

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 PRINCIPAUX GENERAUX ET METHODE D'ANALYSE

3.1.1 PREAMBULE

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme a pour objectif d'identifier les règles d'urbanisme contenues dans les PLU/PLUi ne permettant pas la mise en œuvre des opérations des phases 1 & 2.

Elle doit tenir compte des éléments suivants :

- L'analyse doit intégrer l'ensemble des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet objet de l'enquête, y compris pour des installations provisoires de chantier (voies d'accès, zones de dépôt ou de stockage, etc.), ou encore pour la mise en œuvre de mesures compensatoires ;
- L'analyse doit déboucher sur des préconisations adaptées aux situations rencontrées ; elle doit rappeler également la stratégie foncière du MOA, notamment pour les installations de chantier (acquisition des terrains ou établissement d'un bail d'occupation temporaire), ainsi que pour les aménagements en souterrain (acquisition ou instauration d'une servitude d'utilité publique de tréfonds) ;
- S'agissant de documents à caractère évolutif, une veille sur leur état d'avancement devra être instaurée, afin de s'assurer de toujours utiliser la dernière version en vigueur. Une d'alerte au MOA sera automatique dès lors qu'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme est engagée ;
- Les procédures de MECDU sont à initier sur les versions des documents qui seront en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête. Ceci implique une certaine vigilance concernant les documents pour lesquels une procédure d'évolution est engagée. Le tableau ci-contre récapitule les versions des documents qui seront analysées et précise ceux pour lesquels une procédure est en cours ;
- La consultation de l'état d'avancement des documents d'urbanisme a été effectuée en ligne sur les sites des collectivités locales et territoriales ainsi que sur le Géoportail de l'Urbanisme. Elle a permis de vérifier que l'intégralité des documents à jour était bien consultable sur les sites dédiés ;

- les Plans Locaux d'Urbanisme sont extrêmement précis et leurs pièces graphiques sont établies sur fond cadastral. Directement opposables aux tiers, ce sont ces documents qui servent de référence réglementaire lors de l'instruction des procédures d'urbanisme (permis de construire notamment). La conduite de l'analyse de la compatibilité d'un PLU avec les opérations envisagées impose donc une superposition précise des aménagements avec les pièces graphiques du Plan.

Type	Désignation	Version (date d'approbation)	Vigilance
PLUi	MARSEILLE PROVENCE	19/12/2019 1 mise à jour	Modification n°1 engagée le 17/12/2020 Modification n°2 engagée le 17/12/2020

Figure 55 : Récapitulatif des documents à analyser et points de vigilance

3.1.2 METHODE D'ANALYSE RETENUE

La première étape consiste à s'assurer que le document d'urbanisme collecté au format SIG constitue bien la version actuellement en vigueur, ce type de document étant appelé à évoluer régulièrement. Si une procédure de révision en cours est suffisamment avancée, il conviendra d'analyser également le projet de révision.

Dans un deuxième temps, il convient de recenser et récapituler l'ensemble des aménagements composant le projet objet de l'enquête et compris dans le périmètre du document concerné, en identifiant leur nature et leur localisation géographique précise.

Une superposition sous SIG des aménagements projetés avec les pièces graphiques (planches de zonage, OAP...) permet une analyse précise des documents.

L'analyse de la compatibilité du document d'urbanisme se focalise en toute logique sur les éléments opposables aux tiers, à savoir les OAP et le Règlement (pièces graphiques et pièces écrites).

Toutefois, afin d'apporter un éclairage supplémentaire et venir étayer l'analyse, le rapport de présentation (pour son chapitre explication des choix retenus) a été parcouru afin de vérifier si et comment le projet des phases 1 & 2 a été intégré dans les réflexions lors de l'établissement du document d'urbanisme.

Le PADD et ses intentions générales ont également été examinés dans cette même optique de conforter l'analyse.

A l'issue du travail d'analyse et pour chaque document, ont ainsi été identifiés les documents à mettre en compatibilité, en distinguant :

- Les éléments à corriger obligatoirement, en raison d'une incompatibilité flagrante : déclassement d'un EBC ou modification d'une disposition réglementaire par exemple ;
- Les modifications supplémentaires à apporter pour minimiser les risques juridiques (principe de précaution) : certains éléments des documents d'urbanisme peuvent être sujets à interprétation ; en cas de doute, des éléments de précision pourront être apportés ;
- Les préconisations devront également présenter les différentes possibilités envisageables pour traduire la stratégie foncière du maître d'ouvrage ; en effet, l'inscription d'un emplacement réservé n'a pas de caractère obligatoire. La question de l'inscription d'une telle réservation peut se poser pour certains aménagements à caractère temporaire, mais également pour l'ensemble des aménagements réalisés en souterrain. Pour ces derniers, plusieurs possibilités sont offertes par la législation, de portée réglementaire différente.

3.2 PRESENTATION DU PLUI EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE & ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.2.1 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR

PREAMBULE

La Métropole Aix Marseille Provence a été créée au 1^{er} janvier 2016.

Plus vaste Métropole de France, elle regroupe actuellement 92 communes, et est **organisée en six territoires**, dont celui de Marseille Provence (18 communes) qui correspond au périmètre de l'ancienne Communauté Urbaine de Marseille.

Le PLU intercommunal concerne l'ensemble du territoire de Marseille Provence, soit 18 communes, comprenant ainsi un certain nombre de pièces communes au territoire (rapport de présentation, PADD...).

Le nombre d'opérations sur Marseille étant assez important, l'analyse du règlement et des OAP s'effectuera secteur par secteur.

3.2.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du PLU mentionne à plusieurs reprises le projet des phases 1 & 2, notamment :

- Dans le « **Diagnostic Territorial** » complet présenté en annexe (pièce G1), le projet est évoqué au chapitre 9 qui concerne les mobilités :

« Malgré les récentes améliorations, comme la troisième voie dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, ou le regain de voyageurs sur la ligne Aix-Marseille à la suite de sa première phase de modernisation en 2008, le réseau ferroviaire souffre encore de problèmes de fiabilité récurrents qui pénalisent son attractivité auprès des usagers.

Le renouvellement en cours d'un matériel roulant vieillissant peut constituer un élément d'amélioration.

Et en dénouant le nœud ferroviaire de Saint-Charles, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettra d'améliorer significativement l'offre ferroviaire sur le territoire.

Des projets de modernisation des lignes Marseille-Gardanne-Aix et du littoral sont également sur les rails. »

- Dans le volume « **Explication des choix retenus pour le PADD** » (pièce D2), au chapitre « Garantir l'accessibilité du territoire aux échelles métropolitaine, nationale et euro-méditerranéenne, le projet est évoqué à deux reprises :

- Dans l'orientation stratégique « Faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires », qui se décline suivant plusieurs axes, dont la « Désaturation du nœud ferroviaire marseillais » :

« Aussi, **de grands projets de restructuration de la porte d'entrée majeure du territoire sont en cours d'étude pour la création d'une gare souterraine dédiée à l'accueil du projet LNPCA, le réaménagement global de la plateforme supérieure, mieux intégrée à son environnement et le passage à 4 voies sur les tronçons ferrés dans la vallée de l'Huveaune et au Nord, jusqu'à la sortie du tunnel Aix-Marseille.** »

- Dans l'orientation stratégique « Le Grand Centre-Ville et son cœur patrimonial, un enjeu majeur », qui se décline suivant plusieurs axes, dont « Structurer un véritable quartier de gare métropolitaine » :

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Portant sur l'ensemble des 18 communes du Territoire Marseille Provence, le PADD comporte d'une part un **cahier global**, qui définit une stratégie d'ensemble, puis **des cahiers communaux** qui précisent les orientations pour chacune des communes.

A noter que les cahiers communaux reprennent les mêmes axes que le cahier global, puis adaptent les objectifs et les orientations stratégiques au territoire communal concerné.

Un premier tableau effectue l'analyse de la compatibilité du projet des phases 1 & 2 avec le cahier global.

Un deuxième tableau se focalise ensuite sur le cahier communal de Marseille.

A l'issue de cette analyse, le projet des phases 1 & 2 s'avère compatible avec les objectifs du PADD à l'échelle du territoire métropolitain ou de celle de Marseille.

Axe du PADD (cahier global)	Objectif	Orientation stratégique	Opérations de phase 1 & 2	Compatibilité
1. Pour une ambition et un positionnement métropolitain	1.1 Conforter l'attractivité du territoire	Permettre le déploiement des grands projets urbains : interventions sur le Grand centre-ville de Marseille, déploiement du projet Euroméditerranée, structuration entre le tissu urbain et le port (Arenc, Saumaty, l'Estaque...).	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive dans le déploiement des grands projets.	Oui
		Organiser l'activité du tourisme et des loisirs liés à la mer, en veillant à préserver les richesses naturelles qui y sont associées : plaisance, plongée, baignade, balnéothérapie... : améliorer voire renforcer l'accessibilité des principaux sites touristiques, permettre le développement de pôles structurants concernant l'offre d'hébergement et les équipements, des activités de loisirs, de certains ports de plaisance, des lieux supports d'attractivité événementielle	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive dans le secteur du tourisme et des activités liées à la mer.	Oui
		Protéger et mettre en valeur les richesses du littoral.	Pas d'interfaces directes.	Oui
	1.2 Faire du territoire un écosystème d'innovation économique de référence en Europe du Sud	Permettre la structuration et le renforcement des pôles économiques d'excellence : pour les filières industrielles clés, les filières santé et biotechnologies, l'artisanat...	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique économique positive de manière générale.	Oui
		Favoriser le développement de l'offre d'accueil tertiaire dans le tissu urbain dense,		Oui
		Mettre à disposition des activités productives une offre d'accueil foncière et immobilière diversifiée en zones dédiées		Oui
		Favoriser le développement d'une offre foncière et immobilière adaptée aux activités de services et commerces		Oui
		Créer les conditions du développement des activités du port et leurs connexions		Oui
		Favoriser la réponse aux besoins fonciers du secteur logistique en optimisant l'espace qui y est consacré : permettre l'évolution des zones à vocation logistique affirmée, la création de nouvelles plates-formes sur des secteurs cibles, intégrer la logistique du dernier kilomètre...		Oui
		Favoriser le renforcement du réseau de desserte économique		Oui
	1.3 Garantir l'accessibilité du territoire aux échelles métropolitaine, nationale et euro-méditerranéenne	Permettre le renforcement de l'accessibilité aérienne, par le déploiement des projets d'infrastructures clés : extension des activités de la plate-forme aéroportuaire de Maignane, amélioration de la desserte de l'aéroport...	Projet des phases 1 & 2 en complémentarité avec le renforcement de l'accessibilité aérienne.	Oui
		Faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires : - Désaturation du nœud ferroviaire marseillais : ouvrage souterrain traversant le cœur de Marseille et desservant la future gare souterraine de Marseille Saint Charles, mise à 4 voies dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à la gare d'Aubagne, mise à 4 voies de la Ligne Paris-Lyon-Marseille entre la sortie sud du tunnel Aix Marseille et le futur ouvrage... - Poursuite du doublement de la ligne Marseille-Gardanne-Aix - Renforcement du maillage ferroviaire grâce aux haltes et gares TER - Développement des capacités de la ligne Marseille- Salon-de-Provence entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque - Amélioration des dessertes terrestres du site de Mourepiane	Projet des phases 1 & 2 répondant aux différents objectifs d'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire, particulièrement la désaturation du nœud ferroviaire marseillais avec la future gare souterraine MSC et la mise à 4 voies dans la vallée de l'Huveaune.	Oui
		Permettre le renforcement de l'accessibilité maritime : intermodalité entre les gares maritimes, le mode ferroviaire et les liaisons avec l'aéroport, renforcement de la desserte en transports en commun des gares maritimes.	Projet des phases 1 & 2 en complémentarité avec le renforcement de l'accessibilité maritime.	Oui
		Permettre le renforcement de l'accessibilité routière : création d'échangeurs axes autoroutiers / réseau de voies structurantes, création d'un réseau structurant secondaire, parkings de covoiturage, renforcement de l'accessibilité par car, gare routière internationale...	Projet des phases 1 & 2 en complémentarité avec le renforcement de l'accessibilité routière.	Oui
		Faciliter le déploiement des projets de création ou d'amélioration des lignes de transport en commun structurantes	Projet des phases 1 & 2 en complémentarité avec le renforcement des lignes de transport en commun structurantes.	Oui

	1.4 Mettre en œuvre une stratégie vertueuse de développement	Poursuivre et traduire les ambitions du SCOT dans une approche équilibrée du développement territorial	Pas d'interfaces directes	Oui
		Mettre en œuvre un aménagement durable du territoire respectueux des générations à venir : limiter la consommation foncière et le mitage, protéger l'armature naturelle, la biodiversité, limiter la consommation d'énergie et les émissions de GES, pérenniser un cadre de vie de qualité, mettre en œuvre un modèle de développement adapté aux enjeux climatiques	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'un développement des déplacements ferroviaires et d'une meilleure multimodalité, encourageant la diminution de l'usage de la route et donc la réduction des émissions de GES.	Oui
		Construire un territoire solidaire : renforcer la solidarité territoriale, favoriser la mixité sociale, assurer l'accessibilité des équipements d'ampleur	Projet des phases 1 & 2 participant à une meilleure accessibilité des équipements d'ampleur pour tous.	Oui
2. Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie	2.1 Préserver la biodiversité en assurant la protection de la trame écologique	Protéger les cœurs de nature : - Interdire la destruction, la dégradation ou la fragmentation des cœurs de nature, identifier les espaces naturels remarquables au titre de la Loi littoral... - Protéger les zones naturelles d'ores et déjà mitées par un habitat diffus - Encadrer l'exploitation des ressources naturelles liées au positionnement littoral : production d'énergie en mer, activités de pêche et aquaculture - Encadrer l'exploitation des ressources en matériaux : préserver les principaux sites existants, favoriser la valorisation des anciennes carrières - Préserver les espaces situés de part et d'autre des franchissements des infrastructures linéaires	Processus de conception progressive du projet des phases 1 & 2 ayant intégré les enjeux environnementaux dès les premières études du Débat Public, avec étude et comparaison de nombreuses variantes, suivant la démarche « Eviter – Réduire – Compenser ». Les opérations de phases 1 & 2 se situent pour l'essentiel dans les secteurs urbanisés, au sein ou en continuité du domaine ferroviaire actuel (gares et faisceaux ferroviaires existants). Sujet matériaux à approfondir. Tous les effets négatifs potentiels résiduels (après mesures d'évitement et de réduction) devront être compensés. Les procédures à mener au titre notamment du Code de l'Environnement retraceront l'ensemble de ces mesures.	Oui
		Préserver ou restaurer les corridors écologiques et les cours d'eau : - Garantir le fonctionnement écologique des liaisons identifiées, protéger strictement les espaces participant aux grandes liaisons, restaurer les liaisons dégradées - Préserver les cours d'eau et leurs abords : maintien des éléments linéaires du paysage, préservation de marges de recul...	Les différentes opérations devront garantir les continuités écologiques existantes identifiées, voire les améliorer lors des reprises d'OA ou d'OH. La création d'une 4 ^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune entre La Blancarde et La Penne est menée en concertation avec le SIBVH (Syndicat Intercommunal du Bassin Versant de l'Huveaune), afin de prendre en compte les réflexions menées pour la restauration du fleuve et de ses abords et de prévoir toutes les mesures nécessaires pour préserver et valoriser la vallée.	Oui
	2.2 Qualifier les franges urbaines, interfaces entre la ville et la nature	Lutter contre l'étalement urbain et le mitage	Pas d'interfaces directes. Conception du projet prenant en compte les enjeux d'intégration paysagère et donc les perceptions visuelles.	Oui
		Prendre en compte dans toutes les zones d'interface les liaisons écologiques		Oui
		Dans les territoires d'interface susceptibles d'être urbanisés, privilégier les fronts nets dans le développement urbain, en favorisant la perméabilité écologique		Oui
		Améliorer dans ces zones de transition les conditions d'accessibilité aux massifs.		Oui
		Prendre en compte les perceptions visuelles dans les aménagements.		Oui
		Dans les zones de transition, où nature et urbain s'entremêlent, mettre fin au mitage des zones naturelles et agricoles et dimensionner les zones d'urbanisation future en cohérence avec les besoins.		Oui
	Protéger les zones d'interface aux abords du parc National des Calanques	Oui		
	2.3 Pérenniser les terres agricoles	Protéger strictement les espaces agricoles à enjeu environnemental ou paysager très fort et les espaces remarquables agricoles de la loi littoral	Projet des phases 1 & 2 dans la traversée de Marseille sans impact significatif sur des terrains à usage agricole.	Oui
Protéger strictement les terrains cultivés en zone urbaine.		Oui		
Lutter contre le mitage des espaces agricoles		Oui		
Dans les communes soumises à la « loi Littoral », permettre les aménagements dans les espaces agricoles proches du rivage, selon les dispositions du code de l'urbanisme.		Oui		
Compenser les éventuelles transformations de zones agricoles		Oui		
Permettre le développement de projets à vocation agricole		Oui		

	2.4 Valoriser les paysages porteurs des identités locales	Préserver les structures majeures du paysage naturel : - Préserver ou requalifier les structures majeures du paysage en valorisant leur diversité - Apporter une cohérence au traitement du paysage	Pas d'interfaces directes. Conception du projet prenant en compte les enjeux d'intégration paysagère et donc les perceptions visuelles proches et lointaines.	Oui
		Valoriser la qualité des paysages à une échelle resserrée en encadrant les aménagements futurs : - Donner de l'épaisseur à la présence des cours d'eau - Améliorer la mise en scène urbaine et/ou paysagère des principales entrées de ville du territoire. - Améliorer la qualité des paysages urbains ordinaires - Protéger le littoral dans son épaisseur - Préserver les grandes structures du paysage urbain	Les aménagements qui seront réalisés dans et aux abords des gares et haltes du territoire marseillais viendront embellir l'espace urbain, particulièrement les aménagements de surface de Marseille Saint Charles, qui constitue l'une des portes d'entrée de la Métropole.	Oui
3. Pour une organisation structurée du développement	3.1 Mailler le territoire par des centralités attractives	Structurer le territoire autour de centralités hiérarchisées : - Renforcer les centralités métropolitaines - Développer les centralités communautaires - Affirmer le rayonnement des centralités de bassin - Conforter le rayonnement des centralités locales	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'un renforcement des centralités métropolitaines et de l'amélioration de la multimodalité.	Oui
		Structurer le bassin Ouest autour de Marignane, centralité communautaire (<i>non développé</i>)	Pas d'interfaces directes.	Oui
		Mailler le bassin Est en cohérence avec la Ciotat, centralité communautaire (<i>non développé</i>)	Pas d'interfaces directes.	Oui
		Mieux connecter les centralités du bassin centre dans et autour de Marseille : - Assurer le développement des 4 centralités métropolitaines avec l'hypercentre, Euroméditerranée, Prado-Michelet-Capelette, et Saint-Antoine – Hôpital Nord. - Développer les centralités communautaires - Affirmer le développement des centralités de bassin - Conforter le rayonnement des centralités locales	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'un renforcement des centralités métropolitaines et de l'amélioration de la multimodalité.	Oui
	3.2 Articuler le développement urbain et les conditions de mobilité	Viser une articulation efficace entre niveau de desserte en transports en commun et développement urbain : - Permettre la création et le renforcement des lignes de transport en commun, - Permettre la création ou le renforcement des pôles d'échanges multimodaux : notamment portes d'entrée de Marseille (Arenc, Blancarde, Castellane-Cantini, gare St Charles) - Viser une articulation efficace entre niveau de desserte et urbanisation - Appliquer le principe des coordinations d'axe aux lignes de transport en commun en site propre et aux gares	Projet des phases 1 & 2 améliorant la desserte du territoire et la multimodalité, allant dans le sens du renforcement des transports en commun et des pôles d'échange.	Oui
		Hiérarchiser le réseau viaire au service de la multimodalité : - Définir des principes d'aménagement cohérents avec la fonction de chaque type d'infrastructure routière, - Achever le réseau primaire de voirie, - Construire progressivement un réseau structurant secondaire de boulevards urbains multimodaux, - Coordonner finement les évolutions urbaines avec la hiérarchie des voies de desserte locale	Projet des phases 1 & 2 en complémentarité avec la hiérarchisation du réseau viaire.	Oui
		Répartir la croissance démographique en fonction des potentiels de développement des territoires	Pas d'interfaces directes. Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de	Oui

	3.3 Garantir une cohérence dans les développements urbains à venir	Offrir des logements pour accueillir la croissance démographique et permettre le desserrement des ménages <ul style="list-style-type: none"> - Permettre la construction des volumes de logements neufs nécessaires pour répondre aux besoins des habitants actuels et pour accueillir la croissance démographique - Accroître la proportion de logements locatifs sociaux dans les nouvelles constructions - Favoriser le renouvellement urbain de l'offre résidentielle dans les quartiers prioritaires - Faciliter le rééquilibrage de la répartition du parc locatif social sur l'ensemble du territoire. - Faciliter la diversification de l'offre résidentielle dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. 	la Métropole, insufflant une dynamique positive, à la fois démographique et économique.	Oui
		Accueillir les publics spécifiques <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des structures d'accueil et des places d'hébergement d'urgence - Permettre la construction des aires d'accueil des gens du voyage - Répondre aux besoins en logements des étudiants, personnes âgées ou à mobilité réduite, 		Oui
		Accueillir le développement économique sur l'ensemble du territoire en favorisant l'équilibre entre population et emplois : conforter les dynamiques économiques et favoriser un maintien de l'équilibre entre les bassins d'emplois		Oui
4. Pour un urbanisme raisonné et durable	4.1 Prendre en compte les nuisances et les risques et s'en prémunir	Maîtriser les risques naturels : <ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte les risques naturels dans les choix d'urbanisation - Selon l'aléa, interdire ou maîtriser l'urbanisation, - Prévenir le risque - Maîtriser le risque inondation dans les projets d'aménagement 	Conception du projet prenant en compte les différents risques (naturels et technologiques). L'organisation du chantier pour les opérations de phases 1 & 2 sera conçue de manière à limiter les nuisances (bruit, vibrations, poussières...), ce qui constitue un enjeu important eu égard à la durée et la localisation des travaux.	Oui
		Maîtriser les risques technologiques : prendre en compte, prévenir et maîtriser les risques industriels		Oui
		Limiter les nuisances : <ul style="list-style-type: none"> - Limiter, voire interdire, l'urbanisation dans les zones d'exposition au bruit des infrastructures aéroportuaires - Réduire l'impact des nuisances - Urbaniser le territoire de manière à réduire les nuisances 		Oui
	4.2 Privilégier le renouvellement urbain et limiter la consommation d'espaces	Prioriser le développement résidentiel dans les enveloppes urbaines existantes <ul style="list-style-type: none"> - Privilégier le renouvellement urbain et la densification - Privilégier les opérations d'ensemble pour la production de logements - Dimensionner les zones d'urbanisation future 	Pas d'interfaces directes	Oui
Localiser le développement économique en cohérence avec les principes du développement durable : <ul style="list-style-type: none"> - Privilégier le développement économique dans le tissu urbain mixte - Renforcer les capacités d'accueil dans le cadre de projets mixtes - Favoriser le renouvellement de l'offre d'accueil d'activités - Favoriser la mobilisation des capacités résiduelles - Dimensionner les zones d'urbanisation future - Définir les zones d'urbanisation future à vocation économique - Privilégier l'accueil d'activités de production et de logistique dans les zones dédiées - Renforcer le rayonnement métropolitain des zones d'activités dédiées, - Optimiser le fonctionnement des sites, - Empêcher l'implantation de commerces de détail dans les zones économiques dédiées. 	Oui			

4.3 Différencier le développement urbain en fonction des atouts et des contraintes des territoires	Interdire ou restreindre les constructions dans les secteurs de protection	Pas d'interfaces directes	Oui
	Limiter plus ou moins fortement la constructibilité dans les secteurs de limitation,		Oui
	Encadrer la construction dans les secteurs de conservation,		Oui
	Permettre l'adaptation morphologique, voire la densification dans les secteurs d'évolution,		Oui
	Inciter à la densification dans les secteurs d'intensification		Oui
	Favoriser les formes urbaines denses		Oui
4.4 Offrir la proximité aux habitants	Renforcer l'offre commerciale, en particulier dans le tissu urbain : <ul style="list-style-type: none"> - Conforter le développement qualitatif du Grand centre-ville de Marseille - Diversifier l'offre commerciale sans création de nouveaux pôles et favoriser la diversification et l'intégration urbaine des pôles de la Valentine et Grand Littoral - Améliorer l'inscription des pôles commerciaux - Préserver et redynamiser les pôles de centralité et de proximité - Renforcer l'offre commerciale des pôles importants. 	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une dynamisation générale du secteur Marseille Saint Charles	Oui
	Prévoir les équipements pour répondre aux besoins des habitants par territoire : <ul style="list-style-type: none"> - Localiser en priorité les équipements de rayonnement métropolitain dans les zones de bonne desserte - Prévoir les équipements de proximité - Garantir une répartition équitable et cohérente - Mailler le territoire par un réseau de télécommunications performant 		Oui
4.5 Mettre en adéquation l'offre de stationnement et l'offre de mobilité	Réduire l'offre de stationnement globale en centre-ville	Les différentes opérations du projet qui sont projetées incluent les besoins en stationnement strictement liés au bon fonctionnement des gares et pôles d'échanges selon les prévisions de fréquentation (MSC notamment).	Oui
	Réduire l'offre de stationnement sur voirie		Oui
	Accroître l'offre de stationnement en parcs-relais		Oui
	Permettre l'aménagement de places de stationnement pour les deux roues motorisés		Oui
	Accroître l'offre de stationnement réservée aux vélos		Oui
	Accroître l'offre destinée aux services de mobilités alternatifs		Oui
	Expérimenter la mutualisation des places de stationnement		Oui
	Adapter le stationnement suivant les fonctions		Oui

	4.6 Améliorer le cadre de vie des habitants sur l'ensemble du territoire	<p>Aménager des espaces publics de qualité favorables à l'accessibilité de proximité et renforçant la place des modes actifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer les espaces publics dans les lieux de centralités - Améliorer les cheminements piétonniers - Améliorer la desserte en modes actifs des pôles d'échanges multimodaux - Assurer les perméabilités piétonnes et cyclables dans les projets d'aménagement - Créer des itinéraires cyclables structurants 	Projet des phases 1 & 2 permettant une requalification des espaces publics aux abords de la gare Saint Charles et allant dans le sens d'un renforcement de la multimodalité.	Oui
		<p>Développer la nature en ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter les relations entre la ville et les grands espaces naturels - Protéger voire développer les sites naturels et espaces agricoles en milieu urbain - Protéger les boisements aux fonctions variées - Conjuguer et adapter intensification végétale et logiques d'évolution urbaine en prenant en compte le contexte - Aménager des liaisons intra-urbaines facilitant les modes doux - Traiter les coupures et obstacles aux liaisons écologiques 		Oui
		<p>Valoriser un patrimoine bâti reconnu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier le patrimoine local - Garantir la visibilité du patrimoine - Protéger le patrimoine d'intérêt exceptionnel - Protéger et permettre des évolutions maîtrisées du patrimoine d'intérêt majeur et d'intérêt historique 		Oui
		Assurer un aménagement urbain de qualité		Oui

Figure 56 : Analyse de la compatibilité des orientations du PADD (cahier global) avec les opérations du projet des phases 1 & 2

Axe du PADD (cahier communal de Marseille)	Objectif	Orientation stratégique	Opérations de phase 1 & 2	Compatibilité
1. Pour une ambition et un positionnement métropolitains	1.1 Un grand Port, plateforme d'échanges du Sud européen, deuxième port de Méditerranée, entrée Sud de l'Europe	Structurer et organiser les activités et espaces portuaires	Désaturation du nœud ferroviaire marseillais comprend des opérations portant sur les voies du port, améliorant sa desserte générale et dynamisant ses activités.	Oui
		Préserver la vocation première économique et commerciale des bassins du port		Oui
	1.2 Un littoral Marseillais où la relation avec la Ville doit être valorisée	Améliorer les accès au littoral et aux plages par les transports en commun	Pas d'interfaces directes.	Oui
		Permettre l'évolution et la modernisation des quartiers en balcon sur la mer sans amoindrir leur qualité.		Oui
		Mise en valeur des petits ports de la rade, emblématiques de Marseille		Oui
	1.3 Une ville touristique, culturelle et événementielle, dont l'attractivité s'est renforcée	Optimiser les équipements existants et projetés, et les compléter notamment pour accueillir les grandes manifestations	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive au secteur touristique, culturel et événementiel.	Oui
		Diversifier les itinéraires et les parcours touristiques		Oui
		Développer les pôles du tourisme d'affaire		Oui
		Conforter l'accessibilité du môle Léon Gourret		Oui
		Valoriser le Parc National des Calanques par une offre dédiée aux loisirs de nature		Oui
		Réaménager la base nautique du Roucas Blanc		Oui
	1.4 Marseille métropole de la mer, porte de l'Europe dans le bassin méditerranéen	Devenir une métropole emblématique de l'activité balnéaire du nautisme et de la plongée en Méditerranée : accès au nautisme au plus grand nombre, accueil des manifestations nautiques de haut niveau, promotion et consolidation des activités liées à la plongée...	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive au secteur des activités nautiques et aux manifestations sportives de haut niveau.	Oui
		Structurer les pôles de loisirs et touristiques littoraux : structurer le secteur Nerthe / Estaque, poursuivre l'aménagement des plages et pôles de loisirs et touristiques littoraux, aménager les espaces publics littoraux et les sites nautiques	Pas d'interfaces directes.	Oui
	1.5 Le Grand Centre-Ville et son cœur patrimonial, un enjeu majeur pour le projet métropolitain	Le Centre-Ville historique, support d'un projet qui s'appuie sur son patrimoine : repenser le centre-ville à l'aune de sa profondeur historique et des lignes de force de sa composition urbaine	Sur le territoire marseillais, les différentes opérations programmées en phases 1 & 2 vont permettre une requalification générale des secteurs urbains situés aux abords, notamment les quartiers de Marseille Nord et Marseille Saint Charles, ainsi qu'une redynamisation générale du centre grâce à l'amélioration de l'accessibilité.	Oui
		Poursuivre le renouveau du quartier de la Belle de Mai, véritable atout pour la centralité métropolitaine : projets fédérateurs et innovants		Oui
Soutenir les projets dans le secteur Euroméditerranée, pour une urbanisation durable en entrée nord du centre-ville : logique d'excellence et d'innovation environnementale, innovations et expérimentations environnementales, renouvellement urbain et extension du centre-ville vers le Nord, développement d'une offre résidentielle équilibrée et de qualité, renforcement du centre directionnel et du quartier d'affaires international, accueil des équipements métropolitains structurants, meilleure articulation avec le port et les quartiers nord, améliorer l'accessibilité métropolitaine par le développement des TCSP		Oui		
Faire du secteur Prado-Marseille Capelette une entrée métropolitaine à l'Est du centre-ville de Marseille : améliorer la visibilité, la structuration et la cohérence des grandes opérations du secteur, poursuivre la dynamique d'intensification et de renouvellement urbains vers le sud-est promouvoir une meilleure articulation entre les grandes fonctions urbaines, développer une qualité des aménagements et espaces publics, améliorer la desserte métropolitaine des grands équipements		Oui		

	1.6 Conforter le développement économique par une capacité d'accueil dans les zones économiques dédiées et en tissu urbain mixte	<p>Conforter la capacité d'accueil des espaces économiques dédiés en favorisant leur requalification et leur densification, notamment dans les territoires de la Façade Maritime Nord et de la Vallée de l'Huveaune :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le dynamisme et l'attractivité des zones d'activités et espaces économiques dédiés - Veiller à la compatibilité des secteurs dédiés aux activités économiques productives, industrielles, logistiques... avec leur environnement urbain - Organiser la double mutation de la Façade Maritime Nord - Requalifier la Vallée de l'Huveaune - Renforcer l'offre économique en réservant les espaces économiques futurs. <p>Favoriser la mixité des fonctions en tissu mixte, en priorité dans les espaces visibles, intégrés et accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir le principe de mixité habitat/activité et la présence d'activités de bureaux intégrées aux tissus urbains - Poursuivre un développement économique équilibré en faisant de la mixité logements/bureaux/commerces/équipements un objectif - Maintenir la mixité et la complémentarité des fonctions économiques indispensables au bon fonctionnement de la ville et à son attractivité touristique dans l'ensemble du tissu urbain, particulièrement dans et aux abords des centralités et autour des pôles d'échanges 	<p>Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive à l'ensemble du secteur économique.</p> <p>Création de la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune entre La Blancarde et La Penne pensée en concertation avec les projets de requalification de la vallée envisagés par le SIBVH.</p>	Oui
	1.7 Développer et structurer l'économie de la connaissance pour contribuer au renforcement des filières d'excellence	<p>Développer et organiser les technopôles et campus d'enseignement supérieur et de recherche, en renforçant leur accessibilité et leur capacité d'accueil, et en améliorant la qualité des aménagements et l'ouverture sur leur environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'offre de formation, initiale et continue, et les conditions d'accès à celle-ci de la population de Marseille et de sa région - Encourager le développement de l'innovation et de la recherche, publique et privée, - Développer le campus pluridisciplinaire de l'hyper-centre-ville - Desserte et extension du campus et technopôle de Luminy - Desserte et extension du campus et technopôle de l'Etoile 	<p>Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte et du rayonnement de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive à l'ensemble du secteur de la recherche et de l'enseignement.</p>	Oui
	1.8 Développer l'offre en équipements métropolitains	Conforter les sites d'équipements culturels, touristiques et événementiels majeurs ou en projet	<p>Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens d'une nette amélioration de la desserte et du rayonnement de Marseille et de la Métropole, insufflant une dynamique positive au développement des équipements métropolitains.</p>	Oui
		Poursuivre la réorganisation de l'offre muséale		Oui
		Poursuivre l'adaptation des espaces publics à l'accueil de manifestations		Oui
		Privilégier les localisations déjà bien desservies par les réseaux de TCSP/ TC performants		Oui
2. Pour un écrin vert et bleu préservant le cadre de vie	2.1 Conforter la protection des massifs, réservoirs de biodiversité, et définir précisément les limites de la ville en arrêtant le mitage des territoires de frange.	Renforcer la protection et la valorisation des grands massifs et des milieux marins en mettant en œuvre des outils de protection et de gestion adaptés	<p>Projet des phases 1 & 2 situés pour l'essentiel au sein de zones urbaines, sans impact sur l'intégrité des massifs aux alentours.</p> <p>Conception du projet prenant en compte les enjeux d'intégration paysagère et donc les perceptions visuelles proches et lointaines.</p>	Oui
		Développer un projet global pour le massif de la Nerthe		Oui
		Organiser la fréquentation du Parc National des Calanques dans un souci de préservation et valorisation		Oui
		Conforter et restaurer les corridors biologiques entre cœurs de nature ou habitats naturels		Oui
		Organiser les accès aux massifs pour les promeneurs et poursuivre les aménagements de défense des massifs et prioritairement de la frange urbanisée contre les incendies		Oui
		Arrêter l'urbanisation diffuse des territoires de franges		Oui
		Mettre en œuvre des projets exemplaires du point de vue de l'intégration paysagère		Oui
	2.2 Conforter la trame verte et bleue au sein de la ville constituée, intégrer des espaces supports de	<p>Accroître l'offre en parcs et jardins publics</p> <p>Préserver et restaurer dans la ville des espaces verts</p> <p>Restituer la continuité écologique des cours d'eau en supprimant des obstacles à l'écoulement</p>	<p>Les aménagements ferroviaires prévus dans le cadre des opérations des phases 1 & 2 du projet des phases 1 & 2 seront accompagnés de mesures de qualification des espaces publics</p>	Oui
		Oui		
		Oui		

	biodiversité et permettre l'accueil du public, favoriser les espaces de nature pour lutter contre les îlots de chaleur.	Développer les plantations sur la voirie	et intégrera le traitement des « délaissés », des abords, ainsi que des sites d'installations de chantier.	Oui	
		Encourager, au-delà de la protection des sols, la régénération du substrat		Oui	
	2.3 Préserver des espaces ouverts dans la ville, y développer des projets à vocation agricole, paysagère et/ou de loisirs et prendre en compte les sites de carrières.	Préserver des espaces à potentiel agronomique élevé	Projet des phases 1 & 2 dans la traversée de Marseille sans impact significatif sur des terrains à usage agricole.	Oui	
		Encourager sur ces espaces des projets axés sur les circuits courts, l'agriculture biologique et ponctuellement des projets "d'agro-loisirs".	Pas d'interfaces directes.	Oui	
		Rendre possible les nouvelles pratiques urbaines de jardinage		Oui	
		Encourager le développement du sylvopastoralisme		Oui	
		Pérenniser l'exploitation des sites actuels de carrières		Oui	
		Favoriser la valorisation des anciennes carrières		Oui	
	2.4 Préserver le canal de Marseille en eau comme ouvrage essentiel à la structuration du territoire et du paysage marseillais.	Préserver et moderniser le fonctionnement de l'ouvrage d'adduction d'eau	Pas d'interfaces directes.	Oui	
		Mettre en valeur ponctuellement certaines dimensions complémentaires		Oui	
		Valoriser la dérivation sud par un projet éco-paysager		Oui	
	2.5 Concilier le renforcement de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine urbain, architectural et paysager avec les dynamiques de renouvellement et d'intensification de la ville.	Faire évoluer la protection du patrimoine du centre historique en intégrant les enjeux environnementaux	Opérations prévues sur le territoire marseillais participant à la requalification et la valorisation de plusieurs secteurs situés aux abords des aménagements envisagés : secteur centre Marseille Saint Charles, Marseille Nord, vallée de l'Huveaune...	Oui	
		Encadrer l'évolution des quartiers repérés pour leurs qualités paysagères et patrimoniales		Oui	
		Préserver et valoriser le patrimoine local contribuant à l'identité des quartiers et à l'image de la ville		Oui	
		Prendre en compte les enjeux spécifiques liés aux installations portuaires et la vocation première économique et commerciale au sein de l'AVAP		Oui	
	3. Pour une organisation structurée du développement	3.1 Renforcer la place des centralités pour structurer le développement urbain	Traiter les noyaux villageois en fonction de leur potentiel de développement et de leurs caractéristiques spécifiques	Centralité renforcée au niveau de Marseille Saint Charles principalement, pas d'interfaces directes au niveau des centralités secondaires et de quartier ;	Oui
			Répondre aux besoins de commerces et services des quartiers en optimisant, valorisant, voire complétant l'offre existante et en recherchant une polyvalence et une complémentarité des équipements		Oui
			Appuyer le développement urbain futur en s'appuyant sur une hiérarchie des centralités		Oui
3.2 Placer l'amélioration des conditions de déplacements au cœur du projet urbain		Construire un réseau complet et performant de Transport en Commun et de pôles d'échanges hiérarchisés, constituant la colonne vertébrale du développement urbain : <ul style="list-style-type: none"> - Développer une offre de transport en commun en site propre (TCSP) et de transport en commun (TC) performants - Poursuivre le développement des axes de transport en commun radiaux depuis le centre-ville - Créer des lignes "transversales" structurantes - Renforcer l'utilisation du réseau ferroviaire - Organiser et faciliter les correspondances entre modes - Adapter l'offre en parkings relais dans les pôles d'échanges périphériques - Améliorer l'accessibilité des vélos, piétons et personnes à mobilité réduite à tous les pôles d'échanges multimodaux et stations de TCSP - Conforter le développement des déplacements par voie maritime - Renforcer la desserte en transports en commun des gares maritimes - Intégrer les gares maritimes dans les schémas de transports en commun 	Projet des phases 1 & 2 répondant globalement à cet objectif, en permettant la désaturation du nœud ferroviaire marseillais et en améliorant la multimodalité, notamment par le confortement du pôle d'échanges de MSC.	Oui	

		Développer un réseau viarie plus urbain et multimodal adapté au développement durable de Marseille : <ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer le réseau autoroutier, assurant une fonction d'accessibilité primaire à Marseille, pour l'adapter aux nouveaux enjeux de mobilité - Requalifier les voies inter-quartiers et locales - Favoriser les initiatives visant à la diminution du nombre de voitures - Créer un maillage complet par des boulevards urbains multimodaux - Requalifier les voies inter quartiers et locales 	Projet des phases 1 & 2 tendant à favoriser les déplacements ferroviaires, à encourager la multimodalité et l'accès à la gare par les modes doux et donc à diminuer l'usage de la voiture.	Oui
	3.3 Maîtriser la production de logement à l'aune de l'évolution des conditions de déplacements et d'équipements et diversifier l'offre de logements	Renforcer l'articulation entre les objectifs de production de logements et la programmation des grands projets de transports et d'équipements : programmation évolutive des objectifs de production de logements, accroître l'effort de production de logement, en fonction des perspectives d'amélioration des conditions de déplacements	Pas d'interfaces directes puisque la planification du projet des phases 1 & 2 est indépendante des objectifs de production de logements.	Oui
		Développer une offre de logements diversifiée et adaptée pour tous les Marseillais et promouvoir l'intégration sociale : <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la dynamique de construction - Valoriser le parc existant - Préserver la qualité urbaine des secteurs résidentiels - Promouvoir l'habitat durable méditerranéen - Poursuivre les politiques d'aide à l'accès au logement - Faciliter et promouvoir les solutions pour l'accès au logement des personnes en décohabitation, des jeunes actifs, des étudiants et des primo-accédants - Favoriser le parcours résidentiel des ménages - Promouvoir une répartition géographique plus homogène et une bonne insertion urbaine de cette offre de logements - Promouvoir largement l'accession à la propriété - Poursuivre l'intégration des quartiers d'habitat social ou privé fragilisés 	Pas d'interfaces directes.	Oui
4. Pour un urbanisme raisonné et durable	4.1 Prendre en compte les risques et nuisances et s'en prémunir	Prendre en compte les risques, les nuisances et les perspectives de changement climatique comme une composante du projet urbain : <ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'exposition aux risques, naturels ou technologiques - Prendre en compte, dans les projets, les périmètres de protection des ICPE - Intervenir en amont, lors de la conception des projets d'aménagement, et développer des approches innovantes de gestion des risques - Développer l'urbanisation de façon à limiter l'impact des nuisances urbaines en termes de bruit, pollution de l'air - Réduire la vulnérabilité de la ville aux principaux impacts attendus du changement climatique 	Conception du projet prenant en compte les différents risques (naturels et technologiques). L'organisation du chantier pour les opérations de phases 1 & 2 sera conçue de manière à limiter les nuisances (bruit, vibrations, poussières...), ce qui constitue un enjeu important eu égard à la durée et la localisation des travaux. Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens du développement des déplacements ferroviaires et donc de la diminution de l'usage de la voiture, des émissions de GES et de la lutte contre le changement climatique.	Oui
		Optimiser la gestion des déchets et de l'assainissement et sécuriser l'approvisionnement en eau, en limitant l'impact des services urbains sur l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> - Créer des conditions satisfaisantes de collecte, transfert, tri et valorisation des déchets - Améliorer les conditions de l'assainissement - Assurer une meilleure maîtrise de l'impact des pluies - Pérenniser et sécuriser les conditions d'approvisionnement en eau par le canal de Marseille et le canal de Provence et les installations techniques liées 	Pas d'interfaces directes.	Oui
	4.2 Privilégier le renouvellement urbain et améliorer la cohérence urbanisme / transports	Poursuivre le renouvellement urbain	Sur le territoire de Marseille, les opérations des phases 1 & 2 encourageront le renouvellement urbain dans certains secteurs situés aux abords des aménagements, notamment le quartier centre Marseille Saint Charles, Marseille Nord ou encore la vallée de l'Huveaune.	Oui
		Développer de nouvelles opérations selon une logique similaire Préparer les opérations de très long terme		Oui
	4.3 Articuler l'intensité du développement résidentiel et le potentiel des territoires selon une stratégie allant de la conservation à l'intensification	Appuyer la stratégie de développement urbain sur l'identification de secteurs d'intention en fonction des atouts et des contraintes du territoire : secteurs d'intensification, d'évolution, de conservation, de limitation, de protection, d'extension.	Pas d'interfaces directes.	Oui

4.4 Inscrire la sobriété énergétique au cœur des projets	Favoriser la qualité environnementale et la sobriété énergétique des projets ainsi que la réhabilitation énergétique des bâtiments existants : écoquartiers, Eco-cité historique dans le centre ancien, projets urbains innovants, démarches innovantes et expérimentales en matière de conception architecturale et urbaine et de conduite des opérations d'aménagement, intégrer les objectifs énergétiques et environnementaux dès les premiers stades de conception, favoriser une implantation des voies et des bâtiments permettant une bonne exposition, renforcer la gestion passive du confort d'été, favoriser l'amélioration des performances énergétiques dans les opérations de réhabilitation, favoriser la végétalisation des espaces publics et des bâtiments	Processus de conception progressive du projet des phases 1 & 2 ayant intégré les enjeux environnementaux dès les premières études du Débat Public, avec étude et comparaison de nombreuses variantes, suivant la démarche « Eviter – Réduire – Compenser ». La conception détaillée des aménagements intégrera autant que faire se peut les principes du développement durable et de sobriété énergétique.	Oui
	Promouvoir un développement important des énergies renouvelables : panneaux solaires photovoltaïques et dispositifs de chauffe-eau solaires, infrastructures de réseaux de chaleur et de froid, centrales de production d'électricité renouvelable, se donner les moyens en termes d'infrastructures pour favoriser le branchement à quai des navires, valoriser la ressource géothermique...	Pas d'interfaces directes.	Oui
	Développer une "ville connectée et intelligente" grâce aux technologies de l'information et de la communication : créer les conditions du développement des technologies de l'information et de la communication, promouvoir le développement de la "ville intelligente", tirer parti du développement du numérique	Pas d'interfaces directes.	Oui
4.5 Apaiser la ville	Construire une ville apaisée privilégiant les piétons et les cyclistes et requalifier l'espace public : - Reconquérir et développer des espaces publics du quotidien plus agréables et axés sur le confort d'usage - Favoriser le maillage et la sécurisation des modes doux - Rendre accessibles les voiries, espaces publics, équipements et transports en commun aux personnes à mobilité réduite	Projet des phases 1 & 2 allant dans le sens du développement des déplacements ferroviaires et d'une amélioration de la multimodalité et des accès aux gares par les modes doux y compris pour les PMR, ainsi que d'une requalification des espaces publics. L'offre de stationnement en gare Saint Charles répondra aux besoins liés au fonctionnement de la gare selon les prévisions de fréquentation.	Oui
	Adapter le stationnement aux objectifs de diminution de la voiture et de pacification de l'espace urbain : - Dissuader l'accès de la voiture au centre-ville pour les non-résidents - Organiser le stationnement des résidents dans ces tissus centraux - Moduler les normes de stationnement applicables aux constructions - Limiter le développement de l'offre de stationnement liée aux activités économiques - Prendre en compte les besoins en stationnement des deux roues dans les opérations d'aménagement et sur l'espace public		Oui
	Encourager l'écomobilité pour le transport des marchandises en ville : - Promouvoir une organisation de la logistique urbaine plus efficace et adaptée aux exigences d'une ville durable et apaisée - Introduire progressivement des normes d'émission et de bruit dans la réglementation et encourager l'innovation - Améliorer les conditions de livraison en centre-ville - Favoriser des zones logistiques à vocation portuaire bénéficiant d'une proximité fonctionnelle avec le port	Pas d'interfaces directes.	Oui
4.6 Placer le renforcement de l'offre commerciale au service de la proximité et de la revitalisation du centre-ville	Structurer le pôle commercial d'attractivité régionale du Grand Centre-Ville entre les Terrasses du Port et la place Castellane	Aménagement de la gare Saint Charles participera à la revitalisation du secteur gare.	Oui
	Rechercher une programmation commerciale qualitative et favoriser l'implantation d'enseignes non encore installées à Marseille	Pas d'interfaces directes.	Oui
	Conforter les deux pôles d'envergure régionale, le pôle commercial de la Valentine et celui de Grand Littoral		Oui
	Favoriser la mutation et la réorganisation des autres centres commerciaux		Oui
	Développer quelques projets nouveaux de pôles majeurs		Oui
Prendre appui sur le développement des centralités de proximité pour renforcer et qualifier l'offre commerciale de quartiers et des principaux noyaux villageois		Oui	

Figure 57 : Analyse de la compatibilité des orientations du PADD (cahier communal de Marseille) avec le projet des phases 1 & 2

REGLEMENT ET OAP

NB : le nombre d'opérations du projet à considérer étant important sur le territoire marseillais, l'analyse de compatibilité avec le règlement du PLU est effectuée secteur par secteur.

Des extraits du plan de zonage sur les différents sites d'aménagement sont présentés ci-après.

3.2.3 SECTEUR MARSEILLE NORD / SAINT-ANDRE

OPERATION N°1 : SUPPRESSION DES 2 PN SUR LES VOIES DU PORT A SAINT-HENRI ET SAINT-ANDRE

REGLEMENT GRAPHIQUE

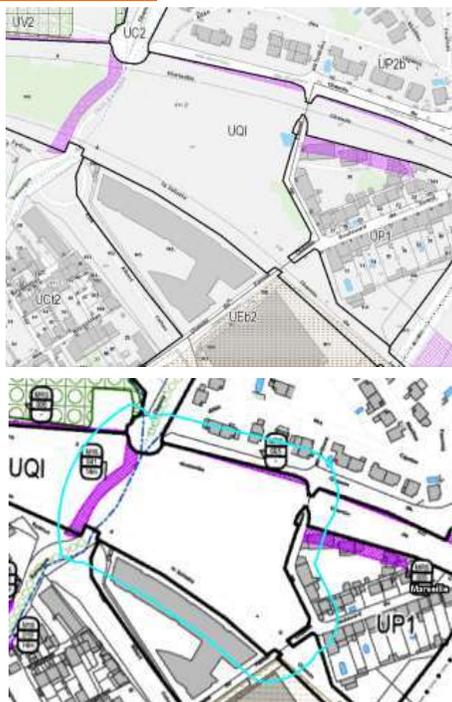


Figure 58 : Extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site de l'opération de suppression du PN1 à Saint-Henri et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention

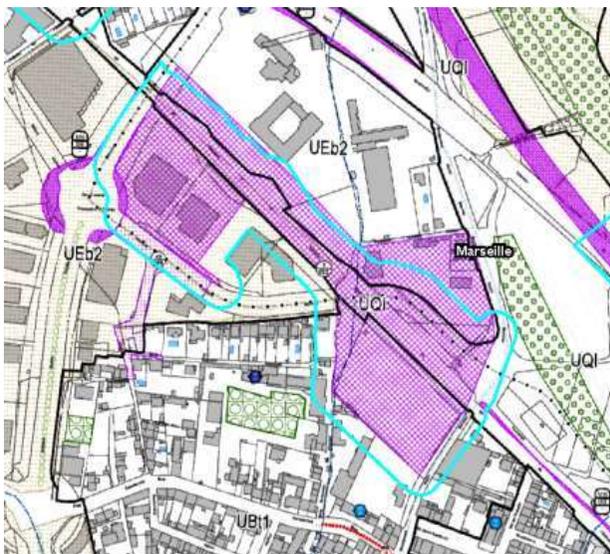
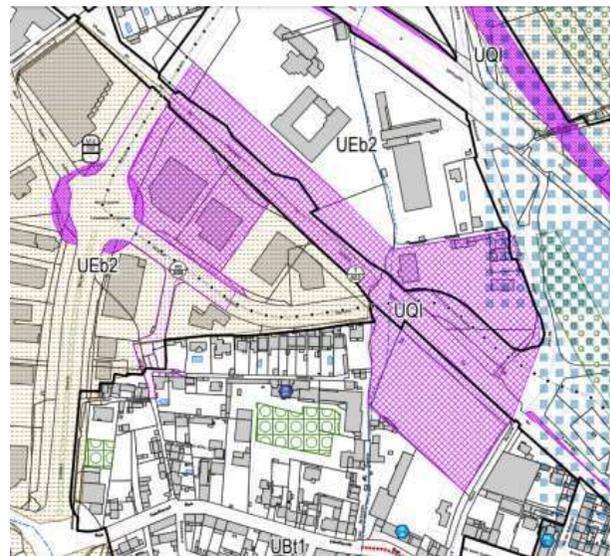


Figure 59 : Extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site de l'opération de suppression du PN2 à Saint-André et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention

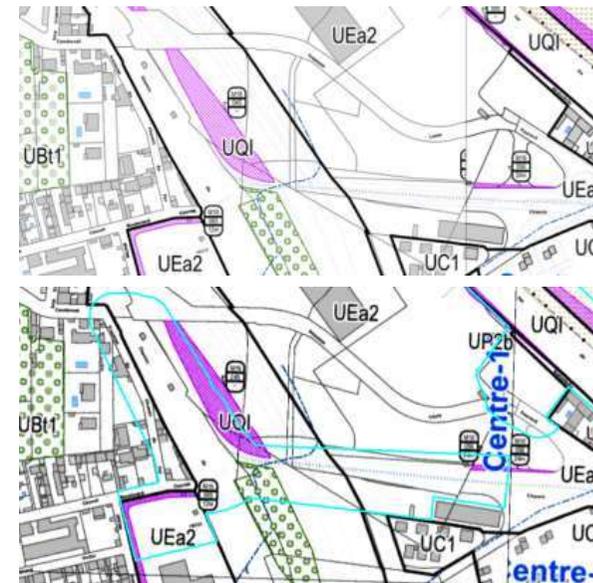


Figure 60 : extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site de l'opération de suppression du PN2 à Saint-André et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention

Suppression PN1 St Henri	<p>Zonages : UC2 / UCt2 – UEb2 - UP1– UP2b - UQI - UV2</p> <p>ER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ER M16-041 (14m) – élargissement de voie (Métropole) ; - MRS 005 : infrastructure ferroviaire (RFF) <p>EBC : un EBC en limite du périmètre (a priori non concerné)</p> <p>Autres éléments de protection : alignement végétal en zone UC2</p>
Suppression PN2 St André Var (Barrier)	<p>Zonages : UBt1 - UEb2 - UQI</p> <p>ER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - T-022 (Pôle d'échanges et aménagements TCSP : P+R – Métropole) - ER M16-058 (aménagement de carrefour – Métropole) <p>EBC : non</p> <p>Autres éléments de protection : non</p>
Suppression PN2 St André Var (Cauvet)	<p>Zonages : UBt1 – UEa2 - UQI</p> <p>ER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - M16-040 (talus d'autoroute) - M16-065 (élargissement de voie – 12 m – Métropole) <p>EBC : non</p> <p>Autres éléments de protection : espace vert protégé de catégorie 1 légèrement intercepté au niveau du raccordement sur la RD4</p>

À la suite de cette superposition pour l'opération n°1, les éléments à retenir sont les suivants :

REGLEMENT ECRIT – DISPOSITIONS GENERALES

Plusieurs articles sont à relever :

- o Article 2.5 – Règles alternatives pour la construction d'équipements

« 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. »

Les dispositions concernent la volumétrie des constructions (articles 4 des dispositions particulières de chaque zone), leur implantation (articles 6, 7 et 8), ainsi que leur qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère (art. 9 et 10).

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

- o Article 3.1 – Occupation du domaine public

En plus des constructions, activités, usages et affectations des sols qui sont autorisés ou admis par l'article 1 de la zone concernée, sans déroger aux dispositions relatives aux risques naturels et technologiques, les constructions des destinations « Commerce et activité de service » et « Équipements d'intérêt collectifs et services publics* » sont admises sur le domaine public sous réserve :

- d'une autorisation du gestionnaire dudit espace public ;
- et d'une bonne intégration paysagère.

- o Article 3.3 – Constructions en-dessous ou au-dessus d'infrastructures de transports terrestres

En-dessous des infrastructures

- les constructions de la destination « Habitation » sont interdites ;
- les constructions des autres destinations, si elles sont autorisées ou admises par l'article 1 de la zone concernée :

- peuvent faire l'objet de prescriptions ou d'interdiction, afin de préserver la santé des personnes ;
- et peuvent avoir des règles volumétriques et d'implantations différentes de celles définies par les articles 4 à 8 des zones concernées, afin de prendre en compte la particularité de l'inscription desdites constructions sous de telles infrastructures.

Au-dessus des infrastructures

Nonobstant les articles 6 de l'ensemble des règlements de zones, les constructions au-dessus des infrastructures de transports terrestres (pour réaliser des passerelles entre deux bâtiments par exemple) sont admises sous réserve de l'accord du gestionnaire de la voie* ou de l'emprise publique* concernée.

- o Article 5.2 – Espace Vert Protégé (EVP)

Prescriptions communes à toutes les catégories d'EVP

- a) Nonobstant toutes les dispositions des articles 5.2.b et suivantes, sont admis les travaux et aménagements nécessaires à :

- l'entretien, la mise en valeur du site, la réalisation de réseaux publics, l'entretien des berges des cours d'eau à condition de ne pas compromettre le caractère paysager et écologique du site ;
- la gestion des risques et la sécurité des biens et des personnes.

- b) Les plantations doivent se faire en recourant aux espèces existantes sur le site ou espèces locales (des listes d'espèces à privilégier et des espèces invasives à proscrire peuvent être consultables dans des mairies).

- c) Les cheminements doux, aires de jeux, parcours sportifs, espaces pique-nique, chemins d'accès... aux sols perméables sont autorisés, sans limitation de surface, à condition :

- de ne pas compromettre le caractère paysager et écologique du site ;
- et d'être intégrés à la composition végétale d'ensemble du site.

Les EVP du territoire MPM sont classés suivant 4 catégories (allant de 1, la plus contraignante, à 4).

Prescriptions spécifiques aux EVP de catégorie 1

FORMATIONS VEGETALES ET ABATTAGE D'ARBRES

- d) Les haies, ripisylves... doivent être préservées.
- e) Les espaces ouverts doivent être entretenus afin de conserver la spécificité liée à ce type de milieu.

CONSTRUCTIONS NOUVELLES, INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS

- f) Hormis ceux cités dans les prescriptions générales, sont interdits les constructions nouvelles, les installations et les aménagements, y compris les aires de jeux sur des sols imperméables.

Pour les autres catégories, les prescriptions sont synthétisées dans le tableau suivant :

	Objectifs / principes	Abattage d'arbres	Constructibilité
EVP Catégorie 1	Préservation totale des espaces boisés, des milieux ouverts, des haies et des ripisylves	interdit	inconstructible
EVP Catégorie 2	Préservation totale des espaces boisés tout en permettant une certaine constructibilité (= construction entre les arbres)		admis sur 30 % maximum de la surface de l'EVP
EVP Catégorie 3	Préservation partielle des espaces boisés tout en permettant une certaine constructibilité	non réglementés	constructions admises à condition que l'EVP soit traité en espace vert sur au moins 75% de sa surface, les daires et toitures végétalisées qui dépassent de moins d'un mètre le sol pouvant être comptabilisées en espace vert.
EVP Catégorie 4	Préservation d'espaces verts au-dessus de constructions en sous-sol		

REGLEMENT ECRIT – DISPOSITIONS PARTICULIERES

La structure des dispositions particulières applicables aux différentes zones est la suivante :

AFFECTATION DES SOLS ET DESTINATION DES CONSTRUCTIONS

Article 1 - Constructions nouvelles et affectation des sols

Article 2 - Évolution des constructions existantes

Article 3 - Mixité fonctionnelle

VOLUMÉTRIE DES CONSTRUCTIONS

Article 4 - Emprise au sol des constructions

Article 5 - Hauteur des constructions

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain

QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE

Article 9 - Qualité des constructions

Article 10 - Qualité des espaces libres

Article 11 - Stationnement

ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

Article 12 - Desserte par les voies publiques ou privées

Article 13 - Desserte par les réseaux

Les zonages concernés par l'opération n°1 sont les suivants :
UBt1 – UC2 / UCt2 – UEa2 / UEb2 –UP1 – UP2b - UQI - UV2.

Le tableau de la page suivante analyse les dispositions réglementaires de **l'article 1 uniquement** (constructions nouvelles et affectations des sols) relatives à ces zonages et leur compatibilité avec l'opération de suppression des 2 PN des voies du port. Seules les dispositions ayant potentiellement une interface avec les aménagements envisagés sont citées.

De manière générale, on constate que les équipements d'intérêt collectif et services publics de type infrastructures ou ouvrages d'art sont autorisées dans toutes les zones (pas de restriction ou d'interdiction mentionnées).

Certaines limitations concernant les affouillements et exhaussements de sols ou les dépôts et stockages de plein air pourraient constituer des obstacles en fonction des aménagements envisagés.

Article 1 du règlement de zone	Equipements d'intérêt collectif et services publics	Affouillements et exhaussements du sol	Dépôts et stockages de plein air (autres que les aires d'hivernage)
Zone UB	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol d'une hauteur de plus de 2 m et d'une surface de plus de 100m ² sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Interdits
Zone UC	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol d'une hauteur de plus de 2 m et d'une surface de plus de 100m ² sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.
Zone UE	Autorisés : - Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés - Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés (Interdits ou admis sous conditions : salles d'art et de spectacles, équipements sportifs, autres équipements recevant du public, établissements d'enseignement, santé ou actions sociale)	Non mentionnés	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.
Zone UP	Autorisés (sauf salles d'arts et spectacles ou équipements sportifs interdites en secteur UP1).	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol d'une hauteur de plus de 2 m et d'une surface de plus de 100m ² sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.
Zone UQI	Admis sous conditions : Equipements d'intérêt collectif et services publics admis sous conditions : locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés. Ces sous-destinations sont admises à condition qu'elles soient nécessaires ou liées au fonctionnement des infrastructures autoroutières, routières ou ferroviaires.	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.
Zone UV (tous secteurs)	Admis sous conditions : Equipements d'intérêt collectif et services publics admis sous conditions : locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés. Ces sous-destinations sont admises à condition qu'elles soient nécessaires à la gestion et au fonctionnement de la zone (limitation surface de plancher créée)	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions ; <input type="checkbox"/> ou à la mise en valeur de site (parcs urbains par exemple) ; <input type="checkbox"/> ou à la gestion des eaux.	Interdits

ESPACES BOISES CLASSES

Seul le périmètre potentiel d'intervention de l'aménagement envisagé pour la suppression du PN de Saint Henri intercepte légèrement un EBC.

EMPLACEMENTS RESERVES

-Suppression du PN1 (Saint-Henri) : la voirie prévue pour rabattre les circulations aboutit sur le Chemin de La Pelouque, concerné par un projet d'élargissement à 14 m (M16-041) pour le compte de la Métropole. Pour autant, il n'y a pas d'incompatibilité technique.

L'autre ER susceptible d'être intercepté étant destiné à des aménagements ferroviaires, il n'y aura pas d'incompatibilité technique (même maîtrise d'ouvrage)

-Suppression du PN2 (Saint-André)

La modification du Boulevard Barnier intercepte l'ER T-022 réservé au bénéfice de la Métropole, pour la destination suivante : POLES D'ECHANGES ET AMENAGEMENTS LIES TCSP (P+R).

Il conviendra d'engager des échanges avec la Métropole, afin de s'assurer de la compatibilité des projets respectifs.

L'ER M16-058 qui concerne un aménagement de carrefour ne devrait pas être concerné par les aménagements envisagés.

Boulevard Cauvet : le rétablissement de voirie envisagé se situe à proximité de deux ER M16 (Marseille – 16^{ème}) : l'ER M16-040 réservé au bénéfice de l'Etat pour la réalisation d'un talus autoroutier et l'ER M16-065 réservé au bénéfice de la Métropole pour l'élargissement de la voie à 12 m.

Ces projets ne paraissent pas incompatibles avec l'opération.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION

Le périmètre potentiel d'intervention pour la suppression du PN1 intercepte un alignement végétal en zone UC2 (non protégé).

La suppression du PN2 de Saint-André empiète légèrement sur un EVP de catégorie 1 (enjeu le plus élevé). Afin d'assurer la faisabilité réglementaire des aménagements, il paraît préférable d'adapter la délimitation de cet EVP en conséquence.

OAP :

Le PLU intercommunal du Territoire Marseille Provence Métropole présente deux catégories d'OAP : des OAP multi-sites : l'OAP Cohérence Urbanisme / Transport (CUT) et l'OAP Qualité d'Aménagement et des Formes Urbaines (QAFU), et des OAP sectorielles.

L'OAP CUT ne concerne que l'hypercentre de Marseille (carte ci-contre) et précise les modalités d'application de l'obligation de densité inscrite dans le règlement, afin de garantir la bonne prise en compte des qualités architecturales, paysagères et urbaines des secteurs concernés. Cette obligation de densité porte exclusivement sur une hauteur minimale à atteindre pour les constructions dans les zones concernées.

L'OAP QAFU concerne uniquement les zones UA, UB, UC, UP et UM, et énonce des prescriptions et recommandations indissociables et complémentaires du règlement. Ainsi, la suppression du PN2 à Saint-André intègre un aménagement viaire en zone UBt1. Au sein de cette zone, l'OAP fixe un certain nombre de prescriptions complémentaires au règlement. Ces prescriptions ne concernant que les constructions, elles ne sont pas incompatibles avec l'opération.

Le territoire de Marseille comprend 23 OAP sectorielles.

L'opération de suppression du PN2 à Saint-André est située juste en limite de l'**OAP MRS-16 Saint-Antoine – la Bricarde – La Castellane**. Après superposition, le rétablissement routier ne se situe pas à l'intérieur du périmètre de cette OAP.

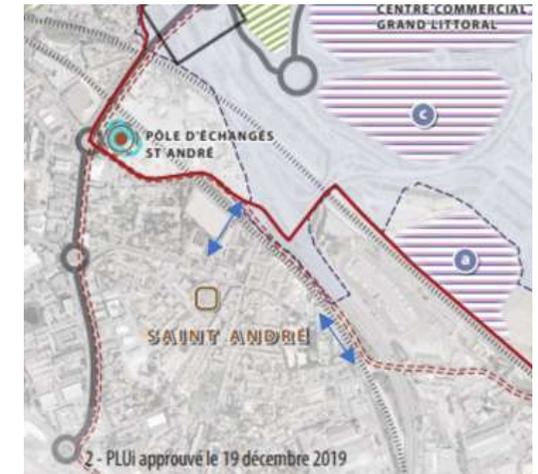


Figure 61 : Localisation de l'opération de suppression du PN2 à Saint-André par rapport à la limite de l'OAP MRS-16 du PLU de Marseille

OPERATION N°2 : INSERTION DE L'ENTREE NORD DU TUNNEL DE LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES (PHASE 2) ET DOUBLEMENT TUNNEL SAINT LOUIS (PHASE 2)

1 INSERTION DE L'ENTREE NORD DU TUNNEL DE LA GARE SOUTERRAINE DE MSC

REGLEMENT GRAPHIQUE

Le premier aménagement de cette opération concerne l'insertion de l'entrée Nord du tunnel de MSC. La superposition du plan d'aménagement avec le plan de zonage du PLU permet d'extraire les informations suivantes :

Liste des zonages interceptés : UB1, UB2, UBt2, UC2, UC1, UCt2, UQI, UEa2, UEb2, UP1.

- UB1 Zone notamment dédiée à la reconduction de tissus urbains à dominante continue plus « ordinaires » ... avec des hauteurs de façade maximales limitées à 7 mètres.
- UB2 Idem UB1... avec des hauteurs de façade maximales limitées à 10 mètres
- UBt2 Zones favorisant notamment les **transitions entre les tissus à dominante continue et les tissus à dominante discontinue...** avec des hauteurs de façade maximales limitées à 10 mètres.
- UEa2 Zones principalement dédiées au développement d'activités industrielles et logistiques avec des hauteurs de façade maximales limitées à 18 mètres.
- UEb2 Zones principalement dédiées au développement d'activités industrielles et logistiques ainsi que de bureaux... avec des hauteurs de façade maximales limitées à 18 mètres
- UQI Zones principalement dédiées au fonctionnement des infrastructures de déplacements (autoroutes, voies ferrées...).
- UC1 Zones permettant notamment le développement de collectifs discontinus avec des hauteurs de façade maximales limitées à 13 mètres.
- UC2 Idem UC1... avec des hauteurs de façade maximales limitées à 16 mètres.

UCt2 Zones dans lesquelles les hauteurs de façade maximales sont limitées à 10 mètres de façon à assurer la transition avec des tissus à dominante pavillonnaire... avec des emprises au sol maximales globalement limitées à 30 %.

UP1 Zones permettant notamment le développement de l'habitat individuel sous toutes ses formes (pavillonnaires, habitat individuel groupé...) / Zones dans lesquelles les emprises aux sols sont principalement limitées à 10 %.

L'analyse de l'article 1 du règlement a déjà été effectuée pour toutes ces zones (cf. page 30).

- UB1, UB2, UBt2 (article 1 identique pour tous les secteurs de la zone UB),
- UEa2 et UEb1 (article 1 identique),
- UQI
- UP1

Pour tous ces zonages, les aménagements de type voirie, voie ferrée, ouvrage d'art sont autorisés (en tant qu'équipements d'intérêt collectif et services publics).

Les restrictions concernant les affouillements et exhaussements pourraient potentiellement poser problème pour l'élargissement des passages sous la voie ferrée, suivant l'interprétation faite des termes du règlement.

En outre, les aménagements spécifiques de la sous-station en zone UC2 et de l'aire de secours tunnel en zone UQI devront respecter les prescriptions concernant les constructions en cas de réalisation d'élément bâti (hauteur, implantation, volumétrie...). Pour autant, **aucun élément d'incompatibilité n'est à relever.**



Figure 62 : extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site de l'aménagement de l'entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de MSC

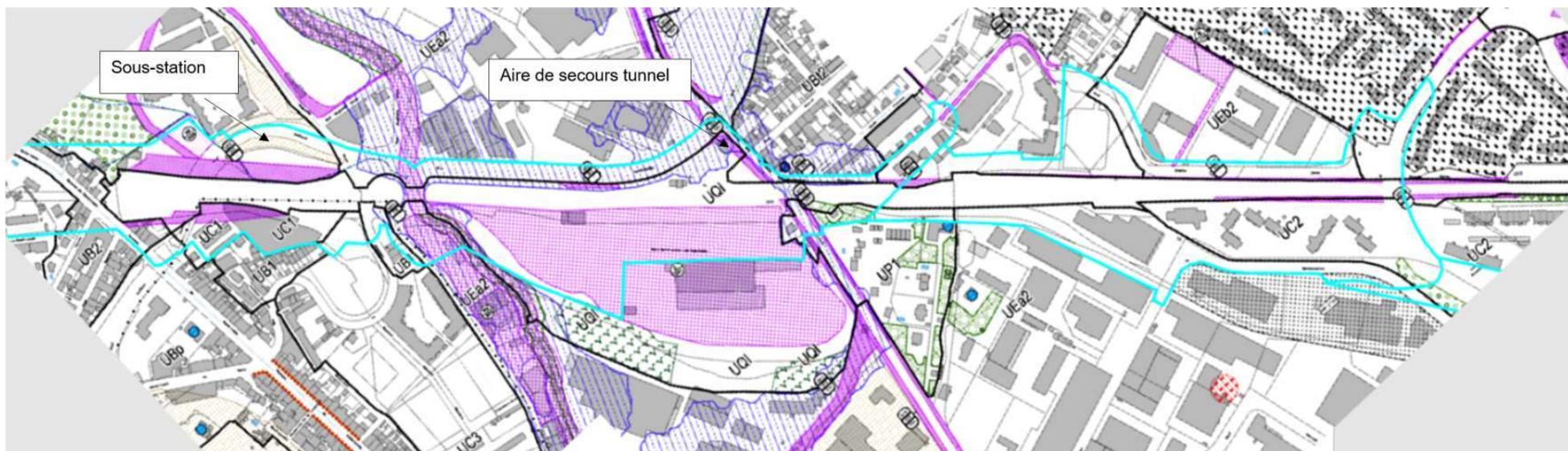


Figure 63 : superposition du périmètre potentiel d'intervention de l'entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de MSC avec le plan de zonage du PLU de Marseille

Localisation des aménagements particuliers : sous-station en zone UC2, aire de secours tunnel en zone UQI.

ESPACES BOISES CLASSES :

Les aménagements projetés interceptent deux Espaces Boisés Classés, le premier concerne la ripisylve du ruisseau des Aygaldes, le second concerne un petit massif boisé en bordure de l'Avenue des Aygaldes.

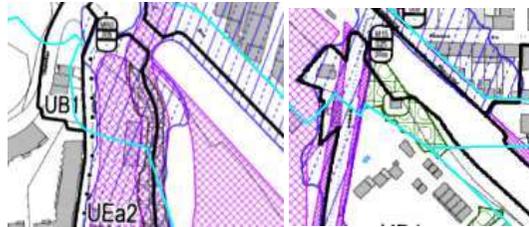


Figure 64 : localisation des EBC interceptés par les aménagements de du projet (entrée nord du tunnel d'accès à la gare souterraine de MSC)

Ils ne sont pas compatibles avec le projet et leur délimitation devra être adaptée.



Figure 65 : localisation des ER interceptés par les aménagements de l'entrée nord du tunnel d'accès à la gare de MSC

EMPLACEMENTS RESERVES :

L'aménagement de l'entrée nord du tunnel d'accès à la gare souterraine de MSC intercepte plusieurs ER :

- ER M15-024 : élargissement de voie (emprise 18m - Métropole) ;
- ER M15-025 : élargissement de voie (emprise 20m - Métropole) ;
- ER M15-067 : création de voirie (emprise 9 m - Métropole) ;
- MRS-005 : infrastructure ferroviaire (RFF) ;
- RV-004 : aménagement / requalification des berges du ruisseau des Aygaldes (Métropole – Commune) ;
- B-114 : bassin de rétention (Métropole – Commune)
- D-001 : centre de transfert des déchets Nord (Métropole).
- ep/024 (servitude de pré-localisation pour équipement) : bassin de rétention (Métropole – Commune)

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION

Plusieurs éléments de protection sont interceptés par le périmètre potentiel d'intervention :

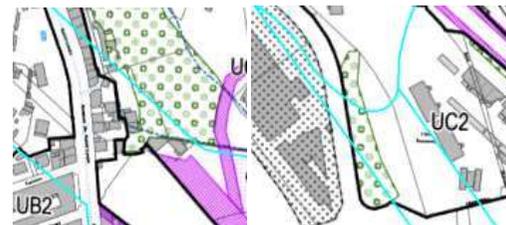


Figure 66 : localisation des espaces verts protégés de catégorie 2 interceptés par le périmètre potentiel d'intervention

OAP : l'aménagement se situe en limite de l'OAP MRS17 – Saint Louis, mais n'intercepte pas le périmètre.



Figure 67 : superposition de l'aménagement de l'entrée nord du tunnel de la gare souterraine de MSC avec l'OAP MRS-17 – Saint-Louis



Le périmètre intercepte également deux ER pour des projets de voirie : M16-024 (20m – Métropole) et M16-032 (25m - Département), qui ne devraient pas présenter d'incompatibilité.

2 DOUBLEMENT DU TUNNEL DE SAINT LOUIS

REGLEMENT

Le second aménagement de cette opération concerne le doublement du tunnel de Saint-Louis. La superposition du plan d'aménagement avec le plan de zonage du PLU permet d'extraire les informations suivantes :

Liste des zonages interceptés : UC1, UQI, UEa2, UEb1, UP2b, UV1, UV3.

L'analyse de l'article 1 de ces zonages a déjà été effectuée et a montré la compatibilité avec les types d'aménagements projetés (infrastructures uniquement sur ce secteur).



Figure 68 : extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site de l'aménagement de doublement du tunnel de Saint-Louis

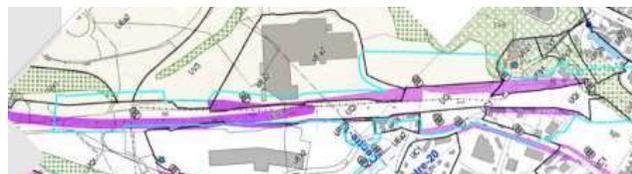


Figure 69 : superposition du périmètre potentiel d'intervention avec l'aménagement du doublement du tunnel de Saint-Louis avec le plan de zonage du PLU de Marseille

OAP :

Cet aménagement se situe en limite de l'OAP MRS-16 Saint-Antoine-la Bricarde – La Castellane. Après superposition, on vérifie qu'il est bien situé à l'extérieur du périmètre.

ESPACES BOISES CLASSES : cet aménagement n'intercepte aucun EBC ;

EMPLACEMENTS RESERVES : les aménagements envisagés interceptent à plusieurs reprises l'ER MRS-005 infrastructure ferroviaire (RFF). Le bénéficiaire étant également MOA des aménagements du projet des phases 1&2, ce point ne soulève pas d'incompatibilité ;

3.2.4 SECTEUR FAISCEAU D'ARENÇ - SAINT-CHARLES

DOUBLEMENT DE LA LIGNE EXISTANTE ENTRE L'ENTREE DE LA GARE SAINT-CHARLES ET LE FAISCEAU D'ARENÇ

REGLEMENT

Les aménagements consistent simplement en l'ajout d'une voie supplémentaire. Cette voie supplémentaire nécessitera par ailleurs d'élargir les ouvrages de franchissement routier sur ou sous la voie ferrée (ponts, passerelle).

Le périmètre potentiel d'intervention concerne principalement la zone UQI, mais intercepte également sur ses franges plusieurs autres zonages : UAe1, UA1, UEa1, UEa3, UQG, sUAq.

Nous présentons page suivante le tableau d'analyse de l'article 1 pour les zones encore non analysées, à savoir :

- UA Zone notamment dédiée à la préservation et la valorisation du tissu historique et patrimonial du centre-ville de Marseille
- UA1 Zone notamment dédiée à la reconduction de tissus urbains plus « ordinaires » du centre-ville de Marseille
- UAe1 Zone favorisant notamment l'évolution de tissus urbains centraux ... avec des hauteurs de façade maximales pouvant atteindre 19 mètres
- UQG Zone dédiée « aux activités de la Défense Nationale »
- sUAq Secteur particulier Quartiers Libres

Sur le plan réglementaire, un élément d'incompatibilité avec les aménagements envisagés est à relever pour la zone UQG :

« En UQG, toutes constructions, toutes activités, tous usages ou toutes affectations des sols qui ne sont pas interdits sont admis à condition qu'ils soient liés à l'exercice d'une activité relevant de l'autorité militaire. ».

Dans la zone sUAq, les affouillements et exhaussements de sols sont admis sous condition, et les dépôts et stockages en plein air sont interdits.



Figure 70 : extrait du plan de zonage du PLU de Marseille sur le site du doublement de la ligne existante entre l'entrée de la gare St Charles et le faisceau d'Arenç et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention

Article 1 du règlement de zone	Equipements d'intérêt collectif et services publics	Affouillements et exhaussements du sol	Dépôts et stockages de plein air (autres que les aires d'hivernage)
Zone UA (tous secteurs)	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Interdits
Zone UAq (tous secteurs)	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Interdits
Zone UQG	Admis sous conditions : En UQG, toutes constructions, toutes activités, tous usages ou toutes affectations des sols qui ne sont pas interdits sont admis à condition qu'ils soient liés à l'exercice d'une activité relevant de l'autorité militaire.	Admis sous conditions En UQG, toutes constructions, toutes activités, tous usages ou toutes affectations des sols qui ne sont pas interdits sont admis à condition qu'ils soient liés à l'exercice d'une activité relevant de l'autorité militaire.	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.

ESPACES BOISES CLASSES :

Cet aménagement n'intercepte aucun EBC ;

EMPLACEMENTS RESERVES :

Les aménagements envisagés interceptent plusieurs ER sur la vue en plan : B/142, M03-022, M03-016, M03-010, M03-004, M03-012, M02-029, QV/001 et V/088

Toutefois, la voie ferrée étant dénivelée par rapport à certains de ces emplacements réservés, aucune incompatibilité n'en résulte, c'est le cas des ER M03-022 (aménagement du carrefour au bénéfice de la Métropole), M03-010 (élargissement de voie au bénéfice de l'EPA Méditerranée), M03-004 (OIN Euroméditerranée au bénéfice également de l'EPA), M03-012 (création de voie – Métropole), QV/001 (équipement socio culturel – espace public – Commune), V/088 (espace public – Métropole).

L'ER M03-016 est réservé pour infrastructure ferroviaire au bénéfice de RFF, aucune incompatibilité ne sera donc retenue.

Après analyse, deux ER seront donc à examiner : l'ER B-142 réservé pour réalisation d'un bassin de rétention Lajout Est (bénéfice Métropole et Commune), et l'ER M02-029 pour élargissement de voie / rue Guibal (réservation d'une largeur de 6m au bénéfice de la Métropole).



Figure 71 : localisation de l'ER B-142



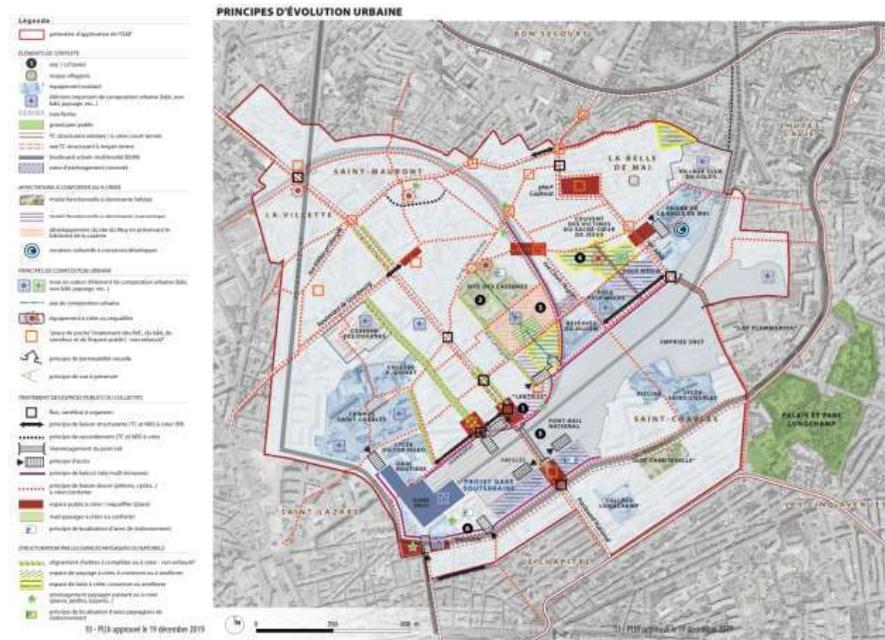
Figure 73 : localisation de l'ER M02-029

OAP :

Le projet sur ce secteur s'insère au sein du périmètre de l'OAP MRS-15 Quartiers Libres (voir schéma ci-contre).

Parmi les intentions d'aménagement, on relève notamment le long de la rue Guibal une intention d'aménagement selon un « principe de balcon », avec confortement de la liaison douce, à mettre en relation avec l'ER M02-029.

Pour autant, l'aménagement consistant en un simple doublement de la voie ferrée existante, aucun élément d'incompatibilité complémentaire ne résulte de cette OAP.



PASSAGE A 2 VOIES A QUAI DE LA HALTE D'ARENCE ET REAMENAGEMENT DU FAISCEAU DE VOIES EXISTANT POUR LE GARAGE ET LA MAINTENANCE DES TER ET LA RECEPTION DE TRAINS FRET

REGLEMENT

Les différents aménagements prévus dans le cadre de cette opération (voies et quais) restent pour l'essentiel dans le domaine ferroviaire actuel, et concernent en toute logique principalement la zone UQI (zone d'infrastructures de transport).

A l'arrivée sur la halte d'Arence, d'autres zonages sont rencontrés :

- **UEa2, UEb2, UEsP1** (article 1 déjà analysé)
- **UQM1** Zones principalement dédiées au développement et au fonctionnement d'équipements d'envergure métropolitaine (hôpitaux, universités...) ... dans lesquelles ni les commerces et services ni les hébergements ne sont admis.

Dans cette zone UQM1, l'article 1 autorise sans conditions les équipements d'intérêt collectif et les services publics.

Les affouillements et exhaussements de sol sont admis sous conditions (nécessaires à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.

Les dépôts et stockages en plein air sont admis sous condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.

- **sUeE2** Zone dédiée notamment à la mutation de tissus industriels en front de port jusqu'à la rue de Lyon
- sUciAe** Zone correspondant aux tissus centraux
- sUciAph** Zone correspondant aux Parc Habité - sous-secteur dédié aux activités hospitalières
- sUjoAi** Zone correspondant au secteur littoral

La lettre « s » utilisée comme préfixe désigne des « zones spécifiques » concernées par des secteurs et projets particuliers et soumises à un règlement propre.

- Les zones sUeE couvrent notamment l'extension d'Euroméditerranée et le secteur sUeE2 désigne la zone dédiée à la mutation de tissus industriels en front de port jusqu'à la rue de Lyon.
- Les zones sUciA couvrent notamment la ZAC de la Cité de la Méditerranée (CIMED). Elles comprennent en outre la zone sUciA correspondant aux tissus centraux, composée de différents secteurs, dont sUciAe et sUciAph.
- La zone sUjo couvre notamment la ZAC de la Joliette. Le secteur sUjoAi concerne le secteur littoral.

L'article 1 autorise sans conditions les équipements d'intérêt collectif et les services publics, ainsi que les affouillements et exhaussements de sol.

Les dépôts en plein air sont cependant interdits dans ces zones.

Emplacements réservés

Plusieurs ER réservés pour la réalisation d'équipements publics sont interceptés par le projet (**dénivellation éventuelle à vérifier**).

M02-003	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
M02-004	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
M02-006	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
M02-007	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
M02-017	ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED	EPA Euroméditerranée
M02-018	ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED	EPA Euroméditerranée
M02-019	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
M02-020	ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED	EPA Euroméditerranée
M02-021	ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED	EPA Euroméditerranée
M02-022	ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE EUROMED	EPA Euroméditerranée
M03-050	OIN EUROMEDITERRANÉE	EPA Euroméditerranée
vo 036	CREATION DE VOIE	EPA Euroméditerranée
L-004	EQUIPEMENT SPORTIF	Commune
B-126	BASSIN DE RETENTION	Métropole - Commune

Figure 75 : liste des ER interceptés par le périmètre potentiel d'intervention

Enfin, le projet intercepte une « servitude de pré-localisation pour équipement » qui consiste à « indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier ». Sur les parties des terrains concernés, les installations et constructions sont admises à condition de ne pas faire obstacle à la réalisation future des équipements visés par la servitude. ». Il s'agit de la vo36 (Euroméditerranée).

Des échanges devront ainsi être engagés, tant avec la Métropole qu'avec l'EPA Euroméditerranée, afin de vérifier et d'assurer la compatibilité technique de chacun de ces projets d'intérêt général.



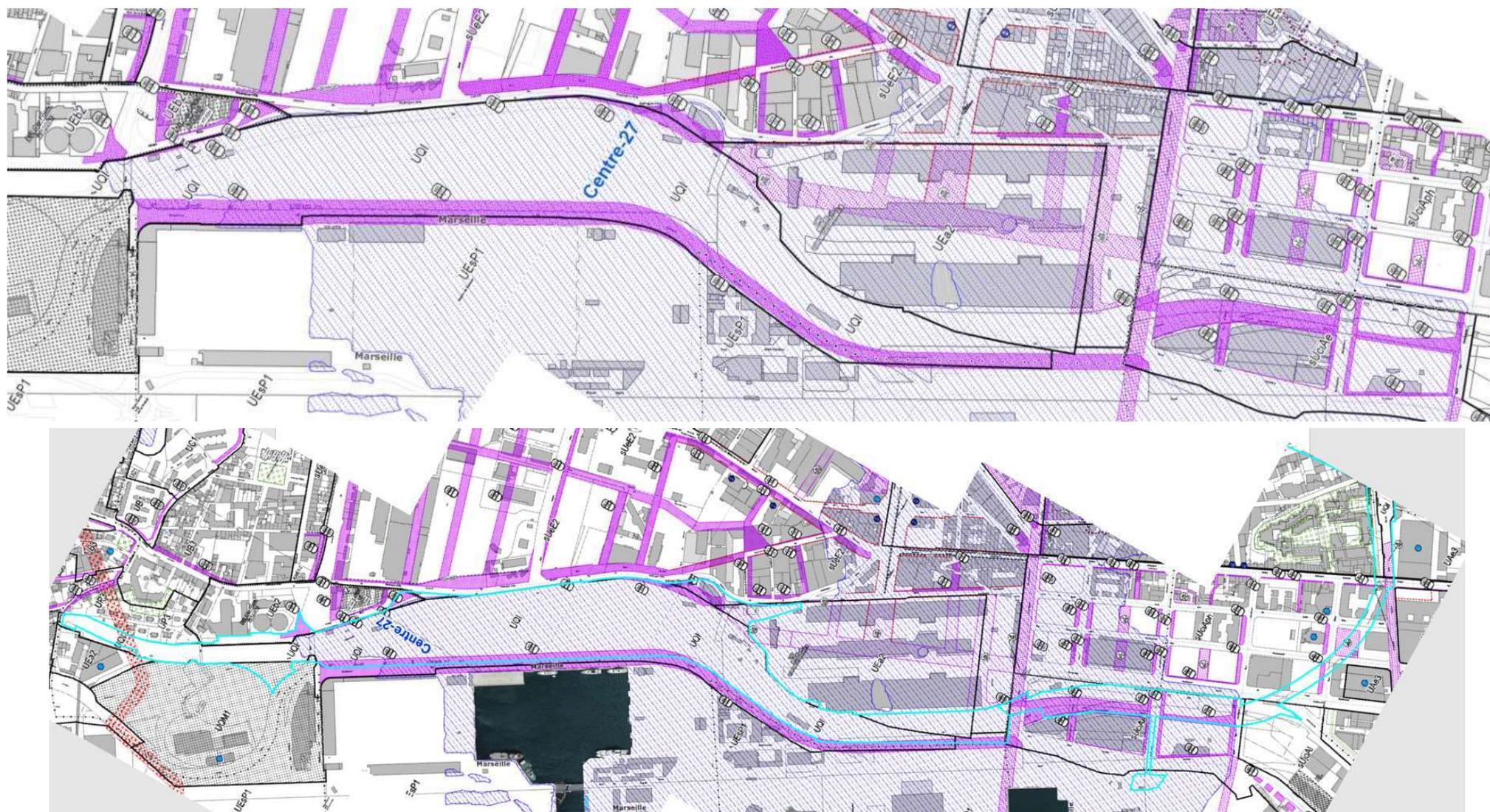
Figure 76 : zoom sur les ER interceptés par l'aménagement du passage à 2 voies de la halte d'Arence et du réaménagement du faisceau de voies existant

ESPACES BOISES CLASSES :

Aucun EBC n'est concerné par les aménagements projetés sur ce secteur.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION :

Aucun élément de protection particulier n'est à signaler sur ce secteur.



MOUVEMENT DE TERRAIN

- Effondrement
- Zone inconstructible

Figure 77 : extrait du plan de zonage du PLU de Marseille

site du passage à 2 voies de la halte d'Arenc et du réaménagement du faisceau de voies existant et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention des aménagements envisagés

ESPACES BOISES CLASSES :

Aucun EBC n'est concerné par les aménagements projetés sur ce secteur.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION :

Aucun élément de protection particulier n'est à signaler sur ce secteur.

OAP :

Les aménagements envisagés s'inscrivent presque en totalité au sein du périmètre de l'OAP MRS-05 Euroméditerranée II. Pour autant, lorsque l'on superpose ces aménagements aux principes d'évolution urbaine affichés dans le PLU, **on ne relève pas de facteur d'incompatibilité.**

La superposition en plan des aménagements pourrait laisser penser à une incompatibilité potentielle au niveau d'une zone identifiée comme « espace public à créer / à requalifier », mais il s'agit d'un secteur où le faisceau ferroviaire est dénivelé par rapport au réseau routier, il n'y a donc en réalité aucune incompatibilité (bas de l'Avenue du Cap Pinède).

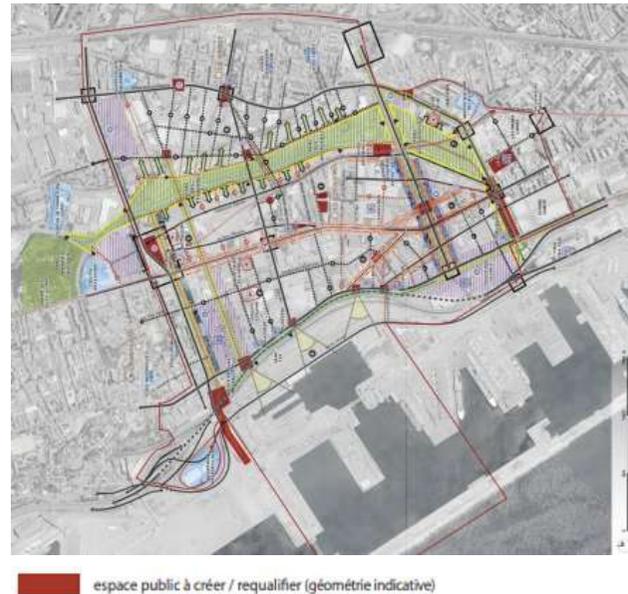


Figure 78 : principes d'évolution urbaine de l'OAP Euroméditerranée II



Article 1 du règlement de zone			Autres articles																									
	Equipements d'intérêt collectif et services publics	Affouillements et exhaussements du sol	Dépôts et stockages de plein air (autres que les aires d'hivernage)																									
Zone UA (tous secteurs)	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Interdits																									
			Règles à respecter pour les constructions (volumétrie, implantation, qualité, stationnement, réseaux...). Notamment en zone UAe2 , la hauteur de façade des constructions est inférieure ou égale aux valeurs fixées par le tableau suivant : <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>UAe1</th> <th>UAe2</th> <th>UAe3</th> <th>UAe4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>si la largeur de la voie ou de l'emprise publique* existante ou future est...</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">16 mètres</td> </tr> <tr> <td>inférieure ou égale à 8 mètres</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>supérieure à 8 mètres et inférieure ou égale à 16 mètres</td> <td>16 mètres</td> <td>19 mètres</td> <td>22 mètres</td> <td>25 mètres</td> </tr> <tr> <td>supérieure à 16 mètres</td> <td>19 mètres</td> <td>22 mètres</td> <td>25 mètres</td> <td>28 mètres</td> </tr> </tbody> </table>		UAe1	UAe2	UAe3	UAe4	si la largeur de la voie ou de l'emprise publique* existante ou future est...	16 mètres				inférieure ou égale à 8 mètres					supérieure à 8 mètres et inférieure ou égale à 16 mètres	16 mètres	19 mètres	22 mètres	25 mètres	supérieure à 16 mètres	19 mètres	22 mètres	25 mètres	28 mètres
	UAe1	UAe2	UAe3	UAe4																								
si la largeur de la voie ou de l'emprise publique* existante ou future est...	16 mètres																											
inférieure ou égale à 8 mètres																												
supérieure à 8 mètres et inférieure ou égale à 16 mètres	16 mètres	19 mètres	22 mètres	25 mètres																								
supérieure à 16 mètres	19 mètres	22 mètres	25 mètres	28 mètres																								
Zone UE	Autorisés : - Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés - Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés (Interdits ou admis sous conditions : salles d'art et de spectacles, équipements sportifs, autres équipements recevant du public, établissements d'enseignement, santé ou actions sociale)	Non mentionnés	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.																									
			Règles à respecter pour les constructions (volumétrie, implantation, qualité, stationnement, réseaux...). La hauteur de façade des constructions est inférieure ou égale à : - 10 mètres en UEa1, UEb1, UEb1m, UEb1p et UEc1 ; - 18 mètres en UEa2, UEb2, UEb2m et UEc2.																									
Zone UQI	Admis sous conditions : Equipements d'intérêt collectif et services publics admis sous conditions : locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés. Ces sous-destinations sont admises à condition qu'elles soient nécessaires ou liées au fonctionnement des infrastructures autoroutières, routières ou ferroviaires.	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Admis sous conditions Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.																									
			Règles à respecter pour les constructions (qualité, stationnement, réseaux...). Emprise au sol, implantation non réglementée. La hauteur de façade des constructions est inférieure ou égale à : - pour les constructions des sous-destinations Logement 7m - pour les constructions des autres destinations ou sous-destinations : en UQI 10m, sauf impératif technique.																									
Zone sUs	Autorisés	Autorisés	Interdits																									
			Règles à respecter pour les constructions (volumétrie, implantation, qualité, stationnement, réseaux...).																									
Zone sUA	Autorisés	Admis sous conditions Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires : <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions.	Interdits																									
			Règles à respecter pour les constructions (volumétrie, implantation, qualité, stationnement, réseaux...). Attention aux servitudes relatives au métro. Constructions en sous-sol refusées si atteinte nappe phréatique.																									

Figure 81 : Analyse des dispositions réglementaires du PLU sur le secteur de Marseille Saint-Charles

ESPACES BOISES CLASSES ET AUTRE ELEMENT DE PROTECTION :

Aucun EBC ou autre élément de protection n'est à noter sur ce secteur.

EMPLACEMENTS RESERVES :

S'agissant des **emplacements réservés**, on retrouve plusieurs ER concernant des projets de voirie de la Métropole :

- ER M02-029 : élargissement de voie (6m) : il s'agit de la rue Guibal, qui pourrait potentiellement entrer en conflit avec le doublement du début de la voie ferrée vers Arenc (déjà repéré sur le secteur précédent).
- ER M01-002 : élargissement de voie (15m) : il s'agit de la rue Bénédict, qui passe sous le faisceau ferroviaire, donc pas d'incompatibilité ;
- ER M04-001 : création de voie (12m) : il s'agit d'une impasse donnant sur la rue Bénédict, également pas d'incompatibilité en raison de la différence de niveau ;
- ER M01-001 : élargissement de voie (20m) : il s'agit du boulevard Camille Flammarion, situé en bordure du périmètre et dont l'aménagement paraît compatible avec le projet.

La compatibilité de ces différents ER sera à vérifier plus finement avec la Métropole, sur la base des plans détaillés du projet.

OAP :

Enfin, les aménagements s'inscrivent en totalité au sein du périmètre de l'**OAP MRS-15 Quartiers Libres** (voir schéma intégral des principes d'évolution urbaines présenté au chapitre 6.4.2.1).

Le schéma d'aménagement de cette OAP a complètement intégré le projet de gare souterraine, aucune incompatibilité n'est à constater.

AUTRES

Le secteur est également concerné par une servitude d'attente de projet.

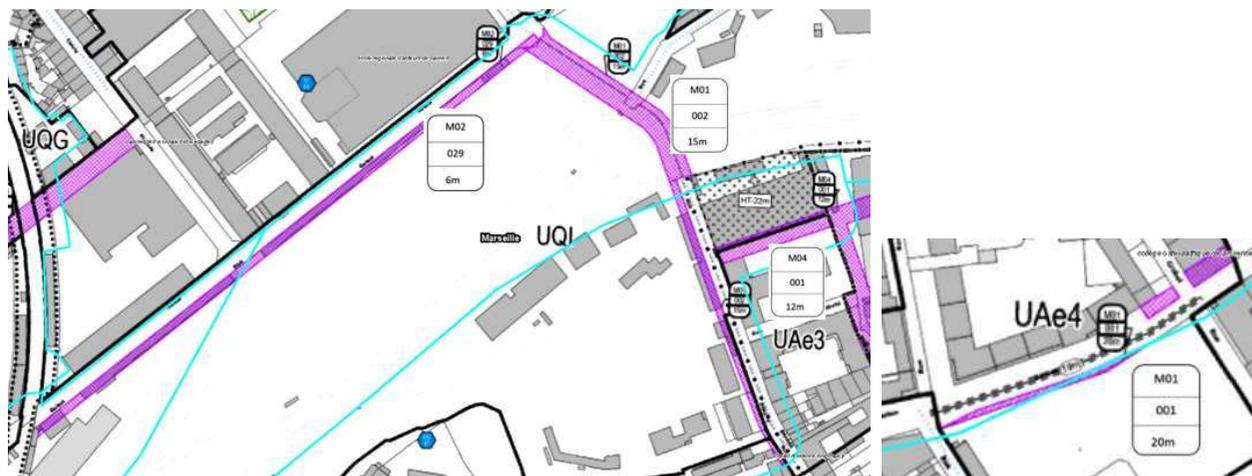


Figure 82 : zoom sur les emplacements réservés concernés sur le secteur de Marseille Saint-Charles

3.3.2 SECTEUR LA BLANCARDE – LA PENNE SUR HUVEAUNE

REGLEMENT

Les zonages interceptés par les aménagements envisagés sur le secteur de la gare de La Blancarde sont les suivants :

- UEb2 – UEb2m
- UQI

Le tableau page suivante récapitule les dispositions de l'article 1 pour ces zones. Aucun élément d'incompatibilité n'en ressort.

Ainsi et sur le plan du règlement des zones, aucune incompatibilité n'a été relevée, si ce n'est les précisions éventuelles à apporter à l'article 1 de la zone UEa2 en fonction des interventions envisagées dans les emprises correspondantes.



Figure 83 : Extraits du plan de zonage du PLU de Marseille sur le secteur de La Blancarde et superposition avec le périmètre potentiel d'intervention

Article 1 du règlement de zone			
	Equipements d'intérêt collectif et services publics	Affouillements et exhaussements du sol	Dépôts et stockages de plein air (autres que les aires d'hivernage)
Zone UE	<p>Autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés - Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés <p>(Interdits ou admis sous conditions : salles d'art et de spectacles, équipements sportifs, autres équipements recevant du public, établissements d'enseignement, santé ou actions sociale)</p>	<p>Non mentionnés</p>	<p>Admis sous conditions</p> <p>Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.</p>
Zone UQI	<p>Admis sous conditions :</p> <p>Equipements d'intérêt collectif et services publics admis sous conditions : locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés. Ces sous-destinations sont admises à condition qu'elles soient nécessaires ou liées au fonctionnement des infrastructures autoroutières, routières ou ferroviaires.</p>	<p>Admis sous conditions</p> <p>Les affouillements et exhaussements du sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> à l'adaptation au terrain de constructions autorisées dans la zone ; <input type="checkbox"/> ou à l'aménagement de dispositifs techniques induits par ces constructions. 	<p>Admis sous conditions</p> <p>Sont admis les dépôts et stockage en plein air (autres que les aires d'hivernage) à condition qu'ils soient directement liés à une activité autorisée dans la zone.</p>

Figure 84 : analyse des dispositions réglementaires de l'article 1 sur le secteur Blancarde

EMPLACEMENTS RESERVES :

Un ER réservé pour la réalisation d'équipements publics est intercepté par le projet (dénivellation éventuelle à vérifier) :

- ER M05-002 (emprise 16m) : élargissement de la voie St Jean du Désert (Métropole)

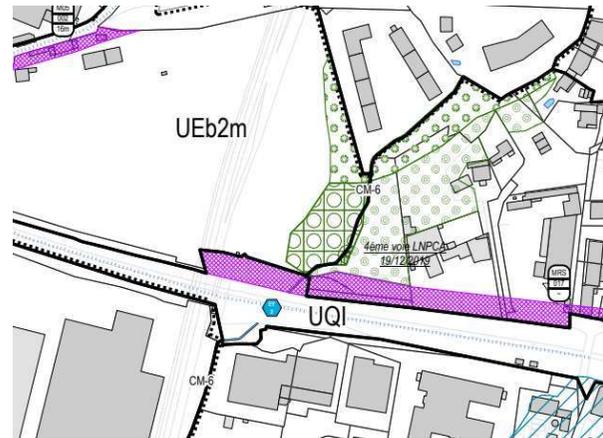
Ce projet ne devrait pas poser d'incompatibilité technique, il conviendra de s'en assurer lors des échanges techniques avec les services de la Métropole.



Figure 85 : photo du site de rectification du Chemin de St Jean du Désert (Géoportail)

ESPACES BOISES CLASSES :

Un EBC se situe à l'Est du site.



AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION :

On relève la présence de différents EVP à l'Est du site ainsi que de deux éléments de patrimoine de part et d'autre des voies ferrées (EY-2 et CM6).

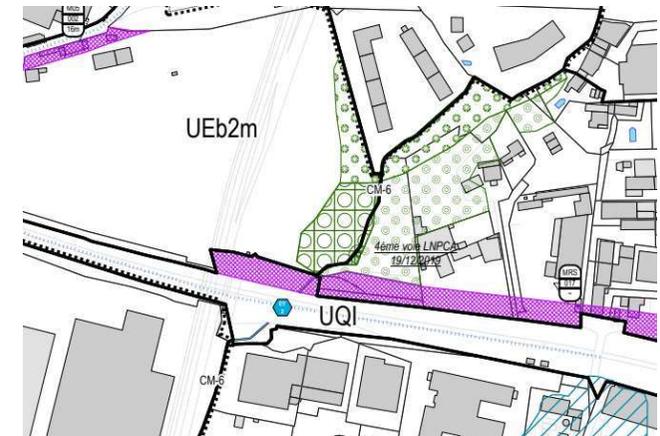


Figure 86 : localisation de l'EVP de catégorie 1 en bordure du Technicentre de La Blancarde

Le secteur est également concerné par une servitude d'attente de projet.

CONCLUSIONS

Le PLU métropolitain du Territoire Marseille Provence, tout juste approuvé, a été élaboré en intégrant les perspectives d'accueillir le projet des phases 1 & 2, mentionné dans le rapport de présentation et dans le PADD.

Pour autant, certains éléments d'incompatibilité liés aux aménagements détaillés sont à relever.

Concernant le règlement écrit : les aménagements envisagés (essentiellement des infrastructures, des locaux techniques ou des locaux recevant du public en lien avec le fonctionnement ferroviaire) sont autorisés dans toutes les zones.

Certaines zones imposent des conditions voire interdisent les affouillements et exhaussements de sols ainsi que les dépôts et stockages en plein air. Des règles dérogatoires permettraient de lever ces limitations.

Les autres éléments d'incompatibilité concernent :

- certains EBC et EVP dont la délimitation est à revoir ;
- de nombreux ER qui nécessitent des échanges techniques avec les différents bénéficiaires (principalement : Métropole / Commune, EPA Euroméditerranée).
- deux éléments de patrimoine ;
- OAP : le périmètre potentiel d'intervention intercepte les périmètres de plusieurs OAP. Toutefois, compte tenu du caractère de compatibilité, celles-ci ne sont pas remises en cause.

Cette analyse d'ensemble met donc en évidence la nécessité de procéder à une MECDU du PLU de Marseille, bien que dans l'ensemble peu d'éléments d'incompatibilité flagrante aient été relevés.

3.4 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE ET EXPOSE DES MOTIFS DES CHOIX

Pour donner suite à l'identification des points d'incompatibilité entre les opérations visées et le PLUi de la commune de Marseille, plusieurs possibilités de mise en compatibilité ont été envisagées :

▪ **Approche n°1 : la création d'un zonage dédié au projet et la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles**

Cette approche est la plus complète car elle permet de modéliser le règlement (écrit et graphique) du PLU en fonction du projet des phases 1 & 2.

Il s'agit de créer un zonage dévolu spécifiquement à l'activité ferroviaire qui couvrirait les périmètres des emprises ferroviaires futures et les emprises de travaux nécessaires au projet. Les règles édictées dans cette zone permettraient de n'autoriser que les constructions liées et nécessaires aux équipements ferroviaires. Toutes les servitudes graphiques (ER, EBC...) incluses dans cette zone pourraient être supprimées, permettant qu'aucune incidence n'affecte le projet.

Cette solution présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients :

- des périmètres potentiels de travaux devraient être déterminés de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle limite l'évolution de constructions existantes qui seraient situées dans cette nouvelle zone mais qui ne seraient pas forcément remises en cause par le projet, mais simplement incluses dans son périmètre ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de redéfinir l'évolution de ces constructions ;
- elle conduit à une suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle pourrait remettre en cause la cohérence interne du PLU et notamment la nécessaire compatibilité entre le PADD et les pièces de la traduction réglementaire, sauf à adapter le PADD. Cette mesure reviendrait à déposséder la municipalité de ses choix politiques en termes d'aménagement.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

▪ **Approche n°2 : la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles ainsi que l'adaptation des règles existantes**

Cette approche consiste en la suppression de tous les éléments graphiques situés dans les périmètres potentiels de travaux et dans les emprises définitives et l'adaptation au cas par cas des règles spécifiques dans chaque zone. Elle s'avère plus souple et moins invasive que l'approche n°1 mais demeure néanmoins contraignante car :

- elle impose toujours de définir des périmètres potentiels de travaux de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle conduit à la suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de remettre en œuvre des éléments graphiques qui auraient été supprimés ou de règles qui auraient été adaptés.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

▪ **Approche n°3 : la suppression ponctuelle et partielle de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.**

Cette 3^{ème} approche est la plus légère et consiste en :

- la suppression des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactants, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ;
- l'introduction de règles dérogatoires permettant de ne pas supprimer les éléments graphiques ou des règles applicables à l'échelle de la commune.

Cette approche présente plusieurs avantages :

- elle est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction réglementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeure pour SNCF Réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées) ;
- elle permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU ;
- elle permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF Réseau) ;
- elle permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexions sur le projet.

Pour ces motifs, l'approche n°3 a été retenue pour la mise en compatibilité du PLU.