des espaces semi-publics).
- ▶ Valoriser le recyclage urbain (réhabilitation, réaffectation, rénovation).
- ▶ Constituer une offre de proximité pour les familles et pour les étudiants.



Toits du centre historique - © Agam



Tours d'Arenç vues depuis le Musée Regards de Provence - © Agam

- ▶ Conforter le tourisme urbain (capacités hôtelières, animations...) tout en respectant la vocation résidentielle des quartiers (encadrement et contrôle des locations saisonnières).

Renforcer le positionnement au cœur de l'économie métropolitaine tout en favorisant l'emploi local et en tenant compte des mutations en cours

RECOMMANDATIONS

La dynamique de revitalisation économique doit s'appuyer sur plusieurs leviers :

- ▶ une évolution du tissu économique à engager sur certains secteurs :
 - stabiliser les activités économiques productives existantes (dans le diffus ou dans les zones d'activités, notamment à Plombières) et accompagner leur adaptation aux transitions économiques ;
 - améliorer l'insertion urbaine des activités et assurer la diversité des fonctions au sein des quartiers : réduction de l'impact des activités productives/logistiques/d'artisanat sur l'espace public (notamment les nuisances sonores), désimpermeabilisation, paysagement des zones d'activités (végétalisation des aires de stationnement, espaces dédiés à la gestion pluviale) ;
- ▶ le développement du premier espace tertiaire et innovant de la Métropole :
 - poursuivre la diversification de l'offre en immobilier d'entreprise : développement de l'offre en locaux neufs dans le périmètre d'Euroméditerranée, dans le secteur Saint-Charles et autour du rond-point du Prado ; renouvellement de l'offre tertiaire autour de la place Castellane et le long de l'avenue du Prado ; développement du coworking en cœur de ville ; développement des filières urbano-compatibles comme les biotechnologies et les activités créatives à travers le développement d'écosystèmes d'accompagnement (incubateurs, pépinières, accélérateur, pôles de compétitivité) ; maintien et développement des activités artisanales, notamment de proximité ;
 - poursuivre la réinvention de l'offre tertiaire (réhabilitation/rénovation des locaux vacants) pour répondre à la diversité des besoins exprimés par les entreprises, notamment dans les secteurs des TPE/PME, des industries culturelles et créatives et des nouveaux concepts de type coworking ;
 - soutenir le développement de l'économie numérique et des industries culturelles et créatives notamment dans les domaines de la culture et du cinéma en synergie avec les studios de Martigues (Accélérateur M,

Ecole XP, French Tech Aix-Marseille, Medinsoft, Provence Studios, CrocosGoDigital...) où sont expérimentées des pratiques de co-création et des croisements interdisciplinaires, en lien avec le premier hub de télécommunications en Europe du Sud et dans une logique de complémentarité fonctionnelle à l'échelle métropolitaine ;

- définir l'offre tertiaire souhaitable dans les abords de la future nouvelle gare Marseille Saint-Charles et de la future Cité judiciaire d'Arenc ;
- la consolidation des vocations commerciales et touristiques :
- conserver la singularité et la qualité de l'offre commerciale : organisation de l'offre de proximité sur des linéaires ou des secteurs ciblés ; accompagnement du développement de l'artisanat alimentaire et de nouveaux concepts commerciaux (équipement de la maison) ;
 - faciliter la mutation des commerces vers d'autres destinations dans une situation de suroffre dans certains secteurs ;
 - contenir et stabiliser les développements commerciaux périphériques pour maintenir un équilibre dans l'offre commerciale et préserver l'activité dans le centre historique.
 - Favoriser l'implantation de commerces exceptionnels (haut de gamme, produits rares) dans le centre historique, notamment pour lutter contre la banalisation des linéaires commerciaux ;
 - créer un nouveau pôle événementiel métropolitain sur le site du parc Chanot avec un nouveau positionnement et une diversité programmatique en complément du tourisme d'affaires (mélange des fonctions, nouvelles vocations, articulation du centre de congrès avec un grand espace vert et un lieu de culture, ouverture sur la ville, prolongement vers le parc Borély...);
 - affirmer le rôle économique et touristique stratégique du littoral et prolonger la dynamique créée par le réaménagement de la marina du Roucas Blanc à Marseille dans le cadre des compétitions de voile des Jeux Olympiques d'été de Paris 2024 ;
 - valoriser les pôles de plaisance, balnéaire et nautique ;
- la reconexion de la ville et du port :
- organiser l'intermodalité du trafic passagers/marchandises (enjeu des bassins Est) ;
 - développer un grand pôle d'innovation en matière de logistique urbaine tout en contenant le développement des entrepôts du e-commerce (ou supermarchés sans clients et entièrement conçus pour la vente en ligne) pour éviter la disparition du petit commerce de proximité.

Apaiser les mobilités en maîtrisant la circulation des automobiles et leur stationnement et en donnant toute leur place aux piétons et aux modes actifs.

RECOMMANDATIONS

- Faciliter l'accès du centre-ville en transport en commun.
- Réorganiser le stationnement (réduction du nombre de places de stationnement en Zone de Bonne Desserte (cf PLUi), aménagement de parkings transitoires sur des parcelles en attente de projet, construction de parkings en ouvrage optimisés par des mesures tarifaires attractives...).
- Requalifier de nouveaux grands axes urbains dans une logique de Boulevard urbain multimodal (BUM), une voie multimodale apaisée qui intègre un site propre TC et les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables) - Plombières, Flessing...

- Étudier la possibilité de créer une gare routière complémentaire connectée au métro et requestionner la connexion du centre-ville de Marseille aux lignes nationales et internationales, la création de la gare souterraine Marseille Saint-Charles permettant à long terme la reconfiguration du plateau Saint-Charles, la requalification des terminaisons autoroutières (réduction du débit sur l'A50) et la création d'une offre RER.
- Reconfigurer la terminaison de l'A7 tout en maintenant un accès performant à la porte d'entrée métropolitaine de la gare Saint Charles.
- Reconsidérer le rôle de l'échangeur Prado-Carénage en fonction de l'apaisement et de la reconfiguration des terminaisons autoroutières de l'A50 et de l'A55.
- Poursuivre l'apaisement de l'espace public sur l'ensemble du centre-ville.

Faire de l'amélioration du cadre de vie un levier d'action pour construire une ville plus durable, plus désirable, plus innovante et plus solidaire

RECOMMANDATIONS

La dynamique de requalification du cadre de vie implique une approche globale et systémique intégrant :

- La réponse aux objectifs de transition et l'adaptation de la ville au changement climatique :
 - promouvoir la qualité de l'environnement dans tout projet de rénovation urbaine ;
 - adapter le centre-ville aux effets du changement climatique (limitation des effets des îlots de chaleur en surface, création d'îlots de fraîcheur, désimperméabilisation des sols, meilleure gestion de l'eau, réintroduction de la nature, amélioration du confort thermique...) en cohérence avec les différentes stratégies déployées sur le territoire, telles que le Plan Climat Air Énergie métropolitain et le Plan Arbres de la Ville de Marseille) et avec des stratégies contextualisées et réalistes qui restent respectueuses des patrimoines ;



Parking de vélos en libre-service, rue de Chanterac (Arenc) - © Agam

- adapter le bâti ancien et récent au changement climatique en inventant de nouvelles façons d'habiter (adaptabilité du logement, utilisation du toit, surélévation, ventilation naturelle...) avec une ambition de haute exigence en matière de conception et de réalisation pour tendre vers une plus grande qualité d'habiter (isolation, grands logements, logements transversants, balcons...);
 - améliorer l'efficacité énergétique et réduire l'impact environnemental en privilégiant les énergies renouvelables (EnR), la réduction de la consommation d'énergie, la mutualisation du chauffage et du refroidissement ou le chauffage-refroidissement par thalassothermie, en particulier dans les programmes immobiliers d'Euroméditerranée 2, de la ZAC Capelette ou de la nouvelle gare souterraine Marseille Saint-Charles (ligne LNPCA) ;
- Une amélioration qualitative de la nature en ville et un maillage équilibré des espaces de nature à organiser :
- réintroduire la nature dans tout réaménagement de l'espace public de manière efficace et significative (quantité et qualité) pour atteindre les standards des grandes cités européennes
 - développer des espaces verts afin de réduire la minéralité du secteur et de lutter contre les îlots de chaleur urbains pour améliorer le confort de vie des habitants et employés ;
 - concevoir tout nouvel espace vert avec l'objectif d'une mise en réseau (maintenance mutualisée, gestion différenciée partagée corridors de biodiversité...);
 - requalifier les accès et les abords des parcs et jardins pour une diffusion de leurs bienfaits dans leur quartier ;
 - créer un axe vert entre le parc Chanot et les plages à partir de l'articulation des parcs et jardins qui se succèdent à proximité de l'Huveaune (nouveau Parc Chanot, berges de l'Huveaune, parc Henri Fabre, parc Borély...).
- Des axes à requalifier et apaiser :
- paysager les grands axes routiers et les portes du centre-ville tout en conservant des flux importants (A55/A7, reconfiguration de l'échangeur Saint-Antoine...) et mener une réflexion sur l'aménagement à long terme d'entrées de ville d'envergure métropolitaine (place de Pologne, échangeur du boulevard de Plombières...);
 - poursuivre la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air produites par les trafics routiers, ferroviaires et maritimes, notamment en optimisant le report modal vers des modes de transport plus vertueux (projet de renforcement du terminal de Mourepiane) et en maintenant un dispositif de fret ferroviaire sur Arenc.
- Une amélioration des équipements du quotidien :
- augmenter le nombre des équipements de proximité à destination des familles (équipements de la petite enfance, équipements scolaires et sportifs) ;
 - améliorer l'accessibilité des équipements de la vie quotidienne (accès à tous) ;
 - intégrer des équipements dans toute nouvelle opération d'aménagement (hybridation des constructions avec l'intégration d'équipements, immeubles multifonctionnels...);
 - intégrer des commerces de proximité, des équipements de loisir, des activités dans toute grande opération immobilière pour diversifier les fonctions, apporter des aménités, et créer les conditions d'une vie de quartier.



AMELIORER L'ATTRACTIVITÉ ET ASSURER UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN, RÉGIONAL, NATIONAL, ET INTERNATIONAL

Renforcer les équipements majeurs du territoire

-  Polarité majeurs à fort rayonnement (future nouvelle gare Saint-Charles)
-  Equipements de congrès et d'exposition de rayonnement régional, national ou international
-  Maillage des équipements culturels et de loisir à destination des habitants et des visiteurs
-  Pôles hospitaliers métropolitains / pôle de développement biotechnologie et recherche

Développer l'attractivité étudiante

-  Quartier de vie étudiante (animation, logement)
-  Pôles d'enseignement supérieur, de formation, et de recherche

Accompagner les filières économiques inovantes

-  Vitrine de l'innovation
-  Industries culturelles et créatives (ICC)
-  Pôle média et filière audiovisuelle

VALORISER LES ESPACES ÉCONOMIQUES ET OPTIMISER LEUR FONCIER

Structurer et organiser le développement économique

-  Principales zones d'activités économiques existantes
-  Pôles commerciaux
-  Axes économiques majeurs

ORGANISER ET FACILITER LES MOBILITES, EN COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Poursuivre le développement du réseau de transport en commun urbain à haut niveau de service

-  Réseau de transport collectif urbain
-  Projet de transport à étudier
-  Navettes maritimes

Organiser la modalité et/ou l'intermodalité

-  Portes d'entrée du territoire (gare TGV, port, gare TER)
-  PEM (*localisation de principe*)
-  Gare maritime

Améliorer les conditions d'accessibilité du réseau routier métropolitain

-  Conditions d'accessibilités à améliorer (modes actifs, liaisons routières, transports en commun...)

Favoriser les modes actifs (vélo et piéton)

-  Réseau vélo

Requalifier les zones/axes en en faveur des modes actifs

-  Centre historique et corniche
-  Zone apaisée
-  Terminaisons autoroutières

ORGANISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Déployer les projets de transition énergétique et écologiques

-  Réseaux d'énergie
-  Projets d'ENR
-  Projets d'économie circulaire

STRUCTURER ET ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Structurer le développement urbain

-  Principaux potentiel de développement d'habitat
-  Pôles de services, commerces et d'équipements

Organiser le renouvellement urbain

-  Secteurs d'intensification urbaine autour des TCSP structurants
-  Quartiers prioritaires de la ville
-  Parc d'habitat dégradé
-  Noyaux villageois / polarités de quartier

PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

Préserver, valoriser et restaurer la trame bleue

-  Espaces de bons fonctionnement des cours d'eau

Préserver le grand paysage métropolitain et organiser son accès

-  Principaux accès vers les massifs, les collines, les étangs et le littoral

Développer la nature en ville

-  Principaux parcs et jardins
-  Mise en réseau des parcs et jardins (traitement des abords, continuités paysagères)
-  Ceinture verte

DÉVELOPPER LE TOURISME, LES LOISIRS ET LA PLAISANCE

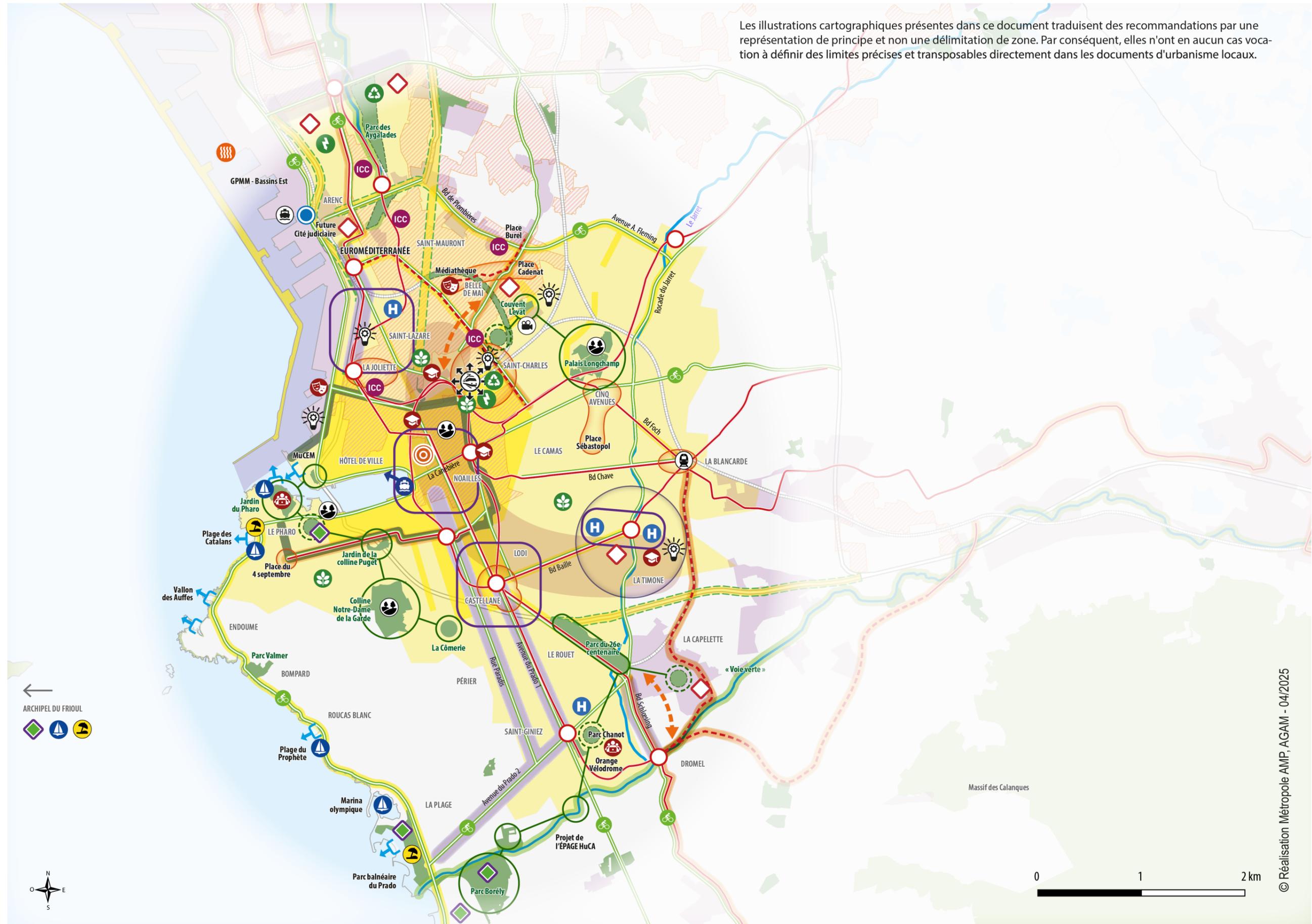
-  Pôles de plaisance
-  Pôles balnéaires / nautiques
-  Projets de développement touristique
-  Sites patrimoniaux naturels et historiques

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

-  Espaces à dominante naturelle
-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier secondaire
-  Grand pôle hospitalier
-  Surface en eau et zones humides
-  OIN Euroméditerranée
-  Limites communales

Secteur Marseille Centre

Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des recommandations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises et transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.



© Réalisation Métropole AMP, AGAM - 04/2025

