

4 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU(I) DU TERRITOIRE DE MARSEILLE

C'est donc l'approche n°3 présentée au chapitre précédent qui est décrite dans ce chapitre 4.

4.1 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APORTEES AU ZONAGE

ADAPTATION APORTEES AU PATRIMOINE

Le projet affecte deux éléments de patrimoine situés de part et d'autre de la voie ferrée (pour l'opération Entrée Est Parette). Il s'agit des éléments de patrimoine numéroté :

- CM-6, relatif à la dérivation de Saint-Barnabé (canal)
- EY-2, relatif à l'aqueduc Saint Pierre (en continuité du canal Saint Barnabé).

Les protections de ces deux éléments patrimoniaux rendent impossible la réalisation des têtes de tunnel et l'installation des bases travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2. Une suppression partielle est donc nécessaire.

Afin de permettre leur suppression partielle, les dispositions suivantes sont introduites au sein de leurs prescriptions spécifiques dans le volet patrimonial.

Prescriptions spécifiques

[...]

Par dérogation, la suppression/démolition partielle de cet ouvrage est autorisée dès lors qu'elle répond à une nécessité technique liée au projet ferroviaire des phases 1 & 2 de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

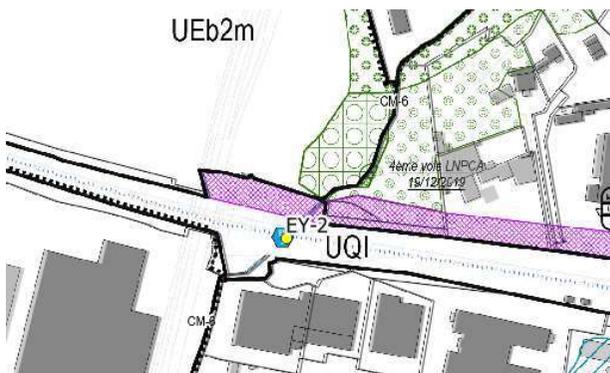


Figure 87 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



Figure 88 : photo aérienne et éléments de patrimoine identifiés

| | |
|----------------------------------|--|
| Code et n° de la planche | CM-6 - n° C-41 |
| Section | Dérivation de Saint-Barnabé 2 |
| Type | Section de type 2 |
| Contexte | <p>Situation : elle commence après le bassin de traitement de Saint-Barnabé jusqu'au pavillon Saint-Pierre. Quasiment abandonnée et privatisée, elle traverse des voies publiques, des jardins et elle passe parfois sous le bâti.</p> <p>État : dérivation abandonnée.</p> <p>Contexte : elle disparaît totalement dans les jardins et sous les trottoirs.</p> <p>Patrimoine : hormis l'aqueduc et le pavillon Saint-Pierre, aucun patrimoine bâti n'est associé à cette dérivation.</p> <p>Le patrimoine signalant la dérivation Saint-Barnabé 2 est essentiellement constitué de portes canal qui donnaient accès aux propriétés privées pour l'entretien. Même si ces portes restent visibles, la plupart sont détériorées ou ont été intégrées dans de nouveaux aménagements.</p> <p>En fin de dérivation, l'aqueduc Saint-Pierre est le seul réel élément de patrimoine. Il s'achève par le pavillon Saint-Pierre qui stockait l'eau avant de la distribuer. Ces deux éléments indissociables forment un ensemble remarquable de l'architecture liée à l'eau.</p> <p>À la fin de 2012, l'arche centrale de l'aqueduc a été détruite pour élargir la plateforme ferroviaire et réaliser une troisième voie sur le tronçon de la ligne 930 000 entre Marseille et Vieuxville. L'ouvrage d'art demeure cependant un repère urbain et un témoin majeur de la réalisation de la dérivation d'une partie du cours de la Duranco vers Marseille au XIXe siècle. Malgré l'intervention, l'essentiel de la valeur architecturale de l'ouvrage d'art est préservé.</p> |
| Objectifs | <ul style="list-style-type: none"> protéger ce qui subsiste du patrimoine de cette dérivation ; favoriser les projets permettant la mise en valeur collective des emprises de la dérivation du canal. |
| Prescriptions spécifiques | <ul style="list-style-type: none"> Les caractéristiques constitutives de l'ouvrage et le patrimoine bâti lié au fonctionnement de la dérivation du canal doivent être préservés et valorisés. Les débords de propriété qui masquent en partie la continuité du linéaire sont interdites. Les constructions sont implantées au-delà des marges de recul qui s'étendent de part et d'autre du canal, sur une profondeur de 4 mètres qui est mesurée à partir des piédroits maçonnés du canal. |

| | |
|---|---|
| Code et n° de la planche | EY2 - n° C-41 + 12° arrondissement |
| Nom | Aqueduc et pavillon Saint-Pierre (Dérivation du canal Saint-Barnabé) |
| Type | Patrimoine hydraulique |
| Adresse | Saint-Pierre, Saint-Jean-du-Désert |
| Critère de préservation | <input checked="" type="checkbox"/> historique <input checked="" type="checkbox"/> architectural <input type="checkbox"/> artistique <input type="checkbox"/> culturel <input checked="" type="checkbox"/> paysager |
| Historique | <p>Cet aqueduc constitue la fin de la dérivation "Barnabé 2" du canal de Marseille. La grande arche centrale a été démolie par SNCF en 2012 pour réaliser une troisième voie sur le tronçon de la ligne 930000 entre Marseille et Vieuxville. Le pavillon Saint Pierre qui se trouve à l'extrémité sud stockait l'eau avant de la redistribuer.</p> |
| Description des ouvrages | <p>Aqueduc - Typologie : ouvrage d'art / Longueur : environ 258 m / Matériaux : pierre de taille, blocage de moellons. Les contreforts des piles centrales ont été reconstruits en béton avant la pierre à la suite de la démolition de l'arche centrale dans le cadre de l'élargissement de la plateforme ferroviaire - Pavillon - Matériaux : pierre de taille taillée en bossage, blocage de moellons pygmaïens et à gros joint dits "en graille", brique.</p> |
| Justification de la préservation | <p>Cet ouvrage d'art est un témoin de l'arrivée de l'eau en abondance à Marseille au milieu du XIXe siècle grâce à la dérivation d'une partie du cours de la Duranco et il joue un rôle de repère visuel. Malgré la démolition de l'arche centrale, la qualité architecturale générale de l'ouvrage est préservée.</p> |
| Prescriptions spécifiques | <p>Les deux ouvrages ne doivent pas être démolis et ils doivent conserver leur composition et leurs matériaux.</p> |



Figure 89 : Extrait des fiches prescriptives du volet N du règlement

SUPPRESSION PARTIELLE DE DEUX ALIGNEMENTS D'ARBRES

Afin de permettre la mise en œuvre de travaux le long des ouvrages ferroviaires, la suppression de deux alignements d'arbres est réalisée :

- sur un linéaire de 59 m le long du boulevard Bernabo ;
- sur un linéaire de 34 m le long du chemin de la Pelouque.

Il convient de souligner que ces alignements d'arbres sont instaurés de manière homogène sur l'intégralité de ces voies, qu'il y ait ou non des arbres. En l'occurrence, sur les deux linéaires supprimés, aucun alignement d'arbre n'est existant.



Figure 90 : photo aérienne et alignement d'arbres réglementaire supprimé



Figure 92 : photo aérienne et alignement d'arbres réglementaire supprimé



Figure 91 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

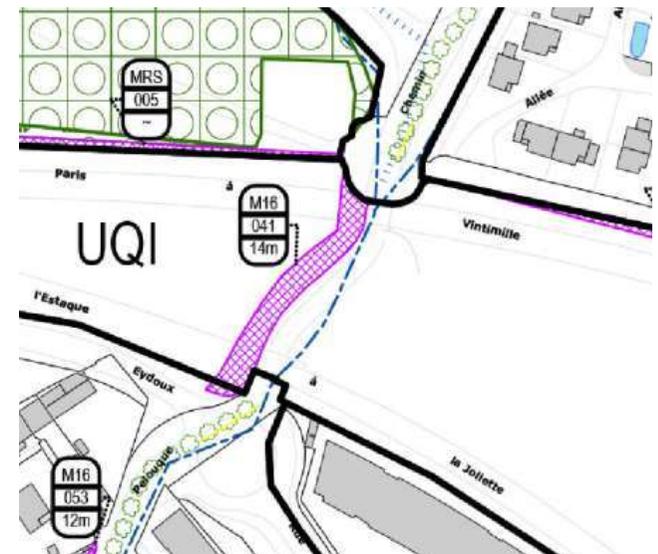


Figure 93 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

REDUCTION D'ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés (EBC) situés à proximité des ouvrages hydrauliques, des ponts et tunnels sont réduits afin de permettre l'accès aux engins de chantiers en vue des travaux ou permettre de futurs aménagements pérennes.

Ces déclassements représentent une superficie totale de 4657 m², répartis comme suit :

- Entrée Nord Delorme / tunnel Saint Louis – 2374 m² ;
- Entrée Est Parette – 1231 m².

Ces EBC réduits ne sont pas ceux identifiés au titre de la Loi Littoral par le PLU.

Entrée Nord Delorme / tunnel Saint Louis – 2374 m²



Figure 94 : EBC supprimés



- EBC supprimé
- EBC du PLU en vigueur

Figure 95 : EBC supprimés et EBC en vigueur

Entrée Est Parette – 1231 m²

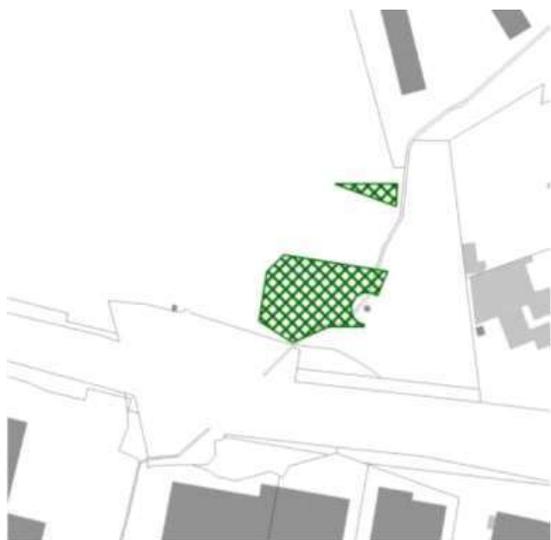


Figure 96 : EBC supprimés



-  EBC supprimé
-  EBC du PLU en vigueur

Figure 97 : EBC supprimés et EBC en vigueur

SUPPRESSION D'ESPACES VERT PROTEGES

Les espaces verts protégés (EVP) situés à proximité des ouvrages hydrauliques, des ponts et tunnels sont supprimés afin de permettre l'accès aux engins de chantiers en vue des travaux ou permettre de de futurs aménagements pérennes.

Ces déclassements représentent une superficie totale de 11 330 m², répartis comme suit :

- Entrée Est Parette – 6284 m²
- Tunnel Saint Louis - 393 m²
- Saint André – PEM et PN / Corridor Ouest - 4653 m²

Entrée Est Parette – 6284 m²



Tunnel Saint Louis - 393 m²

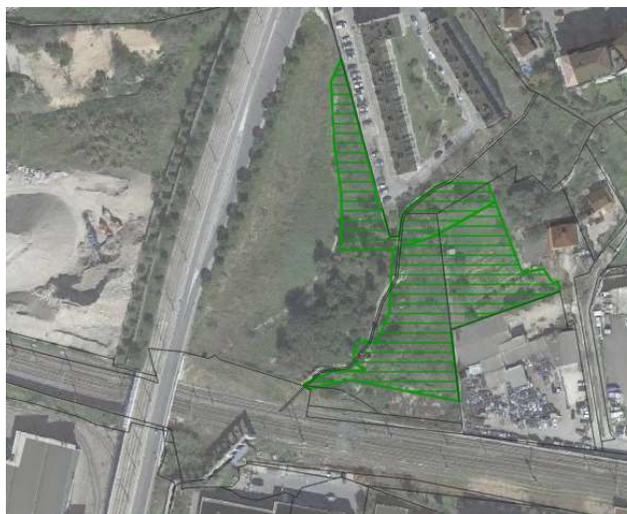
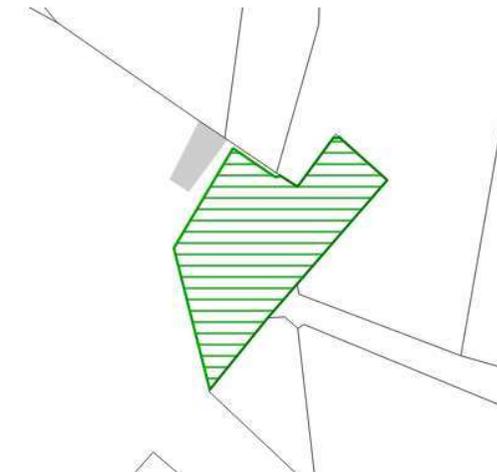


Figure 98 : EVP supprimés



Figure 99 : EVP supprimés

Saint André – PEM et PN / Corridor Ouest - 4653 m²

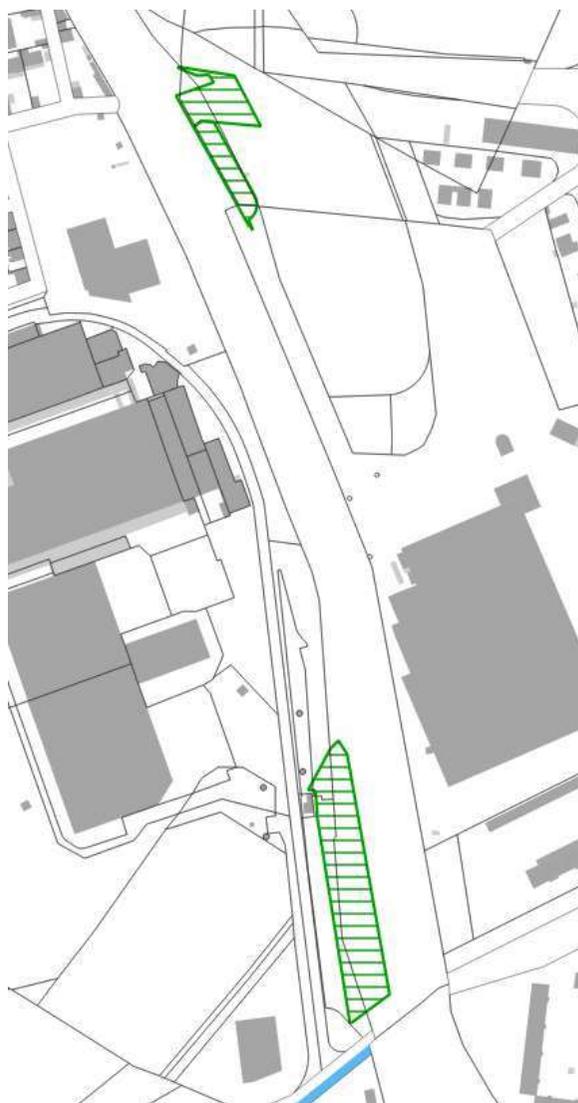


Figure 100 : EVP supprimés

SUPPRESSION PARTIELLE DES SERVITUDES D'ATTENTE DE PROJET LIEES AU PROJET DES PHASES 1 & 2

Les servitudes d'attente de projet (SAP) sont des servitudes instaurées afin de limiter la constructibilité et permettant de ne pas remettre en cause la faisabilité ultérieure d'un projet dont les conditions ne sont pas encore définies. Quatre servitudes d'attente de projet ont été édictées dans le PLUi de Marseille Métropole concernant le projet des phases 1 & 2. Une partie des projets étant en cours de précision, il convient désormais de réduire leurs périmètres.

Le tableau suivant synthétise les SAP concernées et la superficie de leur réduction. Les illustrations suivantes précisent le périmètre concerné de la réduction.

| LIBELLE | NOM DE LA SAP | OPERATION CONCERNEE | SECTEUR | SUPERFICE REDUITE (EN M ²) |
|---------|---------------|---|-------------------------|--|
| SAP | Saint Charles | Gare Saint-Charles - Gare souterraine et aménagements de la gare en surface | Marseille Saint Charles | 2 077 |
| SAP | Saint Charles | Bloc ouest / Plateau de Marseille Saint-Charles | Marseille Saint Charles | 52 133 |
| SAP | 4e voie | Technicentre Blancarde | Marseille | 181 563 |
| SAP | 4e voie | Entrée est Parette - Gare et traversée souterraine de Marseille | Traversée Est | 150 108 |

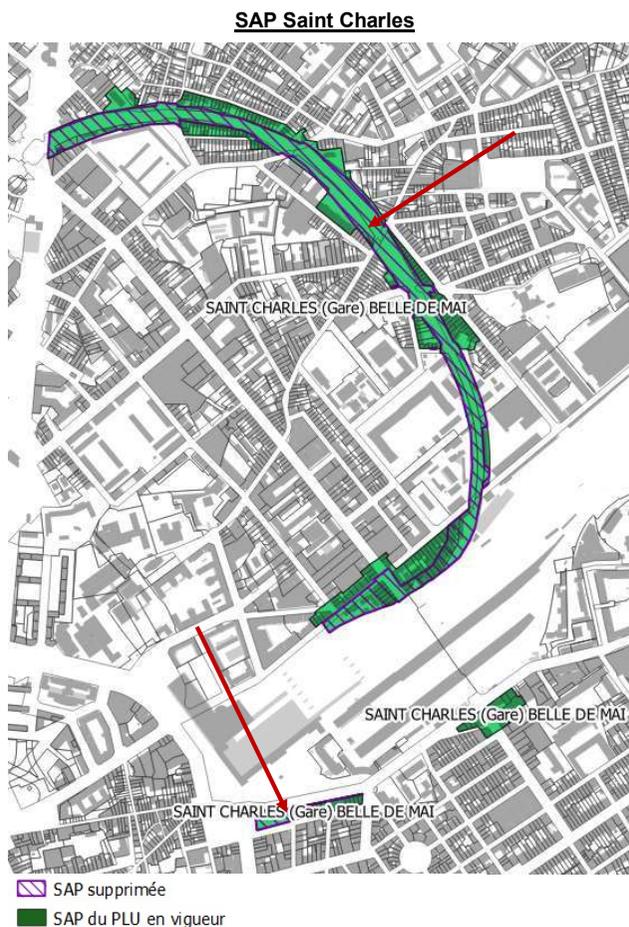


Figure 101 : SAP supprimées et SAP du PLU en vigueur

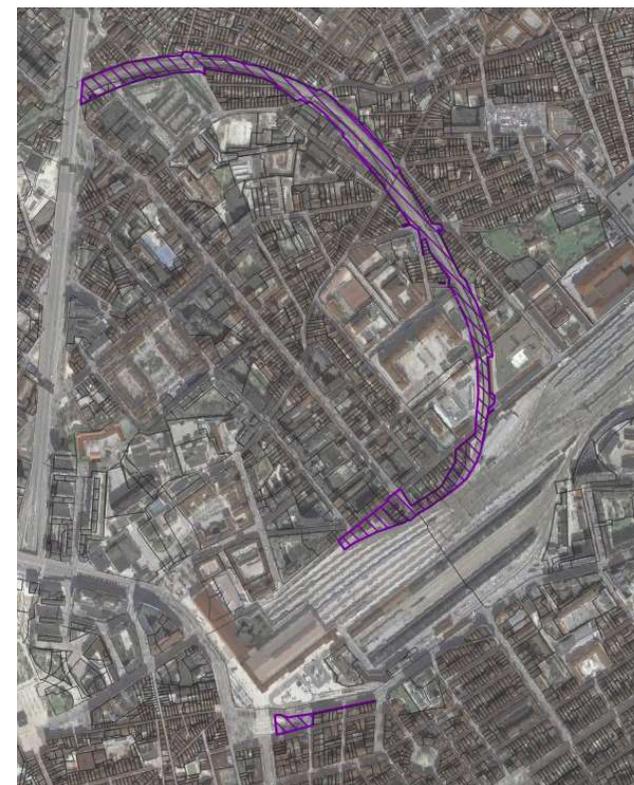


Figure 102 : SAP supprimées

SAP 4e voie



-  SAP supprimée
-  SAP du PLU en vigueur

Figure 103 : SAP supprimées et SAP du PLU en vigueur

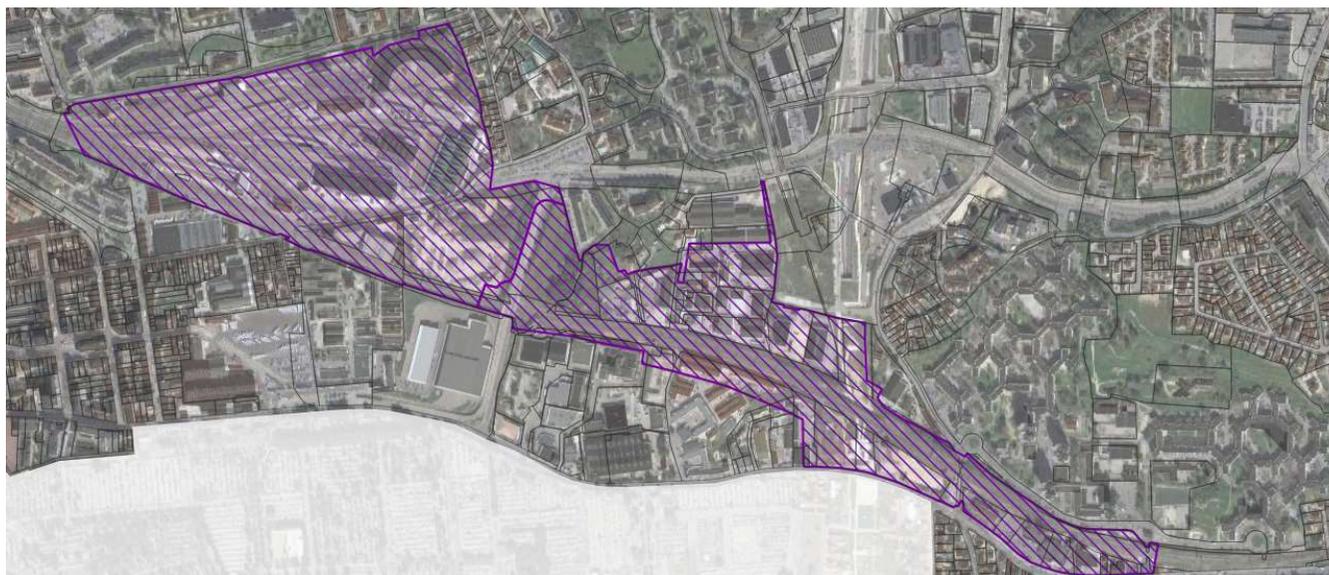


Figure 104 : SAP supprimées

4.2 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU REGLEMENT

INTEGRATION DE REGLES DEROGATOIRES POUR LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES

L'article 2.5 des dispositions générales du règlement du PLUi de Marseille relatif aux « Règles alternatives pour la construction d'équipements » est complété avec un ensemble de mesures supplémentaires permettant de déroger aux règles de gabarit habituelles (emprises, hauteurs, reculs...) pour les équipements ferroviaires liés au projet des phases 1 & 2, dans la commune de Marseille uniquement, hors emprise militaire.

Cette mesure permet de limiter la suppression de règles / servitudes écrites ou graphiques sur le plan de zonage.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

ARTICLE 2.5 – REGLES ALTERNATIVES POUR LA CONSTRUCTION D'EQUIPEMENTS

Dispositions générales

Lorsque la configuration du terrain (taille, forme, topographie...) et/ou son environnement urbain (tissu urbain dense de centre-ville, tissu pavillonnaire...) ne permettent pas de respecter les normes ou contraintes particulières auxquelles elles sont soumises ou de répondre aux besoins de leur fonctionnement spécifique, les constructions dédiées aux services publics pourront répondre à toutes ou parties des dispositions suivantes, en lieu et place de celles définies par les articles 4, 6, 7, 8, 9 et 10 du règlement écrit de la zone concernée :*

La volumétrie des constructions devra permettre d'optimiser au mieux l'espace dans la limite des besoins générés par ces constructions :

- *par rapport à l'article 4, les emprises au sol et profondeurs des constructions pourront occuper la totalité du terrain* mais seront, dans la mesure du possible, les plus limitées possible.*

L'implantation des constructions devra permettre également d'optimiser au mieux l'espace et de concilier fonctionnalité du site et intégration à l'environnement urbain :

- *par rapport à l'article 6, l'implantation des constructions par rapport aux voies* ou emprises publiques* pourra être en rupture avec celle des constructions voisines à condition que les façades ou retraits sur ces voies* ou emprises publiques* fassent l'objet d'un traitement de qualité.*
- *par rapport à l'article 7, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives* sera libre mais devra limiter les impacts sur les constructions voisines.*
- *par rapport à l'article 8, l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres devra répondre aux exigences de sécurité.*

En matière de qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère, il s'agira de veiller à une bonne intégration du projet dans son environnement urbain :

- *par rapport à l'article 9, les constructions pourront soit reprendre les codes de l'architecture traditionnelle et locale soit être l'expression d'une architecture contemporaine. En outre, la hauteur des clôtures pourra dépasser 2 mètres pour répondre à des exigences de sécurité (pour les établissements scolaires notamment).*
- *par rapport à l'article 10, les éventuels espaces libres feront l'objet d'un traitement de qualité et seront, dans la mesure du possible, constitués d'espaces de pleine terre*.*

Sur la commune de Marseille, cet article s'applique également aux équipements privés d'intérêt collectif.

Dispositions spécifiques aux équipements ferroviaires

Dans les zones U (hors zone UQG) et AU localisées dans la commune de Marseille, par exception aux règles prévues dans chacune des zones (écrites ou graphiques), sont autorisés les **pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols** nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet ferroviaire des phases 1 & 2 de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sous réserve :

- o qu'ils soient **temporaires** et permettent une remise en état du site à l'issue des travaux (qui, pour des raisons de maintien d'exploitation de la voie ferrée, peuvent durer quelques années).

Cette dérogation s'applique lorsque les dispositions réglementaires des articles L421b et R421c ne peuvent être appliquées.

- o qu'ils soient **proportionnés** aux besoins des travaux du projet des phases 1 & 2 déclarés d'utilité publique ;
- o qu'ils fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'une **intégration dans le paysage** et les tissus urbains environnants ;
- o qu'ils ne **compromettent pas la réalisation ultérieure de projets** au sein de ces périmètres, notamment lorsqu'ils sont situés dans un périmètre d'Orientations d'Aménagement et de Programmation ou des terrains grevés par des Emplacements réservés ;
- o qu'ils **n'accroissent pas l'exposition des personnes et des biens face aux risques** et intègrent, si besoin, des dispositifs permettant de maintenir un impact neutre ;

Ces pistes d'accès, installations et aménagements, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols peuvent déroger à l'ensemble des règles écrites et graphiques (destinations, occupation des sols, reculs, axes et limites d'implantation, coefficient d'emprise au sol, coefficient d'espace vert et hauteur notamment) dès lors que cela répond à une nécessité technique.

La mise en œuvre d'une OAP, d'un Emplacement Réservé... ne s'oppose pas à leur mise en œuvre préalable.

Ces dérogations s'appliquent également :

- lorsque les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols sont concernés
 - o par un axe découlement défini à l'article 6.1 des dispositions générales relatif au risque inondation à condition :
 - de garantir le passage de l'eau pour une pluie de période de retour centennale ;
 - de ne pas exposer de personnes au risque inondation ;
 - de ne pas permettre un charriage de matériaux en cas d'inondation.
 - o par des prescriptions relatives au risque mouvement de terrain (article 6.2 des dispositions générales), à condition que les études géotechniques nécessaires soient réalisées préalablement à leur installation afin d'en assurer la sécurité.
 - o par des prescriptions relatives au risque effondrement (article 6.4 des dispositions générales) ;
- aux « voies majeures » (article 12c des différentes zones) sur lesquelles des accès temporaires peuvent être aménagés à condition :
 - o d'être en lien avec les travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 ;
 - o de faire l'objet d'un accord avec le gestionnaire de la voie ;
 - o de ne pas créer de gêne pour la sécurité publique.

Par ailleurs, les tunnels ferroviaires et leurs accès ne sont pas soumis aux règles de hauteurs imposées dans chacune des zones.

**INTEGRATION DE REGLES DEROGATOIRES POUR CERTAINES
 SERVITUDES D'ATTENTE DE PROJET**

Une servitude d'attente de projet (SAP) a été instaurée au titre de l'opération Euroméditerranée 2 et affecte partiellement les espaces de travaux nécessaires au projet des phases 1 & 2.

| LIBELLE | TXT | OPERATION | SECTEUR | SUPERFICE impactée (EN M ²) |
|---------|-----|---|-------------------------|---|
| SAP | EM2 | Bloc ouest / Plateau de Marseille Saint-Charles | Marseille Saint Charles | 5768 |

S'agissant d'une SAP instaurée au titre d'un projet non ferroviaire, il ne semble pas pertinent de la réduire ou de la supprimer. Il convient néanmoins d'introduire des dispositions dérogatoires permettant la mise en œuvre du projet.

L'article 4.5 des dispositions générales du règlement est ainsi complété par les mentions suivantes.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

ARTICLE 4.5 – SERVITUDE D'ATTENTE D'UN PROJET

[...]

Dans le périmètre de l'OIN Euroméditerranée

Dans les terrains couverts par une « servitude d'attente d'un projet » délimités sur le règlement graphique et situés dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euroméditerranée :

Sont interdites pour une durée de cinq ans à compter de la date d'établissement de la servitude (date qui est indiquée sur le règlement graphique) et dans l'attente d'un projet d'aménagement global :

- les installations et constructions nouvelles de la destination « Équipements d'intérêt collectifs et services publics* » d'une surface de plancher supérieure à 10 000 m² ;
- les installations et constructions nouvelles des autres destinations d'une surface de plancher supérieure 100 m².

Sont notamment autorisés les travaux ayant pour objet :

- l'adaptation ou la réfection des constructions existantes ;
- le changement de destination ;
- l'extension limitée* des constructions existantes.

Par dérogation, sont également autorisés les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1&2 sous réserve.



Figure 105 : Périmètre de la SAP concernée par le projet des phases 1 & 2



Figure 106 : Périmètre de la SAP concernée par le projet des phases 1 & 2 et SAP du PLU en vigueur

**INTEGRATION DE REGLES DEROGATOIRES POUR CERTAINES
 SERVITUDES D'ATTENTE DE PROJET**

Afin de faciliter la lecture du règlement, le lexique est complété par la définition suivante :

Projet ferroviaire des phases 1 & 2 de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Ce projet correspond à l'ensemble des opérations programmées dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et Alpes-Maritimes ayant pour objectifs de répondre aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, permettant à un report modal significatif. Il a l'ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Il est abrégé « projet des phases 1 & 2 ».

**4.3 PRESENTATION DES ADAPTATIONS
 APORTEES AUX ORIENTATIONS
 D'AMENAGEMENT ET DE
 PROGRAMMATION (OAP)**

Aucune modification n'est apportée aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

**4.4 PRESENTATION DES ADAPTATIONS
 APORTEES A LA LISTE DES
 EMPLACEMENTS RESERVES (ER) ET
 SERVITUDES DE PRE-LOCALISATION
 POUR EQUIPEMENT**

Les aménagements prévus dans le cadre des différentes opérations sur Marseille remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Le tableau suivant liste les ER concerné, rappelle leur vocation initiale et précise la superficie réduite.

Les illustrations suivantes précisent graphiquement les périmètres réduits.

| LIBELLE | NUMERO D'ER | NOM DE L'ER | BENEFICIAIRE | OPERATION | | SURFACE REDUITE EN M ² |
|--|-------------|---|----------------------------------|--|--|-----------------------------------|
| Autre emplacement réservé | B-142 | BASSIN DE RETENTION (LAJOUT EST) | Métropole-Commune | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 1064 |
| Autre emplacement réservé | D-001 | CENTRE TRANSFERT DECHETS NORD | Métropole Aix-Marseille Provence | Tunnel de Saint-Louis - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 25271 |
| Emplacement réservé pour voirie | M02-007-0 | OIN EUROMEDITERRANÉE | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 2289 |
| Emplacement réservé pour voirie | M02-015-0 | OIN EUROMEDITERRANÉE | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 1 |
| Emplacement réservé pour voirie | M02-017-0 | ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 202 |
| Emplacement réservé pour voirie | M02-019-0 | OIN EUROMEDITERRANÉE | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 1 |
| Emplacement réservé pour voirie | M02-023-0 | ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 434 |
| Emplacement réservé pour voirie | M03-022-0 | AMÉNAGEMENT DE CARREFOUR | Métropole Aix-Marseille Provence | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 907 |
| Emplacement réservé pour voirie | M05-002-16 | ELARGISSEMENT DE VOIE | Métropole Aix-Marseille Provence | Technicentre Blancarde | Technicentre de la Blancarde | 1 |
| Emplacement réservé pour voirie | M15-024-18 | ELARGISSEMENT DE VOIE | Métropole Aix-Marseille Provence | Tunnel de Saint-Louis - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 737 |
| Emplacement réservé pour voirie | M15-025-20 | ELARGISSEMENT DE VOIE | Métropole Aix-Marseille Provence | Tunnel de Saint-Louis - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 242 |
| Emplacement réservé pour voirie | M16-003-0 | INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE | RFF | Saint-André - PEM et PN - Marseille Corridor Ouest | Marseille Corridor Ouest | 45 |
| Emplacement réservé pour voirie | MRS-005 | INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE | RFF | Saint-André - PEM et PN - Marseille Corridor Ouest | Marseille Corridor Ouest | 29 288 |
| Emplacement réservé pour voirie | MRS-017-0 | INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE | RFF | Entrée est Parette - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 7261 |
| Autre emplacement réservé | R-017 | AMENAGEMENT / REQUALIFICATION DES BERGES DE FLEUVES / RUISSEAUX | Métropole-Commune | Tunnel de Saint-Louis - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 2145 |
| Autre emplacement réservé | RV-004 | AMENAGEMENT / REQUALIFICATION DES BERGES DE FLEUVES / RUISSEAUX - ESPACE VERT-ESPACE PUBLIC | Métropole-Commune | Tunnel de Saint-Louis - Gare et traversée souterraine de Marseille | Gare et traversée souterraine de Marseille | 971 |
| Autre emplacement réservé | T-022 | POLES D'ECHANGES ET AMENAGEMENTS LIES TCSP (P+R) | Métropole Aix-Marseille Provence | Saint-André - PEM et PN - Marseille Corridor Ouest | Marseille Corridor Ouest | 10947 |
| Servitude pré-localisation pour équipement | VO-037 | CRÉATION DE VOIE | EPA Euroméditerranée | Bloc ouest | Plateau de Marseille Saint-Charles | 71 |

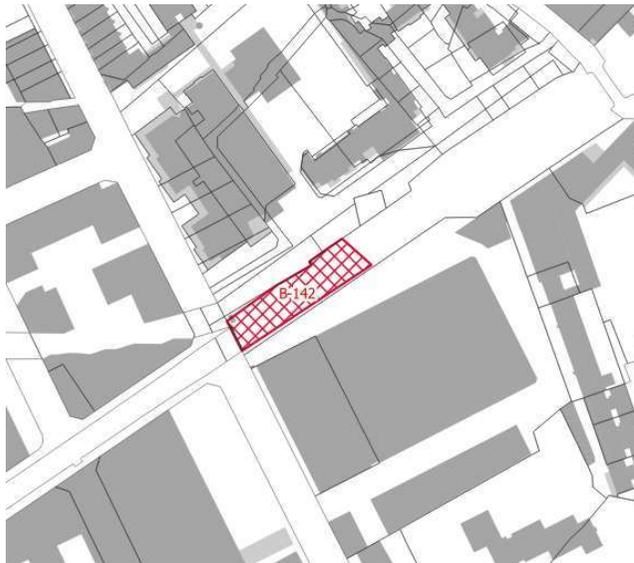


Figure 107 : Réduction de l'ER B-142

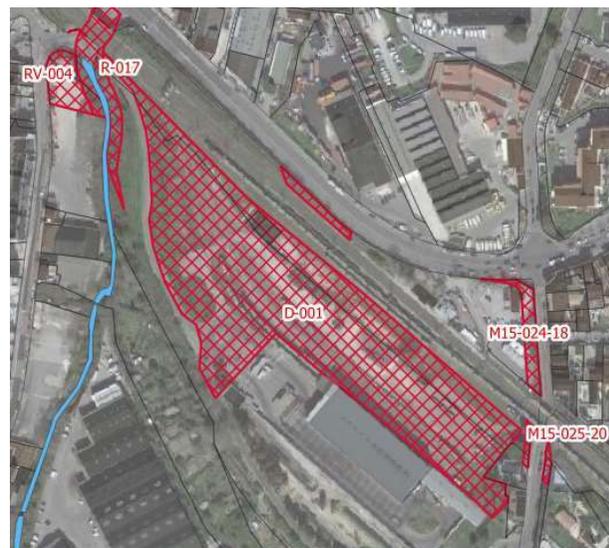
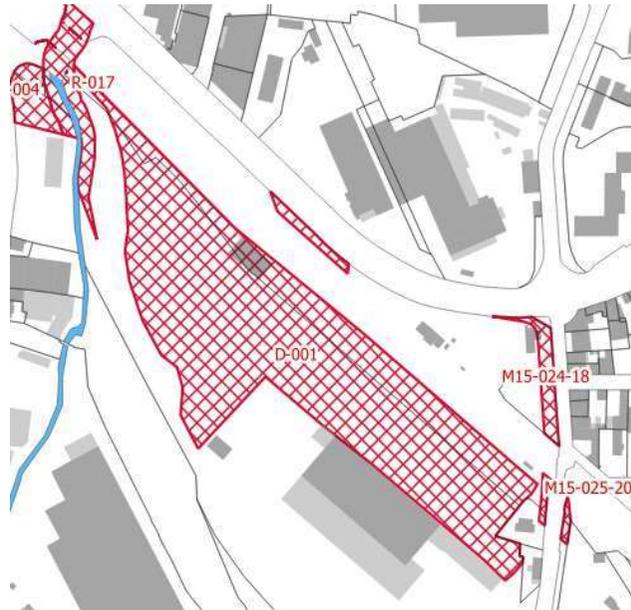


Figure 108 : Réduction de l'ER D-001

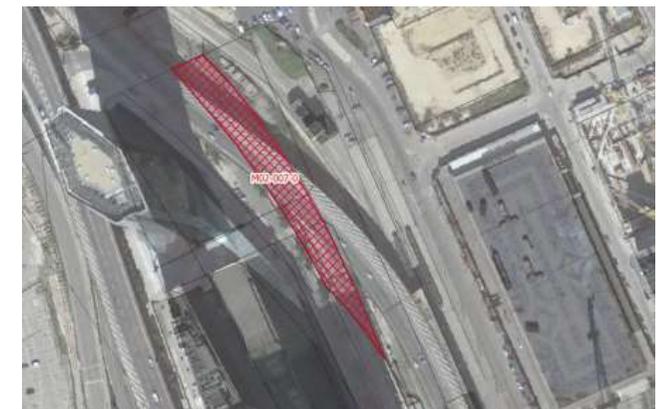


Figure 109 : Réduction de l'ER M02-007-0

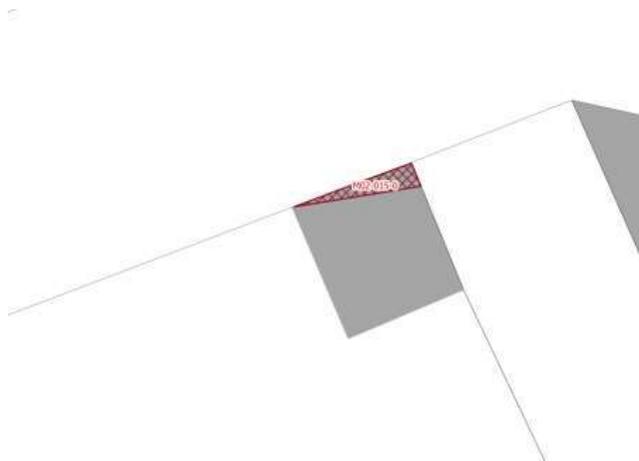


Figure 110 : Réduction de l'ER M02-015-0

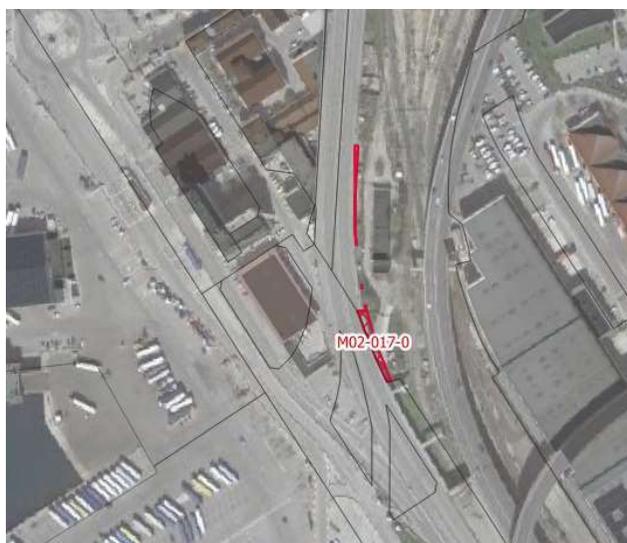
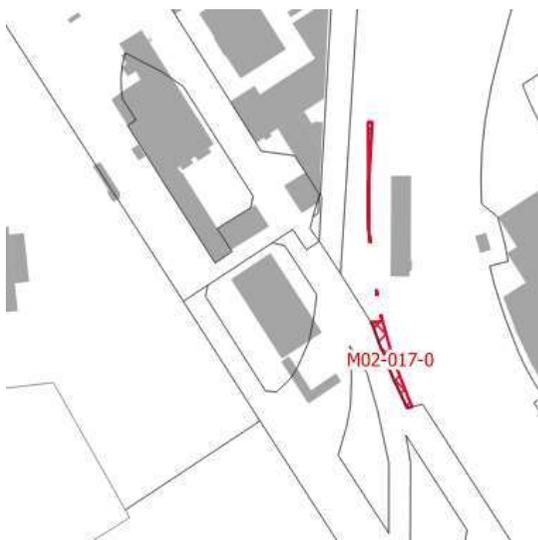


Figure 111 : Réduction de l'ER M02-017-0

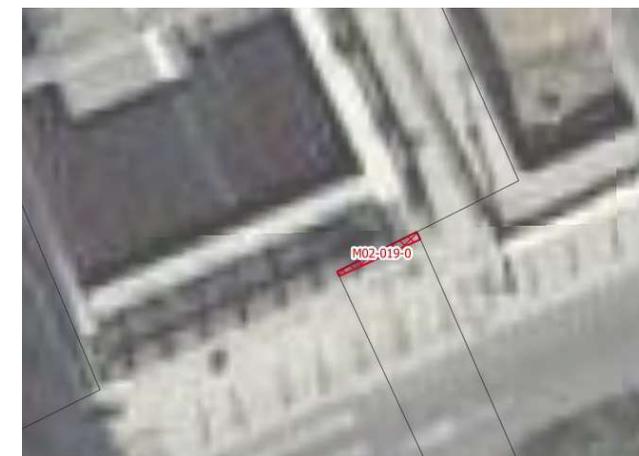
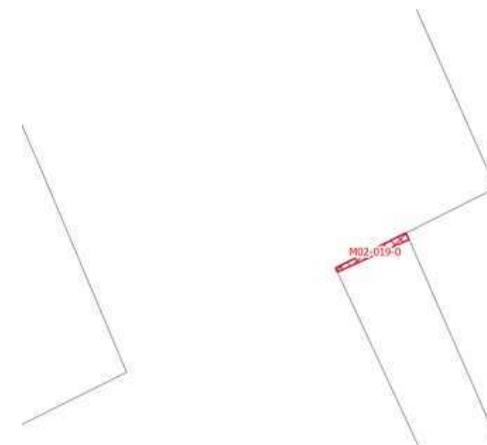


Figure 112 : Réduction de l'ER M02-019-0

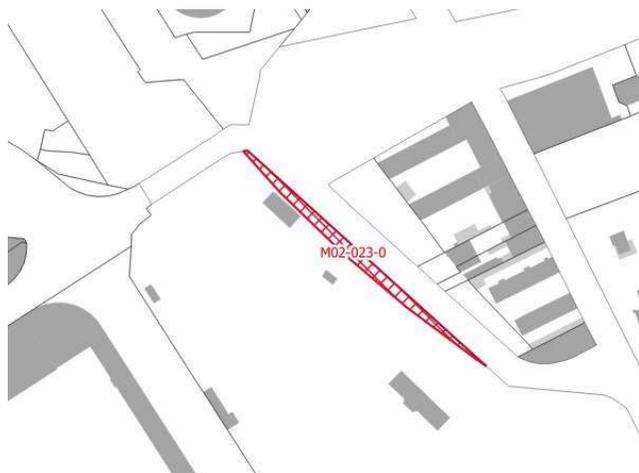


Figure 113 : Réduction de l'ER M02-023-0

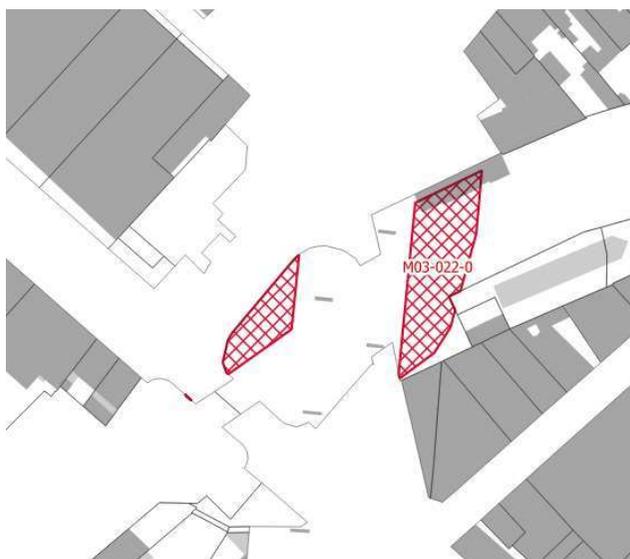


Figure 114 : Réduction de l'ER M03-022-0

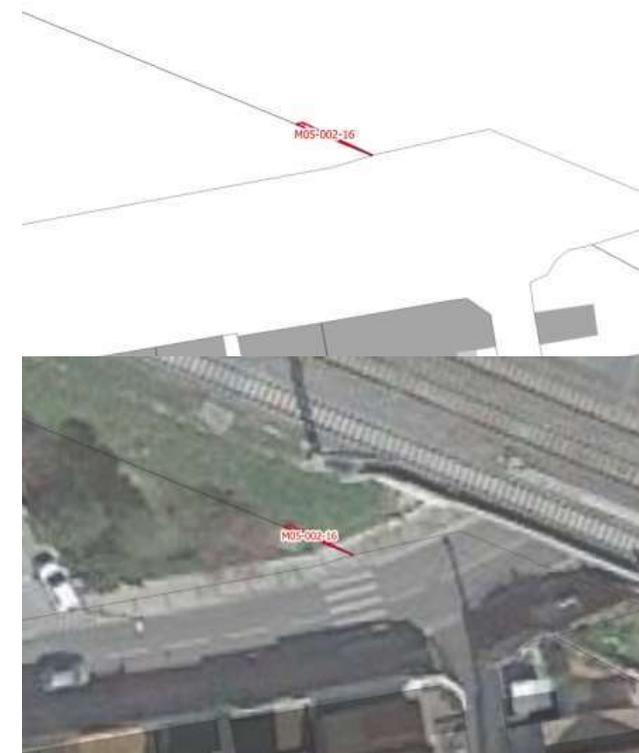


Figure 115 : Réduction de l'ER M05-002-16

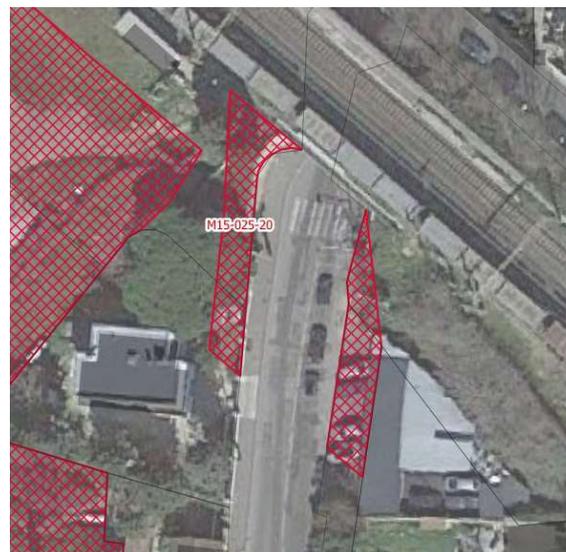
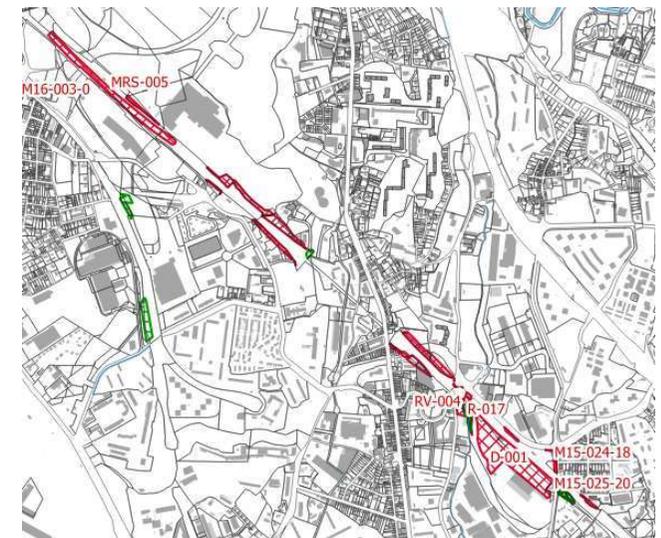
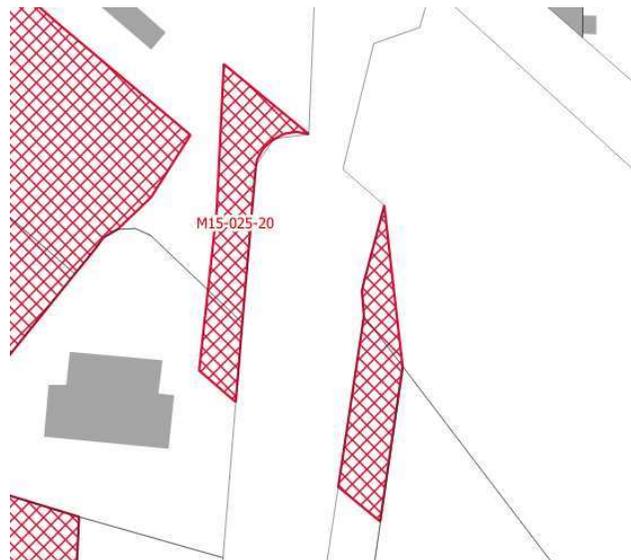
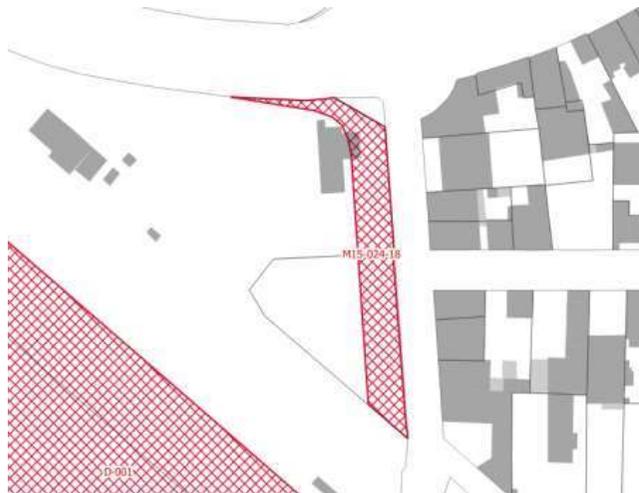


Figure 116 : Réduction de l'ER M15-024-18

Figure 117 : Réduction de l'ER M15-025-20

Figure 118 : Réduction des 'ER M16-003-0 et MRS-005

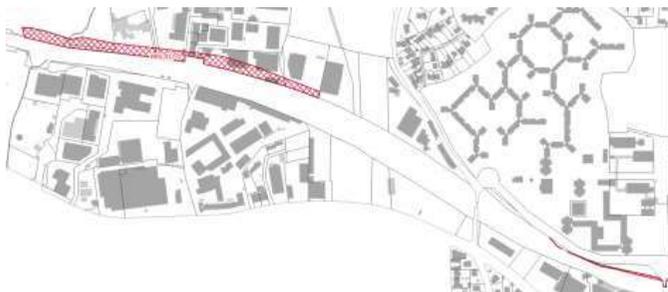


Figure 119 : Réduction de l'ER MRS-017-0

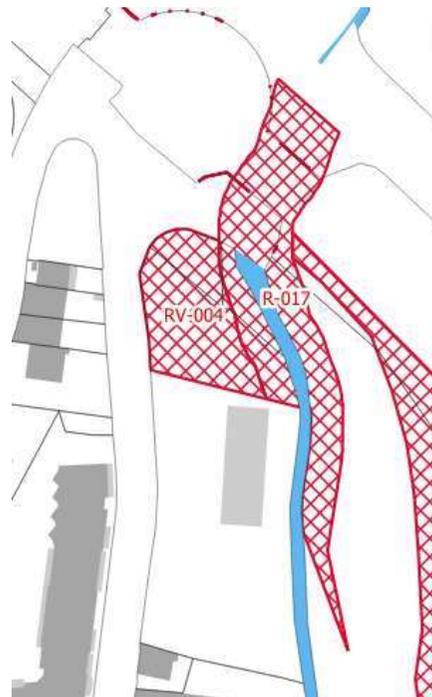
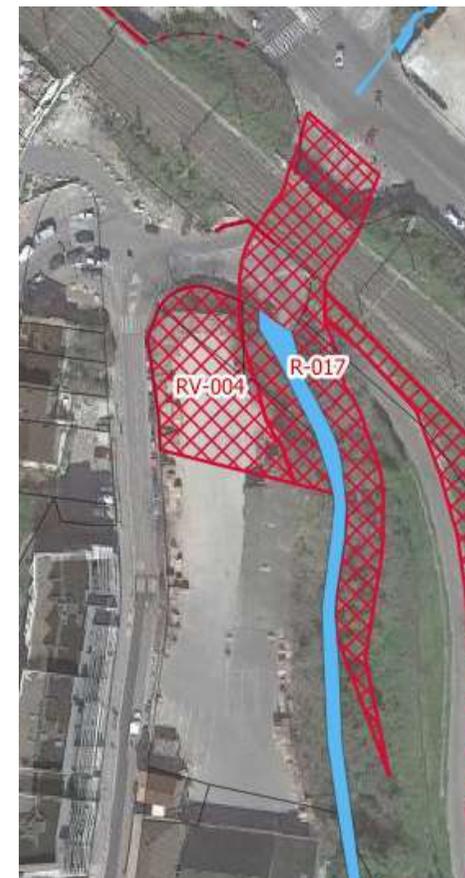


Figure 120 : Réduction des ER R-017 et RV-0040



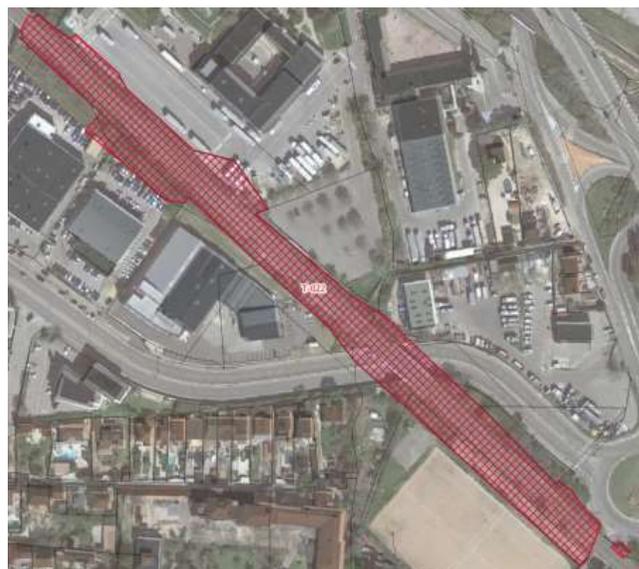
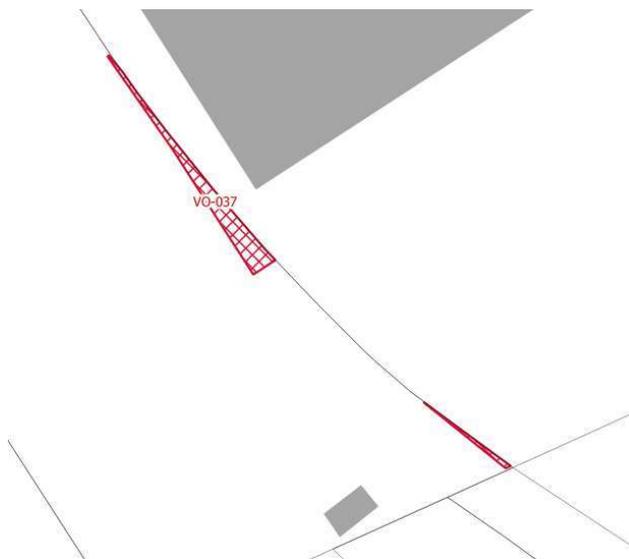


Figure 121 : Réduction de l'ER T-022



Figure 122 : Réduction de l'ER VO-037

5 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

5.1 COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET

Le SRADDET est un document qui a été rédigé en 2018 avec une adoption en juin 2019. Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit à ces dates-là.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SRADDET. Les objectifs du SRADDET sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 & 2.

PRESENTATION DU SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Il identifie trois enjeux transversaux qui se déclinent en ligne directrice.

| Enjeux transversaux | Éléments de ruptures | Lignes directrices |
|--|---|---|
| Concilier attractivités économique résidentielle territoire et du | Changer le modèle de Développement territorial pour une région attractive pour les entreprises et la population | Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional |
| Améliorer la vie quotidienne préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité | Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles pour une région résiliente | Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau |
| Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires | Atténuer les logiques de concurrence territoriale pour une région solidaire | Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants |

Ces trois lignes directrices sont déclinées en axes et orientations puis en objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050. Le SRADDET comporte 68 objectifs (et 52 règles d'application) à traduire dans les documents d'urbanisme des territoires.

Le SRADDET PACA a été adopté le 26 juin 2019 par l'assemblée régionale et le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a rendu son arrêté portant approbation du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires le 15 octobre 2019.

Le SRADDET ne s'oppose pas aux tiers mais aux documents d'urbanisme. Il s'impose ainsi à tous les SCoT de la région PACA, et, dans l'attente de leur mise en compatibilité éventuelle, aux plans locaux d'urbanisme. Le SRADDET s'imposant aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU...) et non aux tiers, de potentiels opposants à un projet d'infrastructure tel que LNPCA, ne pourront pas évoquer une non-compatibilité avec le SRADDET s'ils attaquent la DUP emportant mise en compatibilité.

ORIENTATION DU SRADDET EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SRADDET, notamment les projets prévus dans les phases 1 & 2, qui en fait un élément fort de sa politique de mobilité et de développement économique endogène et exogène.

EXTRAITS DU SDRADDET

ORIENTATION 1 / UN TERRITOIRE CONNECTE ET PLUS ACCESSIBLE AU NIVEAU NATIONAL, EUROPEEN ET INTERNATIONAL

OBJECTIF 1 : CONFORTER LES PORTES D'ENTREE DU TERRITOIRE REGIONAL

Concernant les portes et infrastructures ferroviaires

Alors que Marseille, Aix et Avignon bénéficient à travers leurs gares d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes comme Barcelone Londres ou Bruxelles, la faiblesse relative du réseau interne pénalise fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon.

L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.

OBJECTIF 4 : RENFORCER LES GRANDS POLES ECONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Grands pôles économiques

L'analyse du lien entre les grands pôles économiques et les nœuds de transports met en évidence la faible compétitivité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les liens vers l'aéroport Marseille-Provence et la gare Aix-TGV, mais aussi vers l'aéroport de Nice. Elle démontre également la dépendance générale à l'automobile sur l'accessibilité à la Technopôle de Sophia Antipolis.

L'objectif consiste en premier lieu à améliorer l'accessibilité de ces grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional: les grands pôles économiques régionaux doivent bénéficier d'une desserte renforcée par les réseaux de transport collectifs et les nouveaux modes. Il s'agit de:

- consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports;
- compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains;
- atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transports en commun au quotidien;
- améliorer les amplitudes horaires de desserte concernant l'offre ferroviaire et organiser l'articulation de la LNPCA avec les réseaux de transports en commun interurbains (TER, LER).

OBJECTIF 7 : CONSOLIDER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES LIMITOPHES ET RENFORCER L'ARC MEDITERRANEEN

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

La configuration géographique de la région est favorable à l'usage du transport ferroviaire (zones de forte densité en conurbations ou en chapelet le long du littoral). Néanmoins, la région offre le plus faible linéaire de ligne ferroviaire par habitant et le réseau est saturé, particulièrement autour de Marseille et entre Cannes et Nice, limitant de fait la performance de l'offre. Ainsi, la part modale du ferroviaire dans les déplacements est actuellement réduite alors même que la région connaît un enjeu fort de réduction des émissions (GES, NOx, particules fines, ozone) liées au secteur des transports. 600 000 habitants sont exposés à des dépassements de seuil de pollution.

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale.

Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

ORIENTATION N°3 : INFRASTRUCTURES : DES RESEAUX CONSOLIDES, DES POLES D'ECHANGES HIERARCHISES

OBJECTIF 44 : ACCELERER LA REALISATION DU PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR POUR RENFORCER L'OFFRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Le projet des phases 1 & 2 est compatible avec cet objectif en prenant en compte l'évolution des terminologies.

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SRADDET permet en l'état la mise en œuvre des projets en phase 1 & 2.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLUi, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

PRESENTATION DU SCOT

Le SCoT MPM a été approuvé le 29 juin 2012. Il fixe les principes de développement territoriaux sur le territoire de Marseille Provence Métropole.

ORIENTATION DU SCOT EN MATIERE FERROVIAIRE

Le DOO du SCoT affiche un soutien assuré au développement de la LGV et aux équipements ferroviaires, comme supports de la mobilité et du développement urbain.

Extraits du SCOT MPM

Objectif 1. Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète



Figure 123 : Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète (SCoT MPM)

Orientation n°3 Valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transports collectifs

Le SCOT affirme la hiérarchie suivante :

→ **Un pôle d'échanges métropolitain, la gare de Marseille-Saint-Charles**, qui joue un rôle fondamental en tant que porte d'entrée métropolitaine. Elle est le pivot du système de déplacements internes pour l'ensemble du territoire, véritable point de convergence des offres ferroviaires, interurbaines et urbaines. L'arrivée de la LGV PACA accroîtra notablement ce rôle, ainsi que le nombre de voyageurs. La gare sera adaptée tant sur le plan de ses fonctionnalités que sur la qualité des espaces et de l'accueil, ainsi que dans ses articulations avec le Grand Centre de Marseille ;

→ **Les pôles d'échanges multimodaux « urbains »** sont des pôles de centre-ville, lieux d'articulation des différents modes de déplacements urbains, les TCSP, les réseaux de bus, parcs-relais pour les voitures si nécessaire, les deux-roues motorisés et les vélos. Ils ont pour fonction l'interconnexion entre les axes principaux et la diffusion dans les milieux urbains les plus denses. Il s'agit :

Renforcer l'urbanisation autour d'un réseau de pôles d'échanges

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

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

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Les aménagements des opérations du projet des phases 1 & 2 ne présentent aucune incompatibilité avérée avec le SCoT MPM.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLUi, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.3 COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS

Les autres principaux plans et programmes directeurs applicables sur le Territoire Marseille Provence sont pris en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale réalisée en 2019 lors de l'élaboration du PLU :

- Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) de Marseille Provence établi pour la période 2013-2022 ; à noter que l'approbation du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence est prévue fin 2021 ;
- Le PEB de l'aéroport de Marseille Provence.

Le projet de mise en compatibilité du PLUi du Territoire Marseille Provence ne remet pas en cause la compatibilité du document d'urbanisme par rapport aux principaux plans et programmes applicables sur le territoire intercommunal et dont la compatibilité avec le PLUi a déjà été analysée lors de l'élaboration du PLUi.

Par ailleurs, le PLUi est compatible avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) et avec le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) de la Métropole Aix-Marseille-Provence (documents réalisés a posteriori).