



## Enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Marseille

### ■■■■■■■ Position de l'UDVN-FNE 13 ■■■■■■■

Fait à Marseille le 16 décembre 2012

L'UDVN-FNE 13, ses associations adhérentes et sa fédération régionale URVN-FNE PACA œuvrent à la mise en œuvre du Développement Durable dans toutes ses composantes, dont les documents d'urbanisme.

Dans le cadre de l'enquête publique du PLU de Marseille, l'UDVN-FNE 13 tient à exprimer sa position sous la forme de 10 observations.

### 1 En préalable

Le Plan Local d'Urbanisme de Marseille a été élaboré en même temps que le Schéma de Cohérence Territoriale de Marseille Provence Métropole et selon les mêmes dispositions dérogatoires c'est-à-dire selon **les modalités** de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) **et non selon** les orientations de la **loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE)**. Notre association le déplore, car cette position prive la ville d'une réflexion, notamment environnementale, plus engagée et ses citoyens de meilleures mesures pour la qualité de leur vie.

Comme pour le SCOT de MPM, les **intentions**, notamment concernant l'environnement, sont souvent **excellentes**, leur **traduction** graphique et réglementaire dans le PLU souvent **décevantes**, et cela malgré **un travail technique important**, complet, parfois très innovant, comme si la ville avait **du mal à passer à l'acte**. Le niveau serré de ses ressources financières devrait l'inciter à faire des choix opérationnels encore plus « durables ».

Nous avons souligné lors de l'enquête publique du Schéma de Cohérence Territoriale de Marseille Provence Métropole notre inquiétude sur l'insuffisance de ses **dispositions prescriptives**, le SCOT renvoyant le plus souvent aux PLU le soin de régler nombre de questions « qui fâchent ». On pourra constater, notamment sur les questions environnementales, combien **nos inquiétudes étaient fondées**.

## 2 La cartographie

---

Nous constatons que bien peu a été fait pour rendre aisée la **compréhension effective par les citoyens et leurs associations**, des choix et orientations politiques du Plan Local d'Urbanisme. Au vu de l'ampleur et de la complexité d'un tel dossier (des milliers de pages de textes, plus de 300 planches graphiques), la forme retenue pour la soumission à enquête ne répond pas aux **exigences d'une consultation démocratique moderne**, quelques exemples :

- compte tenu de l'importance et de la qualité du travail technique réalisé, des possibilités technologiques de la ville et de son agence d'urbanisme, un système d'information géographique interactif aurait été le bienvenu. Il aurait permis à la fois des approches thématiques fines et des superpositions d'informations indispensables au citoyen pour comprendre tout ce qui est projeté sur son territoire,
- le format numérique verrouillé retenu pour la présentation des textes ne permet aucune recherche documentaire par mots clé,
- les fonds de plans utilisés, notamment dans les cartes du rapport de présentation, ne permettent pas, la plupart du temps, de se repérer dans l'espace et de situer correctement les informations présentées,
- l'assistance à la recherche par adresse ne renvoie pas au tableau d'assemblage.

La profusion d'information est peu hiérarchisée et ne permet pas d'aller à l'essentiel des priorités, des choix. Par exemple, **on ne trouvera pas dans le rapport de présentation, une carte de synthèse montrant les secteurs sensibles où le projet de PLU peut avoir des impacts forts sur le milieu naturel.**

En même temps, notamment sur des questions fondamentales qui vont impacter la vie quotidienne des Marseillais, des manques flagrants de précision sont à noter (par exemple sur le contenu d'aménagement des boulevards multimodaux).

D'une manière générale le PLU reste très technique et **peu pédagogique pour les usagers pétitionnaires** ou les services instructeurs qui vont l'utiliser (peu d'illustrations « opérationnelles » pour la délivrance des permis de construire : schéma, photomontage, coupe, ...)

## 3 La compatibilité avec le SCOT et autres documents prescriptifs

---

Comme nous l'avons dit le SCOT de MPM est peu prescriptif « pour laisser aux auteurs du PLU toutes les marges de manœuvre nécessaires à une transcription adaptée des objectifs sur le terrain ». <sup>1</sup> Même les prescriptions ne sont pas intégrées dans le PLU. On ne prendra qu'**un seul exemple, celle des liaisons écologiques** locales : il aura valeur générale.

---

<sup>1</sup> *Comme le souligne l'avis de l'Autorité Environnementale, l'articulation avec le SCOT n'est évoquée que dans une seule page de l'évaluation environnementale !*

Le **SCOT de MPM** insiste, dans son **DOG**, sur l'importance des **liaisons écologiques locales** qui «participent aux **échanges entre les cœurs de nature** et leurs espaces périphériques. Certaines peuvent être le support d'autres fonctions, paysagères, de cheminements doux notamment le long des cours d'eau, ... écologiques, multifonctionnelles dans tous les cas, leur restauration et leur gestion doivent être conçues dans le but d'améliorer la biodiversité. ». Ces liaisons sont d'autant plus stratégiques qu'elles permettent d'assurer les continuités écologiques entre les grands massifs au travers de grandes coupures (infrastructures autoroutières, industries, etc....).

Le SCOT donne comme **prescription au PLU** de « Prendre en compte dans les aménagements la fonctionnalité écologique de ces liaisons locales telles que figurant sur la carte *Construire une trame écologique* ». Cette carte indique schématiquement les localisations de ces liaisons.

Or aucune des cartographies du PLU, y compris les **Orientations d'Aménagement**, ni même le règlement ne font état de ces liaisons écologiques locales. On en trouvera en annexe une démonstration sur les liaisons du secteur Est.

**Cette prescription du SCOT est purement et simplement ignorée.**

**Les compatibilités avec les documents d'ordre supérieurs comme la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) ou le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ne sont que formellement et trop rapidement évoquées** : on n'a pas l'impression que le PLU fasse sien les préoccupations et les prescriptions des territoires dans lequel il s'inscrit pourtant.

## 4 L'habitat

---

En premier lieu, les objectifs de production de logements tels qu'ils sont affichés dans le PLU (3000 logements par an), **ne correspondent pas aux objectifs du Programme Local de l'Habitat 2012-2018**, pourtant élaboré en parallèle, (au minimum 5000 logements par an).

Dans son PADD, le PLU de Marseille reprend les grandes intentions généreuses du SCOT de MPM sans approfondir, ni qualitativement (aucune hypothèse ou objectif n'est donné en rapport avec le foncier mobilisable, le potentiel de densification, les opérations de renouvellement urbain), ni spatialement **avec des objectifs chiffrés déclinés par secteur**.

Il en va mécaniquement de même pour le **logement social**. Le PLU ne reprend pas à son compte les objectifs quantitatifs et sectorisés par arrondissement du Programme Local de l'Habitat. On peut alors douter de la mise en œuvre de l'intention affichée de rééquilibrage de la mixité sociale sur l'ensemble de la ville.

Si la suppression du COS peut être une bonne chose par ailleurs, elle ne permet pas, du coup, d'utiliser la majoration de COS comme outil foncier incitatif. La ville ne crée pas non plus de nouvelles servitudes de projet de mixité sociale instituées au titre de l'article L 123-2 du code de l'urbanisme.

En second lieu, si l'on peut trouver dans le PADD ou les orientations d'aménagement des recommandations pour « permettre l'utilisation des **énergies renouvelables** : panneaux solaires,

équipement géothermiques ... », le règlement soit resté très sibyllin sur les conditions d'intégration (« les dispositifs nécessaires à la production d'énergie renouvelable doivent être intégrés à l'architecture des constructions ou aux couvertures... », soit interdit, dans les tissus urbains homogènes remarquables, « les systèmes de production d'énergie à partir de sources renouvelables lorsqu'ils ne correspondent pas aux besoins de la consommation domestique des habitants... ». Il est regrettable qu'un effort pédagogique, sous forme de schémas ou photos, n'ait pas été entrepris dans ce domaine de fort enjeu énergétique. Aucune mesure n'est prévue, non plus, pour équiper les immeubles de locaux aptes à recevoir des bacs de tri sélectif. Et cela même dans les Ecocités marseillaises exemplaires comme l'extension d'Euroméditerranée ( UAeE).

Le PLU doit également **traduire le niveau de concertation exprimé sur le terrain**.

Un seul exemple, place Fernand Benoît (Barquière/Martheleine) : le projet de PLU modifie profondément le zonage de l'ancien POS en rendant constructible (cf planche n°94, zone UboCXXIII) la place (actuellement du domaine public) et permettant l'implantation de « petits commerces » (Uboeb). La majorité des habitants du secteur et plusieurs associations sont totalement opposées à ces modifications qui rendraient possible le projet ANRU prévoyant, sur l'actuel domaine public de la place, la réalisation des deux immeubles, d'une capacité de 15 à 20 logements.

## 5 La protection des milieux agricoles

---

L'agriculture a quasiment disparu de la cuvette marseillaise du fait des choix effectués de longue date par les précédentes municipalités et se trouve aujourd'hui rejetée le plus souvent en frange de massif naturel. Alors que Marseille dans les années 1970 était la première commune agricole du département des Bouches-du-Rhône en valeur de la production, le diagnostic agricole de Marseille Provence Métropole (2006) ne compte plus que **30 hectares de Surface Agricole Utile mise en culture, 60 hectares de zones de parcours, 41 hectares de friches agricoles**. Compte tenu de leur caractère fortement relictuel, le repérage, sur les planches graphiques, des zones classées agricoles est difficile. La viabilité de certaines des zones semble, à un titre ou à un autre, problématique, notamment du fait que le **potentiel agricole existant** des domaines n'est pas totalement pris en compte dans le zonage (Besson-Giraudy, la Betteline, Pluence...).

Il faut noter que les **terrains encore agronomiquement exploitables** situés dans les zones urbaines ou à urbaniser n'ont pas été répertoriés en tant que tels alors qu'ils pourraient participer à la reconquête d'une agriculture de proximité (par exemple la propriété des Charmettes au Cabot dont plus de la moitié de la superficie est actuellement en maraichage). Or l'agriculture constitue toujours un espace de respiration dans la ville qui pourrait être exploité. Des **opportunités** pourraient être saisies pour renforcer les superficies de **jardins familiaux**, à condition que leur développement soit maîtrisé.

Il est contradictoire qu'en zone A1, zone dédiée à l'agrosylvopastoralisme, on impose en construction une superficie pour des bâtiments d'exploitation même provisoires limitée à 50 m<sup>2</sup>, ce qui n'a pas de sens si l'on veut réellement promouvoir ce type d'agriculture et qu'en zone A2, soit autorisée d'emblée une surface constructible, sans condition d'implantation, pour les habitations et leurs

annexes de 150 m<sup>2</sup> ! On sait très bien que, sous couvert de construction nécessaire à l'exploitation agricole, c'est **ce type d'autorisation qui peut entraîner le mitage**.

Les zones du cimetière de Mazargues et de la **Ferme Pédagogique**, Rue Jules Rimet ne devraient pas se retrouver dans une zone UT2 mais UV1.

## 6 Espaces naturels, biodiversité

---

La carte p.74 du document « Eléments de compréhension » **Marseille en négatif** (résultat d'un travail de recherche universitaire) illustre bien la richesse de la trame végétale de notre ville et démontre la faisabilité de la préservation ou de la restauration d'un **continuum écologique favorable au maintien de la biodiversité**.

La plupart des grands enjeux se situe, par définition, dans les **zones de forte pression foncière sur des espaces naturels** de qualité, que le PLU nomme **franges**.

Le PLU ne traduit pas une volonté forte de stopper définitivement la tendance à l'urbanisation de ces secteurs les plus sensibles, même s'il n'est pas aisé de mesurer cette tendance en l'absence de plan de superposition du projet de zonage du PLU et de la qualité des espaces naturels. Plusieurs avis des Personnes Publiques Associées relèvent une sous évaluation environnementale des effets du projet dans ces secteurs. Si les effets sont sous évalués, comment prendre les mesures nécessaires pour limiter leurs impacts ?

- Par exemple, nombre de zones sont classées en UM (maîtrise de l'urbanisation) dans la périphérie immédiate des grands massifs naturels, en particulier du Parc National des Calanques (Planche 95 A), dont le PLU affirme le caractère urbain et donc évolutif à moyen terme sous réserve d'un meilleur équipement : ces zones devraient au contraire faire l'objet d'une constructibilité encore plus limitée et être classées par exemple en zone UV1.
- Il en va de même sur les secteurs de cabanons de Morgiou et Sormiou où la permissivité du règlement (autorisant certains aménagements, extensions limitées, ou construction liées aux activités de loisir), en cœur de Parc, ne semble pas compatible avec les principes de protection du site classé. Les associations seront particulièrement vigilantes sur ce point.

La **prise en compte des orientations de la Charte du Parc National des Calanques** aurait dû se concrétiser de manière très claire graphiquement dans les Orientations d'Aménagement OA8, OA10 et OA Frange Urbaine, tout particulièrement pour ce qui concerne les continuités écologiques, et, bien sûr, dans le règlement en indiquant, de façon claire et pédagogique, « la prise en compte de la mesure 9 de la charte pour tout projet d'aménagement sur les zones (les zones UGEh de Vaufrèges planche 97A, la zone UM1 planche 85A, les EBC de la zone UGE de Luminy planche 109A) » comme le souligne l'avis du Parc National des Calanques.

Cet avis note également qu' « entre le massif de Saint-Cyr et de l'Etoile, une trame paysagère et écologique discontinue apparaît par les espaces non urbanisés et discontinus de Saint Marcel, qu'il convient de conserver » (voir plus haut les liaisons écologiques locales).

Autre préoccupation importante, l'ouverture d'une infrastructure en cœur de massif. Il s'agit d'un **accès autoroutier à l'A55, au niveau du Jas de Rhodes** et d'une voie de liaison structurante le reliant au littoral. Son corolaire est la **valorisation foncière et immobilière** de certains terrains industriels à l'abandon par l'amélioration de leur desserte.

Le secteur Nerthe-l'Estaque est considéré par l'Etat comme particulièrement stratégique et l'argument avancé est celui du stockage de conteneurs en liaison avec le projet du GPMM (voir l'avis du Préfet).

L'évaluation environnementale aurait dû, s'agissant d'un projet majeur en site **Natura 2000**, produire une **étude des incidences prévisibles** du projet et des solutions alternatives permettant d'en limiter l'impact. **L'absence de cette évaluation constitue une erreur grave.**

Le document « Explication du projet » fait le bilan des déclassements des **Espaces Boisés Classés** de la commune que ce soit au titre du L 146-6 ou du L 130-1 du Code de l'Urbanisme. Le bilan surfacique (P.194) fait état d'une perte d'une vingtaine d'hectares par rapport au POS. Un certain nombre de ces **déclassements**, malgré les bonnes raisons invoquées par le maître d'ouvrage, sont **problématiques** et à contrario des EBC (Espaces Boisés Classés) ne sont pas créés dans des quartiers qui en auraient besoin. Quelques **exemples** parmi d'autres:

- la suppression ou la réduction d'EBC pour création de pistes DFCI ou retenues collinaires sans que l'on en mesure effectivement les effets sur les milieux. Leur classement devrait être maintenu, car le déclassement à priori ouvre la porte à tous les abus.
- la création de fenêtres d'urbanisation sur des terrains non desservis au cœur de l'EBC de la colline Périer et ne correspondant pas à l'intérêt général.
- l'absence d'EBC dans le 7ème : le classement de la très belle propriété Levreux, située avenue David Dellepiane permettrait de maintenir le dernier espace de respiration dans un quartier où la spéculation immobilière a été particulièrement forte en accompagnement d'un intérêt bastidaire reconnu, et où la qualité de la végétation le justifie.

Le processus de réajustement des EBC semblerait justifié, dans les documents du PLU, par le recours à l'Article L 123-1.7 du code de l'urbanisme. Or cet article n'a en aucun cas le même objet que les espaces boisés classés, protection pérenne des boisements, des paysages et de la nature en ville.

On peut d'ailleurs lire au fil de quelques documents d'étude du PLU que le L 123-1.7 est « moins contraignant que l'EBC ; il permet de protéger certains boisements sur le territoire sans obérer les possibilités de travaux d'aménagement » !

**Nous confirmons donc notre demande de voir entièrement revue, dans le sens d'une meilleure protection, la politique d'EBC dans la Ville de Marseille.**

**En ce qui concerne les sites Natura 2000**, l'inflation du discours et des vœux pieux a du mal à cacher l'indigence de l'évaluation des effets du PLU, toujours renvoyés à des études ultérieures ou à des projets, ou systématiquement minimisés. Parce qu'il s'agit d'un outil de planification locale, le PLU devrait justement permettre de mesurer les effets cumulés, qu'ils proviennent de l'intérieur du site ou de ses abords, de l'ensemble des actions d'une politique territoriale sur un site (création d'infrastructures ou d'équipement, classement en zone UR ou UM ou NT, ouverture pour DFCI ou retenues collinaires, etc.) et d'apprécier leurs effets sur la conservation favorable du site en termes

d'habitats et de biodiversité. **Nous ne pouvons pas accepter l'absence d'une évaluation globale des incidences et de mesures alternatives** pour éviter que la conservation favorable des sites Natura 2000 soit assurée, ce qui est une obligation légale de la France vis à vis notamment de l'Union Européenne.

Les intentions de **valorisation de la nature en ville** (ou biodiversité urbaine ordinaire) sont exprimées dans les documents. Les jardins et cœur d'îlot font l'objet d'une protection particulière de non constructibilité. Il aurait été pédagogique d'expliquer en quoi ces espaces participaient à la biodiversité et de donner quelques recommandations de plantations d'espèces locales (chênes verts, lentisque, viorne tin, ciste, romarin...). Or la prise en considération de la nature en ville est notoirement insuffisante : Marseille recèle un patrimoine floristique et faunistique exceptionnel en France et en Europe (espèces protégées, espèces endémiques, etc.) jusque dans ses quartiers les plus centraux, et cette richesse n'est jamais mise en avant dans les décisions relatives au PLU. Pourtant de nombreux instruments existent, que ce soit au titre du Code de l'Urbanisme ou du Code de l'Environnement.

Sur ce point particulier, le PLU doit absolument être étayé.

En ce qui concerne les **espaces littoraux et portuaires**,

- on peut s'étonner que le port ne fasse pas l'objet d'une Orientation d'Aménagement spécifique, en dehors (ou en complément) de ce qui peut être arrêté dans le périmètre d'Euroméditerranée.
- Comme déjà noté dans notre avis sur le SCOT, un seul règlement régit l'ensemble des ports de plaisance de Marseille sans distinction de taille, d'insertion urbaine et paysagère. Les petits ports patrimoniaux devraient faire l'objet d'une réglementation spécifique.

Le PLU, même s'il indique les **conséquences potentielles du réchauffement climatique** (risque de submersion, d'érosion côtière...), ne les localise pas et n'édicte aucune mesure particulière de prévention, d'atténuation ou d'adaptation des aménagements, notamment publics, ou des constructions.

## 7 Les risques

---

Deux remarques principales :

- **Le risque d'incendie** : le PLU, s'il crée de nombreux chemins DFCI, montre surtout une insuffisance de zones tampons entre les espaces naturels périphériques et les quartiers d'habitations dans les franges, notamment dans le secteur de Luminy. Cela renvoie à la question de la définition de certaines zones UM qui devraient être reclassées en zones moins permissives au niveau constructibilité. L'avis du Préfet note que « le projet de PLU ne retient pas la demande faite par l'Etat de revoir *la zone de prescription au titre du risque incendie* » *au regard du PPRIF* »
- **Le risque d'inondation**: le projet PLU prend insuffisamment en compte la préservation des champs d'expansion de crues, notamment de l'Huveaune. Ces zones d'expansion participent souvent également aux couloirs de biodiversité. Leur imperméabilisation accroît très

fortement l'aléa, surtout avec l'augmentation des pluies torrentielles prévisibles avec le réchauffement climatique.

## 8 Les transports

---

L'**articulation du PLU et du Plan de Déplacement Urbain (PDU)** n'est qu'évoquée en quelques lignes dans le document « Eléments de compréhension », alors même que le PDU en vigueur date de 2006 et que l'approbation du nouveau est prévue pour 2013.

En préalable, nous faisons nôtre cette remarque de l'avis de l'Etat regrettant « que le PLU ne donne **pas de véritable lisibilité de la politique globale en matière de transport** : les axes de TCSP, l'offre de stationnement publique et les pôles d'échange et parcs relais auraient gagné à être analysés globalement afin de mesurer l'impact attendu en matière de limitation de l'usage de la voiture ». Cette lisibilité doit concrétiser graphiquement et réglementairement la **coordination spatiale des différents opérateurs de transport et la cohérence des offres de service**<sup>2</sup>.

Les infrastructures de déplacement quelque soit leur nature, ont un impact environnemental direct ou indirect fort sur les milieux naturels, la qualité de l'air et de l'eau, l'imperméabilisation des sols, l'étalement urbain... **Le projet de PLU n'est pas évalué** quantitativement et ses impacts environnementaux non plus (consommation d'espace, prévision d'augmentation du trafic automobile, émission de gaz à effet de serre...). Si les disparités de qualité de desserte automobile ou TSCP des différents quartiers sont indiquées, le projet ne montre pas ce qui est amélioré ou non.

Le PLU ne traduit pas une **orientation des investissements** de manière prioritaire **vers les infrastructures de transports collectifs**, et plus spécifiquement à ceux en site propre, et donne une place encore trop grande à la facilitation des déplacements en voitures individuelles (pas de partage clair de la voirie sur les grandes voies urbaines, réservations importantes pour des infrastructures routières « structurantes »...).

Pour illustrer ce propos, on ne prendra qu'un exemple, dans le document « explication du projet », dans le tableau fondamental de traduction des grands axes du projet dans le règlement et ses annexes, on trouve pour la partie investissement transport, le tableau suivant :

---

<sup>2</sup> La logique, qui est celle de la loi Grenelle, voudrait que l'on appuie un puissant réseau de transports collectifs sur les grandes infrastructures ferroviaires existantes, en créant des pôles d'échanges intermodaux et de services, et en limitant, notamment par la création de parcs relais périphérique, l'usage automobile dans les zones centrale. C'est autour de ces axes forts de transport collectif que peut s'organiser par restructuration et densification un urbanisme moderne et durable. C'est ce schéma structurant et volontariste pour l'avenir de Marseille que l'on a du mal à lire dans les documents du PLU de Marseille!



5.1. Développer un réseau viaire plus urbain et multimodal, adapté au développement durable de Marseille	Règlement des zones tenant compte de la hiérarchie des voies et des fonctionnalités offertes (positionnement des entrées des résidences)	ER pour voiries avec hiérarchisation des voies (autoroutes, boulevards urbains multimodaux, voies interquartiers, voies locales, voies tranquilles)
5.2. Construire un réseau complet et performant de TCSP et de pôles d'échange hiérarchisés, constituant la colonne vertébrale du développement urbain		En lien avec les ER BUM ER pour pôles d'échanges et parcs relais Zonage établi en tenant compte de la cohérence urbanisme/transports

C'est très léger !

Les emplacements réservés **Boulevards Urbains Multi modaux** traduisent les imprécisions dans leur désignation et leur hiérarchisation (pas de réelle définition des fonctions de chacun, pas de schéma de principe de coupe d'utilisation de l'espace public et de la répartition entre les différents modes).

Les termes de circulation, autoroute (entre Timone et Capelette), voirie « apaisées » sont souvent utilisés sans qu'ils soient définis, sans que l'on sache concrètement à quoi ils renvoient.

Différents avis des Personnes Publiques Associées convergent sur l'**insuffisance de création de parcs relais** périphériques et surtout leur localisation, et ce en rapport avec les objectifs de développement des transports collectifs.

**En matière de stationnement**, certains choix, **par exemple** celui du nombre de places réservées aux deux roues motorisées est significatif de la volonté d'amplifier les comportements actuels en faveur de la motorisation. Nous pensons qu'il n'est pas de l'intérêt général de favoriser le développement de l'utilisation du 2 roues motorisées, en particulier en centre-ville et dans les zones denses. En conséquence, nous préconisons de revoir fortement à la baisse le nombre de places de stationnement privées pour 2 RM prévues dans le règlement.

Marseille est une ville commerçante, les entreprises petites et grandes qui y sont implantées font appel au transport de marchandises et à la logistique. La question **de la logistique urbaine** et du transport de marchandises, en articulation avec les plates-formes logistiques du GPMM, est peu traitée. Le PLU constate bien un changement dans les modes de consommation des ménages et **la relocalisation urbaine de certaines fonctions logistiques** mais ne développe aucune stratégie de localisation de l'accueil de ce type d'activité.

**Sur le secteur de Luminy**, comme il est indiqué dans l'avis de l'autorité environnementale « Le PLU doit veiller à la cohérence entre la poursuite de l'objectif de report modal au bénéfice du TCSP qui fait l'objet d'investissements importants et l'accroissement du nombre de places de stationnement qui constitue un appel à l'usage de la voiture ». Cette phrase, très polie, montre bien quand même la contradiction permanente existant dans ce PLU entre le ménagement de la voiture et l'intention de développer autre chose !

L'orientation d'aménagement N°10 prévoit d'accroître **l'attractivité du secteur Barasse-Valentine** en favorisant son accessibilité et sa mixité fonctionnelle sans précision sur les moyens pour y parvenir, dans cette zone déjà largement saturée par la voiture et l'absence de transports en commun. Les rumeurs sur le devenir du site Procida laissent craindre le pire.

Dans les zones impactées (Nord et gare de St Charles, Vallée de l'Huveaune), la future liaison ferrée Marseille-Nice n'est pas évoquée.

**Les piétons et les cyclistes sont les grands oubliés** dans ce PLU, malgré quelques progrès par rapport au POS. Deux exemples :

- Piste cyclable: elles sont très largement insuffisantes à Marseille et rien ne laisse penser que le retard en la matière sera comblé: les réaménagements récents (Canebière et République n'en ont même pas prévu.
- Trottoirs: dans le centre des villages historiques constituant Marseille, les trottoirs sont souvent trop étroits empêchant le passage de poussettes ou de fauteuils de personnes à mobilité réduite.

## 9 Les formes urbaines

---

Le PLU prévoit des **constructions de grande hauteur** le long de la Corniche, au cap Pinède, sur le port, etc. Cette option va profondément modifier les paysages perçus et l'image de la ville. C'est un choix qui peut être compris, au regard de la nécessaire recherche de la densité. Mais il devrait au moins être accompagné d'un épannelage (sky lines), sinon d'illustrations (croquis, photomontages...) permettant à la fois de permettre au citoyen de comprendre les changements proposés et de donner aux opérateurs futurs un cadre de travail.

La ville fait également un choix **fort de densification et de renouvellement urbain**. On peut s'en féliciter.

Mais au-delà des intentions, les conditions de mise en œuvre de ces choix majeurs ne sont pas clairement explicitées : objectifs de densification retenus par secteur, conditions de densification autour des axes forts de TCSP et autour des gares ou pôles d'échanges urbains, outils fonciers nouveaux retenus (nouvelles ZAD, nouveaux périmètres de préemption urbaine...), etc.

Certaines zones UD (zones périphériques de transition, avec COS de 0,5, hauteur de 12m et diverses emprises au sol) sont transformées en UT1 ou UBT2 (sans COS ni emprise au sol et une hauteur de 16m) Ces **secteurs** sont **déjà fortement urbanisés** avec les **difficultés** correspondantes de **cohabitation**, les conditions d'accessibilité (voiture et surtout transports en commun) sont très insuffisantes, et de nouvelles imperméabilisations conduiraient à une aggravation des risques d'inondation liés au ruissellement

La densification proposé par le PLU, notamment sur les zones UR3 ( sans coefficient de constructibilité) comme sur la création de zone UR2, apparaîtra comme anarchique et non acceptable par les résidents **si ne sont pas prévus parallèlement les équipements correspondant** (voirie, transport en commun, etc. ).

Le document « Eléments de compréhension » fait état des changements de comportement des consommateurs avec le développement de l'e-commerce. Si l'on ajoute à cela, les modifications dans l'usage des voitures particulières, on peut s'interroger sur le **devenir à terme des grands centres commerciaux périphériques** et des conditions de leur transformation urbaine. La situation peut évoluer très vite et une réflexion prospective permettrait l'anticipation des problèmes.

**EN CONCLUSION, L'UDVN-FNE 13 EMET UN AVIS DEFAVORABLE SUR LE PROJET DE PLU DE MARSEILLE TEL QU'IL EST PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE.**

Le projet de PLU représente un très gros travail technique que nous saluons à juste titre.

Mais comme le montrent toutes nos remarques, il présente des lacunes et des insuffisances trop importantes et avec des conséquences majeures pour l'avenir de la ville.

L'UDVN-FNE 13 demande que le projet soit revu pour intégrer, en résumé et à minima, les manques suivants :

- **une cartographie beaucoup plus lisible et plus interactive, avec un réel contenu pédagogique pour les instructeurs et les pétitionnaires,**
- **la prise en compte des prescriptions du SCOT, notamment sur les continuités écologiques,**
- **une meilleure analyse des effets du projet sur l'environnement dans toutes ses dimensions et des moyens pour les réduire, voire les supprimer, y compris des incidences sur les zones Natura 2000,**
- **une identification précise de toutes les terres agricoles favorisant les circuits courts de commercialisation et la recherche d'une agriculture de grande qualité,**
- **des objectifs chiffrés et sectorisés dans le domaine de l'habitat,**
- **un affichage clair, illustré et démontré de la priorité accordée aux TCSP et modes doux de déplacement ainsi que les modalités concrètes de réduction de l'usage de l'automobile.**

L'UDVN-FNE 13 demande également au maître d'ouvrage de favoriser et d'organiser au mieux la participation effective des associations. Il doit donner le temps nécessaire à un processus de concertation permettant aux associations d'apporter leurs contributions au projet de PLU et aux services de MPM de les intégrer.

## ANNEXE

### LIAISONS ECOLOGIQUES LOCALES



Extrait de la carte « Construire une trame écologique », page 43 du Document d'Orientations Générales du SCOT de MPM à laquelle se réfère la prescription de la page 38 du même document.

On y distingue très clairement les 2 liaisons entre le massif de Saint Cyr et celui de l'Etoile.



Extrait de la carte « Marseille, ville respectueuse de son environnement et de son patrimoine », page 18 du PADD du PLU de Marseille.

Le principe de préservation de la vallée de l'Huveaune est bien indiqué,



Les liaisons écologiques locales, prescription du SCOT, ne sont pas indiquées.



Elles ne sont pas non plus représentées sur la carte de la page 46 de l'Orientation d'Aménagement N° 10 du secteur en question.