



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES BOUCHES-DU-RHÔNE

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT
DES BOUCHES-DU-RHÔNE**

MAI 2007

**Le principe de construction des deux cartes jointes « Orientations » et « Modalités d'application de la loi littoral » est celui de la représentation et non de la délimitation de zone.
Elles n'ont pas vocation à définir de limite transposable à l'échelle des documents d'urbanisme locaux.**

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT
DES BOUCHES DU RHONE**

APPROUVEE PAR DECRET N° 2007-779 DU 10 MAI 2007

- JOURNAL OFFICIEL DU 11 MAI 2007

INTRODUCTION	5
1 - HISTORIQUE DE L'ÉLABORATION DE LA D.T.A.....	6
2 - CONTENU ET MODE D'EMPLOI DU DOCUMENT D.T.A.	6
3 - PRÉCISIONS QUANT AU STATUT ET AU RÔLE DE LA D.T.A.....	8
CHAPITRE 1 DIAGNOSTIC	9
1 - L'ÉTAT DU DÉVELOPPEMENT	11
1.1 - LES DENSITÉS ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE L'ARC MÉDITERRANÉEN	11
1.2 - LE POIDS MAJEUR DES BOUCHES-DU-RHÔNE AU SEIN DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR	12
1.3 - LA STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE DÉPARTEMENTALE	12
1.4 - L'ÉCONOMIE PORTUAIRE	13
1.4.1 - LES TRAFICS	13
1.4.2 - MARSEILLE DANS LA CONCURRENCE EUROPEENNE	14
1.5 - L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE	17
1.6 - L'ÉCONOMIE LOGISTIQUE	17
1.7 - L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE	18
1.8 - LES EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS	19
1.9 - L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE	20
1.10 - L'ÉCONOMIE AGRICOLE	21
2 - L'ÉTAT DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AGRICULTURE	23
2.1 - L'AGRICULTURE	23
2.1.1 - DES ESPACES DE PRODUCTIONS AGRICOLES VARIÉES	23
2.1.2 - UNE AGRICULTURE GESTIONNAIRE DE L'ESPACE DES ECOSYSTEMES ET DES PAYSAGES MAIS SOUS PRESSION CONSTANTE	23
2.2 - LES MILIEUX, LES RESSOURCES NATURELLES ET L'ÉNERGIE	23
2.2.1 - LES PRESSIONS EXERCÉES SUR LES MILIEUX PAR LES ACTIVITÉS HUMAINES	23
2.2.2 - UNE RESSOURCE EN EAU FRAGILE	24
2.2.3 - LES RESSOURCES NATURELLES EN MATÉRIAUX	25
2.2.4 - LA MÉDIOCRE QUALITÉ DE L'AIR	25
2.2.5 - L'ÉNERGIE	25
2.3 - LES PATRIMONIALITÉS ÉCOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES	26
2.3.1 - LES MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ SOUMIS À DE FORTES PRESSIONS	26
2.3.2 - LES PAYSAGES ET LE CADRE DE VIE À PROTÉGER	28
2.3.3 - LES MESURES DE PROTECTION ET DE GESTION	29
2.4 - LES RISQUES	29
2.4.1 - DES RISQUES NATURELS IMPORTANTS	29
2.4.2 - DES RISQUES TECHNOLOGIQUES LOCALISÉS ET SIGNIFICATIFS	30
3 - L'ÉTAT DE L'AMÉNAGEMENT	31
3.1 - DÉMOGRAPHIE, CONSOMMATION D'ESPACE ET COMPOSANTES DU TERRITOIRE	31
3.1.1 - ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET CONSOMMATION DE L'ESPACE	31
3.1.2 - LES PRINCIPALES COMPOSANTES EST ET OUEST DES BOUCHES-DU-RHÔNE	34
3.2 - LES FONCTIONNALITÉS ET LES LOGIQUES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE ET DE L'OUEST DÉPARTEMENTAL	35
3.2.1 - L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE	35
3.2.2 - ARLES ET L'OUEST DÉPARTEMENTAL	40
4 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC - IDENTIFICATION DES ENJEUX MAJEURS	43
4.1 - LES ENJEUX RELATIFS AU POSITIONNEMENT INTERNATIONAL ET EURO-MEDITERRANÉEN DES BOUCHES-DU- RHÔNE	43
4.2 - LES ENJEUX DE L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE	45
4.3 - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LES RISQUES	46
CHAPITRE 2 OBJECTIFS	48
OBJECTIF 1 - RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION	50
1.1 - MIEUX INSÉRER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET L'OUEST DU DÉPARTEMENT DANS LES GRANDS AXES EUROPÉENS ET MÉDITERRANÉENS	50
1.1.1 - LA CONTINUITÉ DES GRANDS AXES	50

1.1.2 - LE MAILLAGE DES GRANDES MÉTROPOLIS DU GRAND SUD FRANÇAIS	52
1.1.3 - L'OPTIMISATION DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE	52
1.2 - VALORISER L'ÉCONOMIE MARITIME	52
1.2.1 - LES CONDITIONS D'UNE MEILLEURE COMPÉTITIVITÉ	53
1.2.2 - LE REDÉPLOIEMENT DU SITE PORTUAIRE ET LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE	53
1.3 - FAVORISER LA DYNAMIQUE DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES SUPÉRIEURES	54
1.4 - ACCROÎTRE LE RAYONNEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE	55
1.5 - AFFIRMER LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE	56
OBJECTIF 2 - INTÉGRATION ET FONCTIONNEMENT	58
2.1 - CONSTRUIRE UN SYSTÈME AMBITIEUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS	58
2.2 - PRIVILEGIER LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT FONDEES SUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN	59
2.3 - GERER L'ESPACE DE FACON ECONOMIQUE ET EQUILIBREE	59
2.3.1 - PRESERVER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS, LES PAYSAGES ET LES ESPACES AGRICOLES	60
2.3.2 - MAITRISER L'URBANISATION	60
2.3.3 - DÉFINIR DE NOUVEAUX ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE	61
OBJECTIF 3 - PRÉSERVER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT,	62
3.1 - PRESERVER LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU PATRIMOINE ET DE L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE	62
3.2 - PRÉSERVER LES MILIEUX ET LES RESSOURCES NATURELLES	64
3.2.1 - PRÉSERVER ET ACCROÎTRE LA QUALITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU	64
3.2.2 - RECONQUÉRIR ET METTRE EN VALEUR L'ÉTANG DE BERRE	65
3.2.3 - AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR	66
3.3 - RÉDUIRE ET MIEUX MAÎTRISER LES RISQUES	66
3.3.1 - LES RISQUES NATURELS	66
3.3.2 - LES RISQUES TECHNOLOGIQUES	66
3.4 - LE LITTORAL	67
CHAPITRE 3 ORIENTATIONS	68
1 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU RAYONNEMENT ET À LA MÉTROPOLISATION	70
1.1 - LA GRANDE ACCESSIBILITÉ	70
1.2 - LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE FOS	72
1.3 - LES SITES LOGISTIQUES	73
1.4 - LES CENTRALITÉS URBAINES	74
2 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE	77
2.1 - LE SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN	77
2.2 - LES PÔLES D'ÉCHANGES	78
2.3 - LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES AU FONCTIONNEMENT LOCAL	79
2.4 - LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	79
2.4.1 - LES GRANDS POLES ÉCONOMIQUES	80
2.4.2 - LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS COMMERCIALES	81
2.4.3 - LES SECTEURS D'ACTIVITÉS TOURISTIQUES	82
2.5 - LA MAITRISE DE L'URBANISATION	82
2.5.1 - LES ESPACES D'URBANISATION DIFFUSE	83
2.5.2 - LES ESPACES AGRICOLES PERIURBAINS	83
3 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU PATRIMOINE NATUREL ET AGRICOLE ET A LA GESTION DES RISQUES.....	85
3.1 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS, SITES, MILIEUX ET PAYSAGES A FORTE VALEUR PATRIMONIALE	86
3.2 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS OU FORESTIERS SENSIBLES, AUX ESPACES AGRICOLES GESTIONNAIRES D'ECOSYSTEME ET AUX ESPACES AGRICOLES DE PRODUCTIONS SPECIALISEES	86
3.2.1 - ORIENTATIONS COMMUNES	86
3.2.2 - ORIENTATIONS SPECIFIQUES	87
3.3 - LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES	89
CHAPITRE 4 LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL	90
1 - PRESENTATION GENERALE.....	91
1.1 - LE LITTORAL DES BOUCHES-DU-RHONE	91
1.2 - LES PRINCIPAUX SOUS-ENSEMBLES	92
1.2.1 - LA CAMARGUE	93
1.2.2 - L'ETANG DE BERRE	95
1.2.3 - LA COTE MEDITERRANEENNE	96

2 - PRINCIPES ET MODALITES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DU LITTORAL	99
2.1 - LA PROTECTION DES ESPACES	99
2.2 - LES DISPOSITIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT	102
3 - MODALITES PARTICULIERES AUX UNITES GEOGRAPHIQUES	104
3.1 - LA CAMARGUE	104
3.1.1 - LES TRAVAUX NECESSAIRES A LA CONSERVATION ET LA PROTECTION DES MILIEUX	104
3.1.2 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DU LITTORAL CAMARGUAIS : LA GESTION DE L'OCCUPATION ET DE LA FREQUENTATION	104
3.2 - L'ETANG DE BERRE	106
3.2.1 - LES COUPURES D'URBANISATION	107
3.2.2 - LES ESPACES PROCHES DU RIVAGE	107
3.2.3 - L'EXTENSION LIMITEE DE L'URBANISATION	107
3.2.4 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE L'AEROPORT DE MARIGNANE A LA MEDE	108
3.3 - LA CÔTE MEDITERRANEENNE	109
3.3.1 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE LA ZIP DE FOS	109
3.3.2 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE LA PRESQU'ILE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE	110
3.3.3 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DU SECTEUR DE LAVERA - PONTEAU	111
3.3.4 - LA PROBLEMATIQUE DES RESEAUX AUTOUR DU GOLFE DE FOS ET DE L'ETANG DE BERRE	112
CHAPITRE 5 LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT	114
1 - METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE FONCIÈRE	115
2 - DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE TRANSPORT-DÉPLACEMENT	116
2.1 - LA MISE EN PLACE D'UN SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDE ET DE COORDINATION DES TRANSPORTS	116
2.2 - LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX ROUTIERS	116
3 - PRÉSERVER LA QUALITÉ DES MILIEUX	118
3.1 - AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR	118
3.2 - MIEUX GÉRER LA RESSOURCE EN EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES	118
3.3 - RECONQUÉRIR L'ÉTANG DE BERRE	118
3.4 - COMBLER LE RETARD CONCERNANT L'ASSAINISSEMENT URBAIN	119
3.5 - MIEUX CONNAÎTRE ET FAIRE PARTAGER LES ENJEUX DE LA ZIP DE FOS	119
4 - GÉRER LES RISQUES NATURELS	120
5 - TRAITER LES DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS	121
6 - DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT FAVORISANT UN MEILLEUR EQUILIBRE SPATIAL ET SOCIAL	122
7 - GÉRER LES ESPACES AGRICOLES	123
8 - PROTÉGER ET GÉRER LES ESPACES FORESTIERS ET LES MILIEUX NATURELS	125
Annexe cartographique	126
Les communes du département des Bouches-du-Rhône	
les arrondissements administratifs	
Les unités urbaines (1999)	
Etat des regroupements communaux (2006)	
La géographie	
Liste des sites Zones de Protection Spéciales (ZPS) & Zones Spéciales de Conservation (ZSC)	
Le réseau NATURA 2000 dans les Bouches-du-Rhône (mars 2007)	

INTRODUCTION

La Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.) des Bouches-du-Rhône fait partie des sept premiers exercices de ce type engagés en France depuis la création de cet outil d'urbanisme par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire n° 95-115 du 4 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire n° 99-533 du 25 juin 1999 et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains n° 2000-1208 du 13 décembre 2000.

Conformément à l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme, la D.T.A. élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'État, fixe :

les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;

les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, et en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;

Elle peut en outre préciser les modalités d'application de la loi littoral adaptées aux particularités géographiques locales.

1 - HISTORIQUE DE L'ÉLABORATION DE LA D.T.A.

C'est par lettre du 29 juin 1998 que les Ministres de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire et le Secrétaire d'État au Logement ont donné un premier mandat au Préfet des Bouches-du-Rhône demandant l'élaboration d'une directive pour l'Aire Métropolitaine Marseillaise.

Les objectifs généraux du mandat étaient les suivants :

1. Organiser l'espace au service du fonctionnement de l'aire métropolitaine avec deux priorités : la promotion de sa fonction internationale et de sa vocation méditerranéenne d'une part, la valorisation de territoires stratégiques au sein d'un ensemble multipolaire d'autre part.
2. Améliorer le fonctionnement global de l'Aire Métropolitaine Marseillaise dans les champs de l'habitat, des transports collectifs, des activités commerciales et des universités ; l'ensemble devant s'appuyer sur une politique foncière claire de la part des collectivités.
3. Préserver la qualité de vie et l'environnement en définissant les modalités de protection-valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers, d'amélioration de la qualité de l'eau et de prévention des risques.

En suite des premiers travaux engagés, la réunion du Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (C.I.A.D.T.) du 15 décembre 1998 a débouché sur l'élargissement du périmètre initialement prévu à l'ensemble du territoire des Bouches-du-Rhône. Un mandat complémentaire a donc été notifié le 21 juillet 1999, précisant les orientations à retenir pour certains espaces stratégiques situés ou non dans ce nouveau périmètre, tels que : la Camargue, le pays d'Arles, la Crau, le massif des Alpilles, le Petit Arbois, le secteur de la gare TGV de l'Arbois et le reste du grand plateau.

2 - CONTENU ET MODE D'EMPLOI DU DOCUMENT D.T.A.

La Directive Territoriale d'Aménagement est composée de cinq chapitres :

Chapitre 1 : LE DIAGNOSTIC. C'est la base de la démarche, le constat de la situation et des particularités géographiques et fonctionnelles du territoire. Le diagnostic conclut sur les enjeux essentiels de ce territoire.

Chapitre 2 : LES OBJECTIFS. Ce chapitre identifie les objectifs que l'Etat souhaite poursuivre dans l'aménagement du territoire des Bouches du Rhône à un horizon de 20-25 ans. C'est le point d'articulation entre le constat de la situation et l'expression des mesures à prendre pour atteindre le but

poursuivi. Cela recouvre les ambitions essentielles visées sur ce territoire, les choix d'aménagement, de développement et de protection, en harmonisation avec les projets des autres collectivités.

Chapitre 3 : LES ORIENTATIONS. Il s'agit de l'expression de l'Etat quant aux principes de localisation des infrastructures et équipements nécessaires au développement durable du territoire et de la détermination des espaces de protection, préservation et mise en valeur au plan naturel et agricole. Les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles avec ces orientations.

Chapitre 4 : LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL. Au regard des particularités géographiques identifiées sur ce territoire la DTA peut, pour les notions de la loi concernées par ces particularités, préciser des modalités d'application particulières. Comme les orientations, ces modalités ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme locaux. Elles s'imposent en outre directement aux personnes et opérations mentionnées à l'article L 146.1 du code de l'urbanisme.

Chapitre 5 : LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT. Elles concernent des incitations et recommandations que l'Etat considère comme essentielles pour favoriser la mise en œuvre de l'action publique et guider les politiques contractuelles et partenariales.

A la partie «texte», le document DTA associe les éléments cartographiques de repérage et de représentation des orientations et des modalités d'application de la loi littoral.

Deux cartes au 1/125 000° illustrent les prescriptions définies par la DTA :

- ✓ la carte «ORIENTATIONS» applicable à l'ensemble du territoire départemental
- ✓ la carte «MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL» applicable aux communes littorales.

L'utilisation des cartes est étroitement liée et subordonnée au texte de la DTA.

Le principe général de construction de ces cartes est celui de la **représentation** et non de la délimitation notamment pour les différents espaces de protection, valorisation ou d'aménagement. De ce principe découle une cartographie qui renvoie aux documents d'urbanisme locaux le soin de délimiter, chacun à son échelle, les différents espaces visés par la D.T.A.

Selon ce principe, les cartes «orientations» et «littoral» indiquent les unités concernées par les mesures de protection, préservation et mise en valeur au plan naturel et agricole. Elles n'ont pas vocation à définir de limite transposable à l'échelle des documents d'urbanisme locaux. Le lien de compatibilité des documents d'urbanisme, ou des opérations mentionnées à l'article L 146.1 du code de l'urbanisme, avec la DTA ne peut donc être établi par le simple agrandissement des cartes «orientations» et «littoral».

Dans le respect des principes énoncés par l'article L. 121.1 du code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme locaux devront s'efforcer de limiter les incidences sur l'environnement du projet d'aménagement et de développement durable retenu, au sens des articles L. 121.10 et suivants du code de l'urbanisme.

Les modalités d'application de la loi littoral sont traitées dans un chapitre spécifique, le chapitre 4. Après une première partie de présentation générale du territoire littoral qui explicite les caractéristiques propres à chacune des unités constitutives de l'espace littoral, celui-ci :

- ✓ rappelle les principes de protection et d'aménagement fixés par la loi et fournit les indications quant à l'appréciation sur le territoire départemental de certaines notions,
- ✓ définit les modalités d'application résultant des particularités géographiques locales et qui s'appliquent aux unités géographiques considérées.

Un lien étroit entre les deux cartes est ainsi établi, permettant par une approche complémentaire de traiter pour les communes littorales, les espaces concernés par l'une des notions de la loi littoral abordées par la D.T.A.

Ainsi, la carte « Orientations » fixe les prescriptions applicables également dans les communes littorales en complément de celles relatives aux modalités d'application de la loi littoral.

Pour les notions de la loi littoral non visées par la DTA (parce que non attachées à la prise en compte de particularités géographiques identifiées) le présent document renvoie à l'application de la loi elle-même.

3 - PRÉCISIONS QUANT AU STATUT ET AU RÔLE DE LA D.T.A.

La D.T.A. fixe les enjeux et les objectifs de l'État sur le territoire départemental.

Les orientations (par définition, prescriptives) et les modalités d'application de la loi Littoral seront autant d'éléments à prendre en compte dans les documents d'urbanisme locaux.

Toutefois, la D.T.A. ne doit pas se confondre avec un projet de territoire ni avec un document de programmation.

D.T.A. et projet de territoire

Moins qu'un projet de territoire, ne pouvant résulter que de la conjonction et de la cohérence des actions des collectivités publiques, la D.T.A. est l'expression des enjeux de l'État sur le territoire, dans le respect du principe de subsidiarité et de libre administration des collectivités territoriales.

Il revient donc à l'État de déterminer et de justifier les orientations qu'il sera amené à prendre ou à faire respecter dans les domaines où son rôle est important : les grandes infrastructures, les grands équipements dans le champ des grandes fonctions collectives (enseignement, recherche ...), ainsi que les grands équilibres entre développement et protection de l'environnement.

Ces orientations, qui répondent aux termes des mandats, ont été élaborées en étroite concertation avec les personnes publiques associées à chaque grande étape : diagnostic, objectifs, orientations, loi Littoral et politiques d'accompagnement.

D.T.A. et programmation

La D.T.A. est un document d'aménagement et d'urbanisme et non un document de programmation.

En conséquence, les orientations de la D.T.A. engagent l'État, dans la mesure où elles constituent un cadre de référence dans son association à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, dans l'exercice du contrôle de légalité et pour la politique contractuelle.

La D.T.A. ne définit donc pas de calendrier d'engagements budgétaires de l'État.

D.T.A. et «encyclopédisme»

La D.T.A. exprime les enjeux de l'État sur un territoire donné et plus particulièrement sur la base des mandats interministériels précités.

La D.T.A. n'a donc pas vocation à traiter l'intégralité des questions qui se posent sur un territoire, mais à identifier et à souligner les sujets de compétence étatique qui justifient que soient clairement identifiés les enjeux, les objectifs et les orientations susceptibles d'en découler.

La D.T.A. ne doit pas et ne peut pas être « encyclopédique ».

CHAPITRE 1

DIAGNOSTIC

INTRODUCTION

GÉOGRAPHIE PHYSIQUE

Les 5 087 km² du territoire départemental portent assurément le nom que la Constituante leur a donné en 1790 : Bouches-du-Rhône, mais ce nom ne désigne pas toute la réalité géographique correspondante.

Si la partie occidentale du département s'étend bien sur les pays du bas Rhône jusqu'à son delta, la partie orientale, à partir de l'étang de Berre, couvre ce qu'on peut appeler la terminaison des Alpes; soit un territoire compartimenté entre plusieurs chaînes calcaires, – la Trévaresse, la Sainte-Victoire, l'Etoile – prolongées sur le littoral Ouest marseillais par l'Estaque et la Sainte-Baume, projetant sur le littoral Est de Marseille, le massif de la Gardiole, les fameuses Calanques et la chaîne de Saint-Cyr. Entre ces chaînes sont logés bassins et vallées – notamment de la Touloubre, de l'Arc et de l'Huveaune – où a pris place l'essentiel des activités humaines.

Le territoire concerné par la D.T.A. apparaît ainsi à la fois contrasté et compartimenté :

- ✓ **contrasté** entre plaines, chaînes et bassins, mais aussi entre régions sèches et régions humides et, enfin, entre littoral et rétro littoral,
- ✓ **compartimenté** entre bassins séparés par des reliefs aux pentes accentuées, mais compartimenté aussi à l'ouest par les bras du delta du Rhône et les zones humides associées.

Le département des Bouches-du-Rhône est aussi, quand on porte le regard au-delà de ses propres limites, **au carrefour** d'une circulation Nord - Sud depuis le couloir rhodanien jusqu'à la «mer du milieu», liant l'Europe à l'Afrique et à l'Orient et d'une circulation Est - Ouest empruntée depuis au moins les temps des guerres puniques, conduisant le long de l'« arc latin» de l'Espagne à l'Italie.

GÉOGRAPHIE ADMINISTRATIVE

Le département est divisé en quatre arrondissements – Aix-en-Provence, Arles, Istres et Marseille – et 119 communes. Suite au recensement de la population de 1999, 91 d'entre elles sont classées urbaines (comptant plus de 2 000 habitants agglomérés). Parmi elles ressortent les 37 communes regroupées au sein de l'unité urbaine de Marseille - Aix-en-Provence qui rassemble ainsi 1 350 000 habitants, soit près des trois quarts de la population départementale. Cette unité urbaine représente une continuité de bâti – habitat, activités, infrastructures – allant d'Aix-en-Provence à Marseille et d'Aubagne-Roquevaire à Martigues et Berre-l'Étang, soit, avec un ensemble de satellites urbains encore disjoints comme La Ciotat ou Istres, à peu près la moitié de la surface départementale.

1 - L'ÉTAT DU DÉVELOPPEMENT

Le développement économique ne se décrète pas et ne donne pas lieu à des prescriptions réglementaires. En revanche, toutes les actions sur un territoire qui viseront à optimiser le fonctionnement de l'économie participeront au développement de ce dernier, qu'elles soient des actions explicitement spatiales comme celles relevant de l'aménagement ou qu'elles ne le soient qu'indirectement comme celles qui relèvent de politiques de formation, de filières économiques ou de logique de contractualisation.

Le diagnostic du développement n'est qu'un regard à un moment donné qui, dans le cadre d'une vision partagée de l'avenir souhaité du territoire, va permettre d'évaluer par des constats et des perspectives, les points forts et les points faibles, les opportunités et les potentialités mais également les dysfonctionnements qui contribueront à identifier et à hiérarchiser les enjeux stratégiques et les priorités susceptibles d'en découler.

Le développement économique est l'un des leviers fondamentaux pour renforcer **le rôle et le positionnement international de l'aire métropolitaine** ; objectif constant et maintes fois affirmé, l'évolution des grands secteurs de l'économie départementale sera déterminante pour l'avenir.

1.1 - LES DENSITÉS ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE L'ARC MÉDITERRANÉEN

Dans une vision réduite de l'arc méditerranéen, de la Catalogne à la Ligurie et au Piémont, la position de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, pourtant troisième au plan national par son Produit Intérieur Brut (PIB), se place ici quatrième des six régions concernées, cinquième pour la densité économique et quatrième pour la densité démographique.

	PIB 2002 SPA * (en milliards d' €)	PIB/HABITANT 2002 SPA (en milliers d' €.)	DENSITÉ DÉMOGRAPHIQUE (en hab/km ²)
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR	101,9	21,9	145
RHÔNE-ALPES	140,0	24,2	130
LANGUEDOC-ROUSSILLON	44,4	18,6	85
LIGURIE	39,3	25,0	299
PIÉMONT	111,7	26,5	169
CATALOGNE	148,7	24,0	193

Source Eurostat

* SPA : standard de pouvoir d'achat

La région PACA apparaît ainsi d'un poids économique insuffisant face à ses grandes voisines, voire rivales, que sont Rhône-Alpes, le Piémont et la Catalogne, et la situation est encore moins bonne en termes de densité.

Ces chiffres comparatifs soulignent avant tout la nécessaire mobilisation du potentiel régional.

1.2 - LE POIDS MAJEUR DES BOUCHES-DU-RHÔNE AU SEIN DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

PIB DÉPARTEMENTAUX

	PIB 1998 ESTIMÉ ¹ (en millions d' €)	POPULATION 1999	DENSITÉ ÉCONOMIQUE PIB/HABITANT (en milliers d' €)
BOUCHES-DU-RHÔNE	38 198,8	1 835 719	20,7
ALPES-MARITIMES	20 323,4	1 011 326	20,1
VAR	16 540,4	898 441	18,4
VAUCLUSE	9 211,3	499 685	18,4
ALPES-DE-HAUTE- PROVENCE	2 466,3	139 561	17,7
HAUTES-ALPES	2 336,4	121 419	19,2

En termes de PIB, le territoire des Bouches-du-Rhône représente 45 % du territoire régional. Son poids et sa localisation en font le territoire essentiel du développement régional.

1.3 - LA STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE DÉPARTEMENTALE

En longue période (1987-2002), l'économie départementale a créé environ 100 000 emplois. Mais cette création nette s'est réalisée au prix de profondes mutations :

L'EMPLOI EN PERSPECTIVE (en milliers)

BOUCHES-DU-RHÔNE						
	1/1/1987	%	1/1/2002	%	Différence	Évolution
AGRICULTURE	16,4	2,7	11,7	1,6	-4,7	-28,7 %
INDUSTRIE	104,6	17,1	88,1	12,4	-16,5	-15,8 %
CONSTRUCTION	41,1	6,7	36,6	5,1	-4,5	-10,9 %
TERTIAIRE	448,2	73,4	574,9	80,8	126,7	+28,3 %
TOTAL	610,3	100 %	711,3	100 %	101	+16,5 %

C'est le secteur tertiaire (commerce et services) qui a permis de compenser les réductions d'emploi de l'agriculture, de la construction et surtout de l'industrie. Ce dernier est plus que d'autres immergé dans une logique de mondialisation où la nécessaire productivité dessert l'emploi sans pour autant compromettre sa contribution au PIB².

En dépit de la diminution de l'emploi industriel le département des Bouches du Rhône demeure le premier pôle industriel de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Comparé à des territoires départementaux où l'on rencontre également un système portuaire et une industrie puissante (le Rhône et la Seine-Maritime), le département des Bouches-du-Rhône se caractérise par un secteur tertiaire très largement représenté avec plus de 80 % des emplois. Cela ne doit pas masquer le problème de fond du territoire de la D.T.A. : celui d'un faible taux d'activité et d'un déficit structurel en termes de nombre d'emplois.

Par rapport à l'agglomération lyonnaise, on estime le déficit d'emplois à 100 000.

¹ Ces données ne sont plus actualisées à cette échelle

² Les travaux de F.P. YATTA in Données Urbaines 2 (collection Ville – Economica) ont montré que l'unité urbaine de Martigues arrivait largement en tête sur les critères de la productivité marchande non agricole et sur celui de la productivité industrielle.
 PIB marchand non agricole/emploi/an Martigues : 628,6 KF Moyenne nationale : 340,8 KF
 PIB industriel/emploi/an Martigues : 1370,9 KF Moyenne nationale : 361,9 KF

En conséquence, la forte représentation du secteur tertiaire ne constitue pas une force, le nombre d'emplois tertiaires rapporté à la population totale est «moyen» par rapport aux autres agglomérations, et résulte de la faiblesse relative du secteur industriel.

En revanche, certaines activités du secteur tertiaire, notamment celles liées à la fonction portuaire et aux transports, sont bien représentées et illustrent à ce titre les spécificités des Bouches-du-Rhône.

En longue période, le territoire des Bouches-du-Rhône n'a pas été confronté à une logique de déclin mais à une logique de transformation-modernisation dont les conséquences ont été majeures, tant sur l'emploi que sur l'espace où se sont conjuguées la multiplication des friches industrielles et l'apparition de nouvelles activités (y compris industrielles) à fort développement.

Un certain nombre de pôles contribuent à la dynamique actuelle du territoire, comme ceux d'Aix-en-Provence, de Rousset, d'Aubagne, de Marseille avec en particulier l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée.

1.4 - L'ÉCONOMIE PORTUAIRE

Comme tout autre port, le port de Marseille-Fos est une véritable interface entre le pays et le reste du monde. Il est à ce titre au cœur des enjeux de développement économique local, régional et national. Son importance va bien au delà du simple transport d'hommes et de marchandises puisqu'il s'inscrit dans une chaîne logistique impliquant entre autres agents économiques, les exportateurs, importateurs et consommateurs.

Les enjeux socio-économiques du développement de l'économie portuaire sont considérables et s'inscrivent dans une logique de développement durable. Ainsi, le port de Marseille-Fos représente, directement et indirectement, plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Les améliorations apportées au mode de pré/post acheminement des marchandises influent directement sur le développement des transports alternatifs à la route. Son inscription dans les grandes chaînes logistiques européennes et mondiales le place directement au centre des problématiques de croissance économique.

C'est pourquoi, il constitue un outil et une activité stratégiques pour le développement de l'ensemble des Bouches-du-Rhône, du territoire régional et national.

Par ailleurs, la dimension de son environnement concurrentiel est mondiale et nécessite une adaptation permanente du port de Marseille-Fos pour rester compétitif et capter les flux de forte valeur ajoutée.

1.4.1 - LES TRAFICS

Marseille, premier port français en tonnage et quatrième port européen, reste un port de marché généraliste malgré l'importance des hydrocarbures dans son volume de trafic (60 %). Il se présente comme une source majeure de l'approvisionnement en hydrocarbure des principaux centres industriels français voire européens, (Vallée du Rhône, Est de la France, raffinage allemand, suisse, etc...).

Au niveau régional, ces flux d'hydrocarbures sont essentiels pour l'approvisionnement des industries du territoire (notamment de la ZIF³) et de l'étang de Berre). Ainsi transite par Marseille 40 % de l'approvisionnement national en hydrocarbures.

L'analyse de la structure des flux du port de Marseille-Fos ainsi que les actuelles stratégies de développement menées par l'autorité portuaire montre le positionnement de la place marseillaise au centre du commerce extérieur de la France dans sa dimension mondiale et européenne.

³ 1 Zone Industrielle de Fos

Ainsi, le port de Marseille-Fos renforce sa position sur les autres trafics essentiellement les marchandises diverses et les vracs solides, générateurs de forte valeur ajoutée (on estime que 10 tonnes de vracs liquides équivaut à 3 tonnes de vracs solides et à 1 tonne de marchandises diverses en termes de valeur ajoutée). Le grand projet Fos 2XL en cours de réalisation a pour vocation le développement du trafic de marchandises conteneurisées, en forte croissance dans le monde, qui représente 25 % du volume mondial mais près de 80 % de sa valeur.

En 2003, avec 95,6 MT, le port de Marseille-Fos établit de nouveaux records avec un trafic conteneur dépassant les 830 000 EVP (équivalent vingt pieds – mesure de taille de conteneurs normalisés) et celui des marchandises diverses atteint les 15 MT.

Le résultat des hydrocarbures, conforme aux prévisions, enregistre une hausse substantielle due notamment à la bonne tenue des raffinés. En revanche, les vracs chimiques n'atteignent pas le niveau escompté tandis que les vracs solides dont l'activité s'est redressée les derniers mois de l'année, ne parviennent pas à endiguer le retard dû aux dysfonctionnements du début d'année.

L'évolution des trafics montre que le port de Marseille-Fos réduit sa dépendance aux hydrocarbures au profit des flux de marchandises à forte valeur ajoutée.

Au total, l'indice de trafic pondéré, qui donne un poids plus important aux trafics à valeur ajoutée est en hausse de plus de 1 %, montrant la bonne direction de l'évolution de la structure du trafic de Marseille.

Le positionnement du port de Marseille-Fos sur les marchés à forte croissance est réel comme en témoigne la croissance continue du nombre de voyageurs atteignant 2 millions en 2003.

1.4.2 - MARSEILLE DANS LA CONCURRENCE EUROPEENNE

TRAFIC CONTENEURS		
<i>Principaux ports européens</i>	<i>Volume en milliers d'EVP, 2003</i>	<i>Taux de croissance annuel moyen</i>
Barcelone	1652	10,51
Gênes	1606	12,11
Marseille	833	6,66
Valence	1992	15,62
Le Havre	1982	8,55
Rotterdam	7107	4,58

Aujourd'hui, les principaux ports européens sont véritablement entrés dans une logique de concurrence. Pénalisé par la structure de son trafic et par des problèmes sociaux récurrents, le port de Marseille-Fos, via la stratégie mise en place depuis 1998 se repositionne notamment sur le marché du conteneur.

De ce fait, le port se situe aujourd'hui dans une logique de redéploiement concernant à la fois les bassins Est et Ouest.

Depuis 1998, le port Autonome de Marseille a mis en place dans un premier temps tout un ensemble d'outils et de mesures visant à améliorer la fiabilité sociale et technique afin de réduire l'écart de compétitivité avec ses concurrents.

Ces objectifs ayant été atteints, le PAM est entré dans une nouvelle phase de développement consistant à créer les conditions de la massification des flux, à renforcer son positionnement généraliste et à maintenir la dynamique des activités des bassins Est.

L'objectif étant de donner confiance aux armements et aux chargeurs pour choisir un port qui dispose d'atouts géographiques exceptionnels et d'une position qui lui permettrait d'être une «porte d'entrée» majeure en Europe du Sud pour les hommes et les marchandises.

A ce titre, l'opération Fos 2XL est une étape importante dont l'objectif est à terme de doubler le trafic conteneurs du port et atteindre le niveau de trafic des ports de Gênes et de Barcelone tout en conservant sa dimension généraliste.

Les avantages socio-économiques du projet Fos 2XL reposent sur les notions simples d'économies d'échelle, de gains de productivité et de compétitivité générés par l'augmentation du volume du trafic «conteneur», auxquelles sont associées les problématiques de développement durable.

L'existence du cercle vertueux (augmentation des flux→économies d'échelle→gain de productivité→gain de compétitivité→augmentation des flux) permis par Fos 2XL, impacte tous les agents économiques avec des conséquences à la fois micro-économiques et macro-économiques.

Les acteurs de la chaîne logistique, les exportateurs et importateurs, le commerce extérieur français et la croissance économique de la France sont directement concernés par Fos 2XL dont les enjeux sont régionaux et nationaux.

Par ailleurs, la plate-forme logistique Distriport, qui a été aménagée pour accompagner le développement de l'activité liée au traitement des marchandises diverses conteneurisées, est pré-commercialisée dans sa première tranche et les travaux sont lancés pour la deuxième. La massification et la conteneurisation des flux maritimes ont rendu nécessaires les zones logistiques aux abords des ports. Ce n'est pas un port que les chargeurs choisissent mais une chaîne logistique, créatrice d'économies d'échelle significatives. Le développement du port de Marseille via le projet Fos 2XL tient compte de ces nouvelles exigences d'optimisation des services pré/post acheminement : interface portuaire, corridors et infrastructures terrestres performantes.

C'est pourquoi, depuis 1998, une politique très active de navettes ferroviaires et fluviales a été menée pour renforcer la connexion du port à son hinterland.

S'agissant du fluvial : mise en place des contrats de fenêtre permettant le transbordement entre le maritime et le fluvial ; développement des accès au Rhin, autoroute fluviale de l'Europe ; implication dans le développement du terminal de Pagny sur la Saône.

S'agissant du ferroviaire : l'engagement du PAM dans ce domaine est clair : prise de participation du PAM au capital de Lyon Terminal ; partenariat CNC/PAM dans le cadre du développement des navettes ; développement des services vers Bordeaux et Toulouse ; gain de productivité réalisé sur le trajet Marseille-Paris ; navette ferroviaire inter-bassins. Par ailleurs, un atout majeur de Marseille est sa connexion ferroviaire directe avec les ports du Havre et d'Anvers grâce aux navettes de Raillink.

Le débat public qui s'est tenu en 2004 a permis de présenter ces enjeux et de poser les problématiques d'insertion du projet dans son territoire en vue de sa réussite : dessertes et infrastructures de transport favorisant les modes massifiés fer et fleuve, questions liées au logement, à l'emploi, à la formation et aux transports collectifs, réflexion autour de l'hinterland du PAM et de la structuration de la couronne logistique de l'Ouest des Bouches du Rhône.

Parallèlement, le PAM mène une politique ambitieuse sur les bassins Est dont la dynamique est très importante pour l'économie locale. Ainsi, les investissements réalisés sur ces bassins permettent d'une part de conserver la dimension généraliste du port mais aussi de capter des trafics en croissance constante comme les services «passagers». Les Terrasses du port ainsi que la construction de la gare maritime polyvalente jouent un rôle important à la fois dans l'image générale du port montrant l'ampleur de sa modernisation.

Par ailleurs, la stratégie du PAM a permis de maintenir une activité de réparation navale de qualité tant pour la réparation industrielle que pour la grande plaisance, dont les retombées socio-économiques pour l'économie locale sont importantes.

Pour accompagner la dynamique générée par le projet Fos 2XL, le PAM dote les bassins Est des structures indispensables pour l'absorption de la hausse de trafics conteneur avec le développement des surfaces dédiées à la logistique (projet Distrimar) mais aussi avec une restructuration des zones d'exploitation portuaire des bassins de Marseille (amodiation à des opérateurs de grandes zones d'exploitation dédiées).

Enfin, pour asseoir son développement à court et à moyen terme par la réalisation de nouveaux projets de nature à augmenter la capacité d'accueil de trafics à Marseille, le PAM a concentré ses efforts sur la gestion du foncier dans les Bassins Est, véritable outil stratégique d'aménagement au service de la politique du Port avec l'aménagement d'un ensemble de surfaces dédiées à cette fonction logistique et adaptées aux besoins des opérateurs.

L'ensemble de ces dispositions a pour objectif de capter les trafics mondiaux les plus dynamiques et d'inscrire le port de Marseille-Fos dans les grandes chaînes logistiques européennes avec le développement de ses capacités à irriguer et approfondir son hinterland. Les acteurs du commerce international choisissent dorénavant non pas un port mais une chaîne logistique. De ce fait, les ports européens se font concurrence non seulement sur la compétitivité du passage portuaire mais sur leur capacité à étendre leur hinterland.

HINTERLANDS POTENTIELS COMPARES DES GRANDS PORTS MEDITERRANEENS					
HINTERLANDS		PIB (en milliards d'euros)		TRAFIC CONTENEURS (en milliers d'E V P)	
BARCELONE	Catalogne Aragon	149.6	16 %	1916	43 %
MARSEILLE	PACA Rhône-Alpes Languedoc- Roussillon	298.5	31 %	916	20,5 %
GENES	Ligurie Piémont Lombardie Emilie-Romagne	515.10	53 %	1629	36,5 %
	TOTAL		100 %		100 %

Source Eurostat pour PIB

Source PAM 2004 pour trafic conteneurs

Barcelone s'appuie sur un hinterland très riche mais souffre toujours de l'absence de raccordement au réseau ferroviaire européen pour véritablement concurrencer Marseille sur son propre hinterland.

Gênes définit son hinterland strict au Nord et au Centre de la péninsule italienne, zone urbanisée et industrialisée. Actuellement en dehors de l'Italie du Nord, l'hinterland de Gênes ne s'étend pas au delà de la Suisse.

Mais face au dynamisme de ces deux ports et aux investissements massifs réalisés, le PAM a pris les mesures nécessaires pour optimiser son potentiel de trafic compte tenu des atouts géographiques et

historiques. Les enjeux, compte tenu des modifications récentes à la fois de la géographie économique européenne (élargissement à l'Est, approfondissement du partenariat euro-méditerranée) et des modes de conditionnement des marchandises permettant le développement notamment du cabotage, sont particulièrement importants pour l'économie locale, régionale et nationale.

1.5 - L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE

À l'heure où le coût de transport d'un conteneur entre l'Asie du Sud-Est et les ports européens est à peu près équivalent au coût de l'acheminement terrestre de ce même conteneur vers des marchés finaux de destination comme la région parisienne ou la région lyonnaise, les mouvements concernant l'économie industrielle sont importants. Ils se traduisent alternativement par des restructurations-désinvestissements et des investissements de développement.

Les grandes évolutions ont concerné, depuis 15 à 20 ans :

- ✓ **Le secteur des industries agroalimentaires et agro-industrielles** (huiles, savonnerie...), historiquement associé à la transformation sur place des produits primaires importés d'Outre-Mer.
- ✓ **Le secteur de l'industrie des biens intermédiaires (sidérurgie, raffinage, pétrochimie)** apparu dans les années d'entre-deux-guerres et considérablement développé jusque dans les années 70, suite à la mise en place de la zone industrielle de Fos (Z.I.F.) en 1965. Ainsi, par exemple, en trois décennies, la seule ville de Marseille a perdu près de 35 000 emplois industriels, phénomène résultant de la fermeture d'établissements (SEITA, PÉCHINEY, BSN, LAFARGE, KODAK, PROCTER & GAMBLE...) et de la migration de certains autres vers les zones industrielles du Nord et de l'Est de Marseille dont certaines ont bénéficié de mesures de défiscalisation.
- ✓ **Le domaine d'activité aéronautique** caractérisé dans le département par l'importance tant des infrastructures aéronautiques que des activités associées : construction ou composants d'aéronefs (EUROCOPTER, DASSAULT, SEP, SNECMA, THOMSON,...), formation (EPNER, école de l'air de Salon-de-Provence,...), recherche-développement (CEV,...), ingénierie aéroportuaire. On peut également noter en 2004 (*source S.S.B.A.*), sur près de 3 500 ha, la présence de quatre plates-formes aéroportuaires - deux civiles : Marseille-Provence, Aix-les-Milles et deux militaires : Istres, Salon-de-Provence - avec environ 14 000 emplois directs.
- ✓ **Le domaine de la micro-électronique** qui se traduit par l'émergence d'un pôle élargi sur tout le territoire avec les points forts de Gémenos, La Ciotat, Rousset, Marseille Château-Gombert....
- ✓ **Le domaine d'activité des technologies de l'information et de la communication** comprenant le développement parallèle des télécommunications (avec de nombreux opérateurs qui déploient leurs réseaux sur Marseille), des services informatiques (en particulier sur Aix-les-Milles) et des industries de contenu (éducatif, culturel et commercial sur Marseille, Aix-en-Provence, Arles).

La conjonction de ces filières de développement pourrait aboutir, à terme, à l'émergence de systèmes productifs spécifiques au département.

Toutefois, le fait que l'industrie des biens intermédiaires ne crée pas beaucoup d'emplois et reste soumise aux restructurations permanentes, et que l'industrie des secteurs émergents s'ancre localement mais reste d'une extrême sensibilité à la conjoncture mondiale, impose la recherche d'une diversification des secteurs de développement.

1.6 - L'ÉCONOMIE LOGISTIQUE

L'économie logistique regroupe l'ensemble des activités en complément de la production et du transport au sens strict ; elle est donc bien davantage qu'une activité de transport, dans la mesure où elle ajoute des services aux marchandises et donc de la valeur ajoutée : groupage, dégroupage, stockage spécialisé, contrôle qualité, transformation finale, préparation des commandes, facturation...

Dans les différentes échelles logistiques, l'agglomération marseillaise a une double vocation :

- ✓ une vocation régionale, voire interrégionale ;
- ✓ une vocation maritime et donc intercontinentale.

En termes de production de richesses par département, les Bouches-du-Rhône occupent la cinquième place française, soit, en valeur absolue, une place enviable. Toutefois, les chiffres du PIB incluent la fiscalité pétrolière dont on ne peut dire qu'elle a pour contrepartie un flux de revenus pour les ménages des Bouches-du-Rhône.

Dans ces conditions, le développement de la filière logistique constitue un enjeu à plusieurs titres :

- ✓ Elle constitue une réponse aux exigences permanentes de l'économie manufacturière en termes de recherche de productivité et elle favorise aussi bien la recherche de rentabilité des entreprises locales que l'attractivité du territoire.
- ✓ Elle contribue fortement au développement de la filière portuaire en assurant les liaisons multimodales avec les utilisateurs finaux par la mise en service d'un système logistique complet et cohérent : chantiers multitechniques de transport combiné rail-route et mer-rail-route, plateformes logistiques multimodales de taille régionale et européenne (parfois quadri-modales mer-fleuve-rail-route comme Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles).
- ✓ Elle peut contribuer, de par le niveau de qualification requis, à réduire le chômage «paradoxal», c'est-à-dire le chômage qui persiste malgré des périodes conjoncturelles très favorables de création d'emplois. En effet, la fonction logistique représente en moyenne 30 emplois à l'hectare contre 3 à 4 pour les fonctions strictes de stockage et d'entreposage.

1.7 - L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE

Si la région PACA maintient sa position de première région touristique française avec 44 millions de nuitées pour l'année 2003 le département des Bouches-du-Rhône se place au 3^{ème} rang de la région derrière le Var et les Alpes Maritimes tout en recevant plus de visiteurs (durées de séjours plus courts).

Deux facteurs, en voie de disparition progressive, ont fait que, dans les Bouches du Rhône, le tourisme n'a pas toujours été considéré comme une activité économique à part entière :

- ✓ ce fut pendant longtemps une activité qui allait d'elle-même et qui ne s'inscrivait pas dans une logique de conquête de marché,
- ✓ ce fut également une activité considérée comme «non noble».

Ce n'est que depuis peu que les tourisms sont considérés comme une priorité du département, et ce à la fois parce que :

- ✓ les tourisms sont diffuseurs d'image, d'attractivité et renforcent les liens entre les habitants et leur ville quand les habitants sont partie prenante de cette volonté de développement ;
- ✓ l'économie touristique est génératrice d'emplois et de richesses.

Les gisements d'image et de valeur concernent des formes de tourisme très différentes :

- ✓ Familial et amical (mode qui reste largement dominant).
- ✓ Urbain et professionnel, les retards de Marseille sont sur ce point en cours de comblement (triplement des journées congressistes depuis 1995 pour atteindre un chiffre voisin de 160 000 en 2003⁽⁴⁾).
- ✓ Naturel et littoral, s'appuyant sur un patrimoine d'excellente qualité et diversifié.

⁴ Journées congressistes en 2000 :
Marseille (tous congrès de plus de 100 personnes) : 157 000
Montpellier CORUM : 152 500
Nice ACROPOLIS : 470 400
Lyon CITÉ INTERNATIONALE : 122 500

- ✓ Nautique : nombre de croisiéristes multiplié par 20 entre 1995 et 2004, pour atteindre 354 000 passagers. On a compté en 2003 plus de 92 000 passagers «tête de ligne», c'est-à-dire embarquant et débarquant à Marseille (contre 7 000 en 1993), ce qui est un indicateur révélateur de la crédibilité d'une place portuaire pour le marché très concurrentiel de la croisière.
- ✓ Fluvial : en 2001 près de 70 000 passagers étaient débarqués, uniquement sur Arles. dynamique confortée par la signature d'une charte de partenariat entre VNF, la Ville d'Arles et le Symadrem
- ✓ Patrimonial, et notamment le patrimoine antique, ensemble exceptionnel de par sa diversité et sa fréquentation. Protégé au titre des monuments historiques, ce patrimoine est aujourd'hui fortement dégradé. Il fait à ce jour l'objet d'une remise en état systématique dans le cadre du Plan Patrimoine Antique piloté par la DRAC.

1.8 - LES EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS

Le degré de métropolisation s'évalue fréquemment par la force des fonctions stratégiques ou fonctions métropolitaines supérieures selon la dénomination de l'INSEE. Ces fonctions, retenues en raison notamment de leur fort contenu décisionnel, illustrent le rayonnement des grandes villes et permettent d'en préciser les points forts.

D'une façon générale, en France, le nombre d'emplois métropolitains supérieurs a augmenté depuis 1990. Cette augmentation traduit l'élévation générale et continue des qualifications, de façon plus nette encore dans les grandes aires urbaines. Depuis 1990, les spécificités de ces aires en matière d'emplois supérieurs ont peu évolué.

RANG	AIRE URBAINE (12 premières)	TAUX D'EMS*	VARIATION 1990-1999 (en %)	NOMBRE D'EMS*	PART DANS L'ENSEMBLE DES EMS* (en %)
1	PARIS	16,03	+ 11,7	815 552	45,2
2	GRENOBLE	12,71	+ 24,7	28 202	1,6
3	TOULOUSE	11,97	+ 32,3	47 955	2,7
4	MONTPELLIER	11,38	+ 34,8	19 577	1,1
5	LYON	10,63	+ 16,8	75 935	4,2
6	STRASBOURG	9,48	+ 17,3	25 470	1,4
7	RENNES	8,73	+ 39,4	19 935	1,1
8	NANTES	8,69	+ 28,7	25 508	1,4
9	BORDEAUX	8,69	+ 17,4	32 978	1,8
10	MARSEILLE - AIX-EN-PROVENCE	8,65	+ 15,8	46 546	2,6
11	NICE	8,54	+ 10,8	28 438	1,6
12	ANNECY	8,29	+ 18,3	6 975	0,4

* EMS : emplois métropolitains supérieurs.

Source INSEE Recensements de la population 1990 et 1999

Entre 1990 et 1999, l'aire urbaine de Marseille - Aix-en-Provence a enregistré une augmentation de près de 16 % des emplois exerçant des fonctions métropolitaines supérieures. Ces **46 500 emplois y représentent désormais 8,6 % du total des emplois**. Les spécificités de l'aire urbaine concernent la fonction transports et le domaine artistique. Malgré ces progrès, sa position concurrentielle n'a pas évolué puisqu'elle reste, comme en 1990, au 10^{ème} rang des aires urbaines de France.

1.9 - L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE

Les activités d'enseignement et de recherche contribuent fortement à l'identité, à la renommée et à l'attractivité du territoire. L'offre de formation supérieure est très importante et l'académie d'Aix – Marseille confirme son rang dans l'espace universitaire national avec plus de 100 000 étudiants dont 69 000 inscrits dans les trois universités : Université de Provence, Université de la Méditerranée et Université Paul Cézanne. S'agissant de la recherche publique, Marseille/Aix-en-Provence représente le deuxième pôle français à égalité avec Lyon (CNRS : 310 chercheurs à Aix-en-Provence et 1 430 à Marseille).

Les étudiants du département se retrouvent à 98 % dans la région urbaine Aix-Marseille qui accueille 86.000 étudiants et se caractérise par une bipolarisation forte entre ces deux villes. L'impact de l'université et des étudiants sur le fonctionnement urbain des agglomérations d'Aix-en-Provence et Marseille est capital. Le profil des étudiants dans ces deux villes n'est pas identique : 93 % des 40 000 étudiants aixois étudient à l'université, alors que parmi les 45 000 étudiants de Marseille leur part est de 63%. La représentation des formations spécialisées est par conséquent plus forte à Marseille : écoles d'ingénieurs, de commerce, d'architecture, formations paramédicales.

Ce territoire est avec Toulouse le site du grand Sud qui attire le plus d'étudiants extérieurs (26 % proviennent d'une autre académie). Il sait, dans le même temps accueillir les étudiants étrangers (11,5 % des effectifs, en deçà de la moyenne nationale évaluée à 13,7 %).

Ces constats encourageants ne doivent cependant pas masquer le fait que l'attractivité internationale de notre pôle d'enseignement et de recherche est encore trop faible en comparaison d'autres sites européens. Le schéma «U2000», poursuivi par «Université du 3^{ème} millénaire», soutenu par le CPER 2000-2006 (216 millions prévus au budget «enseignement supérieur et recherche» du département) prévoit de redessiner le potentiel existant afin d'accroître sa cohérence et développer l'offre.

Il s'agit de :

- ✓ Veiller à l'harmonisation européenne avec la mise en place progressive du «LMD» Licence-Maîtrise- Doctorat,
- ✓ Construire un schéma post-baccalauréat en concertation avec tous les acteurs permettant d'harmoniser l'offre et de développer l'offre de proximité au niveau du cursus licence (ouverture de L1 et L2 en sciences à Aix, en droit et bientôt en lettres sur Marseille, création d'un IUT en Arles
- ✓ Restructurer l'offre des écoles d'Ingénieurs : aux côtés des écoles existantes de grand renom (Ecole de l'Air de Salon, Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers à Aix-en-Provence) le paysage des écoles d'ingénieurs se recompose, avec en particulier :
 - la constitution d'une école d'ingénieurs centraliens à Marseille. Cette toute nouvelle Ecole Généraliste d'Ingénieurs de Marseille (EGIM), placée sous la tutelle du Ministère de l'Éducation Nationale est en cours de constitution sur la base du regroupement de quatre écoles aujourd'hui dissoutes (ENSPM - physique, ESM2 - mécanique, ENSSPICAM - chimie et ESIM, école consulaire de la CCI). Elle vient d'obtenir en 2006 le label d'école centrale, au même titre que celles de Paris, Lyon, Nantes ou Lille. Officiellement créé en octobre 2003, l'EGIM est le fruit d'une collaboration entre d'une part le ministère, le rectorat, les universités, d'autre part le groupe des écoles centrales, et enfin la CCI et des industriels.
 - la création de l'Ecole de microélectronique «George Charpak» à Gardanne sous l'égide du Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie, rattachée à l'Ecole Nationale Supérieures des Mines de Saint Etienne.
 - Faire émerger des pôles technologiques de niveau européen : micro-électronique, biotechnologies, optoélectronique, mécanique, aéronautique adossés à des plates-formes scientifiques et technologiques associant des activités d'enseignement – recherche à des activités industrielles.

- Parallèlement, prendre en compte l'amélioration des modes de vie étudiants en matière de santé, de vie sociale, de logement, de restauration universitaire, de pratiques sportives et culturelles. Un schéma directeur académique du logement étudiant associant tous les partenaires (rectorat, universités, CROUS, CAF, conseil régional, conseil général, communautés d'agglomération, agences d'urbanismes) est en cours de réalisation.

De nombreuses difficultés demeurent cependant et continuent à pénaliser la restructuration des activités d'enseignement et de recherche dans le département :

- ✓ La saturation des locaux d'enseignement et la recherche de surfaces supplémentaires
- ✓ La faible identité et donc lisibilité des campus
- ✓ L'insuffisance foncière qui pèse à la fois sur les activités d'enseignement, de recherche, mais aussi de vie étudiante (en particulier au niveau du logement).

L'implantation d'ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor) à Cadarache, décidée en juin 2005, va fortement renforcer les activités de recherche déjà présentes sur le site. Ce projet de coopération internationale scientifique et technologique a pour objectif de démontrer la possibilité de la production d'énergie par la fusion des atomes.

Durant la phase de construction, de 2007 à 2015, ITER devrait employer directement 500 personnes et entraîner pour la France la création de 3000 emplois (dont 1400 en PACA), pour des dépenses évaluées à 180 millions d'euros par an. ⁵

Durant la phase d'exploitation, de 2015 à 2035, 1000 personnes devraient être employées par ITER (600 pour l'exploitation et 400 scientifiques), le nombre d'emplois indirects étant estimés à 3250 en France dont 2400 en PACA, pour une dépense annuelle de 165 millions d'euros par an. ⁶

L'installation ITER formera un ensemble d'une vingtaine de bâtiments regroupés dans une zone nucléaire et une zone de services, sur une superficie de 180 hectares.

Le début des expérimentations étant programmé en 2016, les dix prochaines années doivent être consacrées à la mise en place des conditions nécessaires au bon fonctionnement du projet :

- ✓ Acheminement des gros composants, accueil des entreprises et des employés participant au chantier
- ✓ Accueil des personnels d'exploitation et des scientifiques intervenant durant la phase de fonctionnement.

1.10 - L'ÉCONOMIE AGRICOLE

En 2001, le chiffre d'affaires de l'agriculture situe les Bouches-du-Rhône au quatrième rang français (1,08 milliards d'Euros) derrière la Marne, la Gironde et la Côte-d'Or, et l'économie agricole représente environ 3,7 % de la population active du département, soit 10 000 emplois familiaux et le double d'emplois salariés (RGA 2000). Sa contribution à l'échelle de l'économie départementale (2,2 % du PIB des Bouches-du-Rhône) est relativement modeste, mais l'activité agricole recèle toutefois de nombreux éléments remarquables :

- ✓ 1er rang français pour la production de légumes,
- ✓ 2ème rang français pour la production de fruits,
- ✓ 1er rang pour la production de poires,
- ✓ 1er rang pour les surfaces en serres de production,

⁵ Estimations données dans le cadre du débat public

⁶ Estimations données dans le cadre du débat public

- ✓ 1er rang pour les surfaces irriguées,
- ✓ 1er rang pour la production de riz,
- ✓ 3° département français employeur de main d'œuvre agricole.

À cela s'ajoute une très importante production de denrées de qualité supérieure : 5 appellations d'origine contrôlée (AOC) de vins, 3 AOC d'huile d'olive (et olives), AOC taureaux de Camargue, AOC foin de Crau, IGP riz de Camargue...

Une des particularités du département est d'avoir su conserver des territoires agricoles aux caractéristiques propres, de zones périurbaines aux zones plus rurales, tantôt marquées par une agriculture de haute technicité, tantôt par une agriculture plus traditionnelle et extensive, gestionnaire d'écosystème.

Les exploitations, toujours plus grandes, se professionnalisent avec à leur tête des exploitants plus jeunes : la perte de 3 140 petites exploitations en douze ans est compensée par l'augmentation de la Surface Agricole Utile (SAU) moyenne des exploitations.

Les cultures fruitières et maraîchères demeurent les principales orientations du département. Les surfaces en légumes sous serres et abris hauts connaissent une importante progression. Le verger d'oliviers fait un bond de 25 % entre 1988 et 2000. De même, le secteur viticole poursuit sa restructuration vers la qualité, tandis que les surfaces en riz et en blé dur sont en nette progression.

Enfin, le troupeau d'ovins est en expansion, ce qui est décisif si l'on considère son impact sur la gestion des écosystèmes.

2 - L'ÉTAT DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AGRICULTURE

2.1 - L'AGRICULTURE

2.1.1 - DES ESPACES DE PRODUCTIONS AGRICOLES VARIÉES

L'agriculture des Bouches-du-Rhône est une activité très diversifiée, offrant une multitude de productions, de terroirs et de savoir-faire. On identifie ainsi plusieurs grandes régions agricoles :

- ✓ une ceinture maraîchère autour de Marseille, une zone d'agriculture mixte autour d'Aix-en-Provence
- ✓ les cultures légumières et les vergers du Comtat ;
- ✓ l'arboriculture du Val de Durance ;
- ✓ les grandes cultures et semences de la Vallée de la Durance ;
- ✓ la riziculture et l'élevage en Camargue ;
- ✓ des terroirs viticoles sur les coteaux de Provence ;
- ✓ la production de foin, l'élevage et les vergers en Crau ;
- ✓ l'oléiculture traditionnelle des Alpilles.

La Surface Agricole Utile (S.A.U.) occupe 32 % du territoire du département.

2.1.2 - UNE AGRICULTURE GESTIONNAIRE DE L'ESPACE DES ECOSYSTEMES ET DES PAYSAGES MAIS SOUS PRESSION CONSTANTE

En 25 ans, la croissance urbaine a eu un impact sur certains espaces agricoles : la SAU a diminué de 40 000 ha, soit 21 %, pour se stabiliser aujourd'hui autour de 148 000 ha .

Dans les zones périurbaines, mais plus généralement dans tous les secteurs de déprise agricole ou considérés comme problématiques économiquement (restanques, vergers secs...), l'agriculture est fragilisée du fait de la pression urbaine et foncière (intégration de certains espaces agricoles en zones constructibles). Ceci se traduit dans certains secteurs par l'apparition de friches et par une évolution rapide des paysages vers une occupation pavillonnaire.

Parallèlement, l'évolution des pratiques culturales a des conséquences sur l'environnement et les paysages : intensification des cultures, multiplication des bâtiments d'exploitation et serres, remise en cause des réseaux de haies...

2.2 - LES MILIEUX, LES RESSOURCES NATURELLES ET L'ÉNERGIE

2.2.1 - LES PRESSIONS EXERCÉES SUR LES MILIEUX PAR LES ACTIVITÉS HUMAINES

Dans les Bouches-du-Rhône, les pressions exercées par les activités humaines sur les milieux sont importantes.

► Le développement d'une urbanisation très consommatrice d'espace

Le département de par sa géographie et sa morphologie, a été marqué par une urbanisation particulièrement consommatrice d'espace, elle-même résultant en partie de la croissance démographique de ces trente-cinq dernières années.

Ce phénomène, qui a conduit à un étirement de l'urbanisation le long des couloirs de communication et au gré des espaces plus faciles à urbaniser, a pour conséquence directe l'explosion du nombre de

déplacements, dont les impacts négatifs sur la qualité de vie et l'environnement sont forts : difficultés de circulation, pollution et bruit.

► Les déchets et sites pollués

Les déchets ménagers et assimilés représentent plus de 1 million de tonnes par an. La quasi-totalité d'entre eux (90 %) sont mis en décharge, le tri sélectif est peu avancé, la valorisation des déchets étant à peine amorcée. La capacité d'incinération est faible et ne permet pas de valorisation énergétique.

La masse des déchets toxiques (industriels) est significative, environ 280 000 tonnes par an, et les capacités de traitement sont globalement suffisantes.

Sur le département, 25 sites pollués (anciens sites industriels, anciennes décharges ou dépôts de déchets) étaient recensés en 1998. Certains d'entre eux ont été réhabilités depuis, les autres sont en cours d'étude ou de travaux.

► Le retard de la mise en conformité des réseaux d'assainissement

Trois échéances réglementaires (1998, 2000 et 2005) ont été édictées par la Commission européenne et définissent les obligations des collectivités et les objectifs à atteindre en matière de pollution domestique.

En effet, une directive européenne du 21 mai 1991 a fixé les obligations des collectivités locales en matière de collecte et de traitement des eaux usées domestiques.

Elle prévoit la mise en conformité :

- ✓ au 31/12/1998 des agglomérations de plus de 10 000 équivalent-habitants (EH) se rejetant en zone sensible (l'étang de Berre et son bassin versant pour les Bouches du Rhône),
- ✓ au 31/12/2000 des agglomérations de plus de 15 000 EH se rejetant hors zone sensible,
- ✓ au 31/12/2005 des autres agglomérations de plus de 2 000 EH.

Au 12/12/2004, le département des Bouches du Rhône accusait un retard important. Les taux de conformité des systèmes d'assainissement étaient de :

- ✓ 62 % pour les agglomérations soumises à échéance 1998,
- ✓ 12 % pour les agglomérations soumises à échéance 2000,
- ✓ 45 % pour les agglomérations soumises à échéance 2005.

► Le poids des activités industrielles

Le département des Bouches-du-Rhône est caractérisé par une industrialisation dont les impacts sur l'environnement et les milieux sont multiples (pollution des sols, de l'eau et de l'air, rejets d'eau douce...).

► Augmentation de la fréquentation des espaces naturels

La fréquentation des espaces naturels, en particulier des forêts et des sites remarquables du département, et les loisirs de plein air est en augmentation, ce qui contribue à accentuer les pressions sur les milieux.

2.2.2 - UNE RESSOURCE EN EAU FRAGILE

Les ressources locales en eau sont fragiles du fait de leur sensibilité à l'impact des activités humaines et aux étiages sévères liés au climat et au régime méditerranéen des cours d'eau. La ressource en eau des Bouches-du-Rhône est alimentée par les eaux superficielles, les eaux souterraines, mais également par un système d'importation d'eau depuis la Durance et le Verdon.

La qualité des eaux superficielles est très bonne ou bonne pour 426 km de cours d'eau, moyenne pour 247 km et médiocre pour 75 km. Les impacts des rejets industriels, s'ils sont bien suivis pour les gros établissements, sont moins bien connus pour les plus petites entreprises.

Les ressources en eaux souterraines sont relativement importantes. Les plus significatives sont situées à l'Ouest (Crau et nappe alluviale de la basse Durance). Elles sont globalement de bonne qualité et participent à l'alimentation en eau potable.

Le département accuse un retard important dans la mise en place des périmètres de protection réglementaire des captages d'eau potable.

2.2.3 - LES RESSOURCES NATURELLES EN MATÉRIAUX

Ces ressources sont nécessaires aussi bien pour l'industrie, que pour la construction et les travaux publics.

La ressource est abondante et variée sur le territoire des Bouches du Rhône, mais l'accessibilité à cette ressource est de plus en plus difficile du fait de la pression foncière et des contraintes environnementales. Le schéma départemental des carrières approuvé par le Préfet le 1er juillet 1996, en cours de révision, expose cette problématique et les dispositions prévues pour gérer ces gisements à long terme.

2.2.4 - LA MÉDIOCRE QUALITÉ DE L'AIR

La présence de l'activité industrielle lourde et l'intensité du transport routier sont à l'origine de niveaux d'émission de polluants particulièrement élevés. Les émissions de SO₂ des Bouches-du-Rhône représentent 90 % des émissions de la région PACA et près de 15 % de celles de la France.

Les émissions de polluants (hormis le CO₂) ont cependant tendance à diminuer. Elles restent néanmoins considérables dans l'agglomération de Marseille - Aix-en-Provence (épisodes de pollution au NO₂) et surtout sur le pourtour de l'étang de Berre (émissions de SO₂ parmi les plus importantes de France). La région est fortement exposée à la pollution photochimique.

2.2.5 - L'ÉNERGIE

L'activité de production d'électricité et de transformation d'énergie (présence de raffineries) est développée dans les Bouches-du-Rhône. Parallèlement, la consommation d'énergie est forte et les impacts sur l'environnement importants (rejets d'eau douce dans l'étang de Berre, rejets atmosphériques, réseaux de transport d'énergie...).

Les énergies renouvelables, en particulier le bois, le solaire et l'éolien, sont encore peu exploitées, alors qu'elles constituent des gisements importants.

Le Port de Marseille a un positionnement historique significatif sur les énergies primaires (pétrole, gaz naturel, charbon, propane, butane) et représente une part de marché dans le domaine énergétique en France d'environ 17 %. La production d'électricité faite sur Fos reste cependant très faible avec 230 MW à comparer avec la puissance électrique installée en France qui est proche de 100 000 MW.

Avec l'apparition des énergies nouvelles (cycle combiné au gaz naturel, éolien, photovoltaïque, biomasse, ...) non génératrices de gaz à effet de serre, la ZIP de Fos présente de réels atouts pour accueillir de nouveaux investissements dans la production électrique, en cohérence avec les besoins de la Région PACA dont le déficit de production électrique est à ce jour de l'ordre de 2 000 à 2 500 MW. La croissance régulière des besoins électriques en PACA implique la création de nouveaux outils de production à horizon 2010/2015.

2.3 - LES PATRIMONIALITÉS ÉCOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

2.3.1 - LES MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ SOUMIS À DE FORTES PRESSIONS

Le territoire des Bouches-du-Rhône est majoritairement naturel et agricole. La diversité du relief, des sols et du climat confère au département un ensemble varié de sites naturels présentant une grande diversité d'écosystèmes. L'intérêt de ces milieux est reconnu dans différents inventaires :

- ✓ ZNIEFF : 49 % du territoire dont 14 % en ZNIEFF de type 1,
- ✓ ZICO : 40,5 % du territoire, notamment en Camargue et Crau,
- ✓ Zones humides d'intérêt international de la convention de Ramsar.
- ✓ Sites désignés au réseau Natura 2000

La liste des « sites Natura 2000 » et la carte du réseau Natura 2000 dans les Bouches du Rhône figurent en annexe.

Ces multiples milieux naturels offrent une grande richesse faunistique et floristique.

► La Camargue

Cette vaste région de 80 000 ha est composée d'un ensemble de milieux très divers où les degrés de salinité sont très variables.

La Camargue abrite de nombreuses espèces nicheuses rares. Elle constitue un site d'importance internationale pour l'hivernage et la migration des oiseaux d'eau.

D'importants aménagements ont été réalisés (digue à la mer, endiguement du Rhône, irrigation), permettant le développement des activités humaines (vigne, riz, pastoralisme, activités salinières...).

► La Crau

La Crau est divisée entre une steppe aride (les Coussouls ou Crau sèche) dont l'écosystème est remarquable et une Crau des prairies irriguées. Elle est entretenue dans son ensemble grâce à une activité pastorale.

Des mesures agri-environnementales ont été prises et une AOC « foin de Crau » a été définie. Cependant, aujourd'hui, l'équilibre écologique est menacé par un ensemble de pressions :

- ✓ Pressions urbaines et industrielles concentrées au Sud et liées à la zone industrielle de Fos.
- ✓ Extensions de l'urbanisation depuis les communes de Saint-Martin de Crau, Miramas, Salon-de-Provence, Arles.
- ✓ Sollicitation de la nappe phréatique : prélèvements, épandage de boues urbaines, rejets, lisiers de porc.
- ✓ Développement d'une arboriculture fruitière en filière intensive.

► La Durance

Voie historique reliant les Hautes-Alpes au Comtat, la Durance était aussi qualifiée de « fléau » de la Provence, faute de maîtrise de la rivière et de ses affluents.

La construction du barrage de Serre-Ponçon en 1961 a permis cette maîtrise et a libéré de vastes espaces où se sont développées grandes infrastructures, urbanisation, agriculture, exploitation de carrières... pour aboutir à un compartimentage nuisible à l'identité de la vallée. À cela s'ajoutent les aménagements hydrauliques réalisés par EDF à partir de 1955, qui ont profondément modifié le fonctionnement de la rivière, avec pour conséquence la modification des écosystèmes aquatiques.

Aujourd'hui, la Durance continue de subir de nombreuses altérations et se trouve au centre de plusieurs enjeux :

- ✓ Le développement des infrastructures touristiques de loisirs et de la pression urbaine.
- ✓ Les prélèvements d'eau pendant les périodes d'étiage déstabilisant les écosystèmes.
- ✓ La présence d'infrastructures de transport dans le lit du fleuve.
- ✓ L'«artificialisation» du cours de la rivière.
- ✓ L'affaiblissement des débits liés aux aménagements hydroélectriques.
- ✓ Les crues et les inondations.
- ✓ Le rabattement de la nappe phréatique.
- ✓ L'enlèvement de matériaux de qualité dans la plaine alluviale.

Les inondations représentent toujours le problème majeur de la Durance en termes de sécurité des biens et des personnes. Ce risque s'est considérablement aggravé du fait de l'enlèvement progressif du lit de la rivière et de l'absence de stratégie globale et coordonnée en matière de protection.

L'ensemble des problématiques de la Durance fait l'objet d'un rapport détaillé résultant d'une mission d'inspection interministérielle. Ce rapport se conclut par un ensemble de préconisations dont l'objectif est de rétablir une gestion durable de la Durance, intégrant de façon équilibrée les enjeux économiques liés à l'hydroélectricité, les enjeux agricoles et d'alimentation en eau, les enjeux écologiques, touristiques et ceux liés aux risques d'inondation.

► **Les eaux littorales, le milieu marin et le littoral**

Les eaux littorales et le milieu marin présentent des écosystèmes particulièrement riches. Au niveau de la Côte Bleue, ils sont protégés dans le cadre d'un parc marin.

Ils subissent un certain nombre de rejets contribuant à leur dégradation : rejets industriels, y compris portuaires, mais également domestiques. Les rejets industriels et urbains touchent en particulier le golfe de Fos et la rade de Marseille.

Le littoral du département représente 280 km de côtes. Il est soumis à des pressions anthropiques : urbanisation, développement des activités industrielles et portuaires, activités agricoles et d'élevage, fréquentation touristique. Les pressions sont plus fortes dans les secteurs très urbanisés avec une activité industrielle et maritime importante (golfe de Fos, rade de Marseille et baie de La Ciotat). En particulier, la station d'épuration de Marseille ne comporte pas d'étape biologique, celle-ci étant en cours de réalisation.

La problématique de ce littoral s'insère actuellement dans celle plus globale du bassin méditerranéen : participation à la charte de bassin, au programme RAMOGE, ou Plan Bleu et mise en œuvre de démarches communautaires de surveillance et observation dans le cadre du programme RESPECT.

► **L'étang de Berre**

Avec ses 15 500 ha, c'est le plus grand plan d'eau saumâtre d'Europe. Ce milieu, à l'origine très riche écologiquement, a été soumis à de fortes pressions anthropiques (industrialisation des rives dans les années 1930 et développement urbain) qui ont conduit à sa dégradation. De plus les énormes rejets d'eau douce et de limons par la centrale hydroélectrique de Saint-Chamas en modifiant complètement le fonctionnement : fluctuation de la salinité (chocs provoqués par la variation des rejets), évolutions des fonds dues aux accumulations de limons, piégeage dans les sédiments de la pollution chimique. A cela s'ajoute un excès de sel nutritif entraînant un niveau trophique trop élevé et un déficit chronique en oxygène.

Progressivement, la recherche d'un meilleur état d'équilibre a conduit à réduire de façon notable les rejets de limons, au détriment cependant de la Basse Durance. La solution à ce problème est à

rechercher dans le cadre général d'un plan d'action sur la Durance. Les rejets d'eau douce, malgré leur diminution en volume, constituent encore le problème majeur dans le maintien de l'équilibre écologique du milieu.

► Les cours d'eau et canaux

Ils représentent environ 1 000 km sur l'ensemble du département et offrent une certaine richesse piscicole (10 % du linéaire est classé en 1^{ère} catégorie piscicole). On distingue plusieurs ensembles hydrologiques naturels : le Rhône et sa plaine, la vallée de la Durance, les tributaires de l'étang de Berre (Arc, Touloubre et Cadière), l'Huveaune, ainsi qu'un système très ancien de canaux.

La Durance, l'Huveaune dans sa partie aval, l'Arc, la Touloubre et la Cadière dans sa partie aval sont particulièrement pollués. L'Arc, la Touloubre et la Cadière constituent, avec l'étang de Berre, un des milieux prioritaires du bassin RMC (Rhône - Méditerranée - Corse) vis-à-vis de la lutte contre l'eutrophisation et sont classés comme tels en «zone sensible».

► Les massifs et collines boisés

Les espaces boisés occupent environ 100 000 ha, les garrigues et landes 80 000 ha (sur 508 749 ha pour l'ensemble du département).

Les espaces boisés sont en augmentation (environ +10 % en 10 ans), principalement par développement spontané sur les espaces nus ou en friche. Ils sont constitués à près de 70 % par des garrigues à pins d'Alep.

Si les espaces forestiers recèlent une importante richesse naturelle, l'évolution actuelle des espaces boisés a des conséquences écologiques (fermeture des milieux, baisse de la biodiversité), paysagères (monotonie, homogénéité), et contribue à augmenter les risques d'incendie.

Parallèlement, les espaces boisés subissent des pressions liées à l'urbanisation diffuse, à une forte fréquentation dans certains cas et aux incendies.

2.3.2 - LES PAYSAGES ET LE CADRE DE VIE À PROTÉGER

Les Bouches-du-Rhône bénéficient d'une très grande variété de paysages rattachés à des éléments naturels structurants :

- ✓ Collines et montagnes provençales, sites exceptionnels (Sainte-Victoire, Sainte-Baume, Montagnette, Alpilles, Étoile et Garlaban) fournissant des perspectives et des panoramas de grande qualité.
- ✓ Plaines alluviales du Rhône et de la Durance (Camargue, Comtat et Crau) offrant à la fois aridité de la steppe des coussouls et zones humides, de notoriété internationale.
- ✓ Littoral méditerranéen où l'on trouve quelques sites remarquables et caractéristiques (Calanques, Cap Canaille, Côte Bleue, Camargue).

Aujourd'hui, certains paysages du département se trouvent en partie menacés :

- ✓ Les sites considérés comme remarquables sont confrontés à une fréquentation importante, en particulier les Calanques, la Sainte-Victoire, le massif de l'Étoile et la Sainte-Baume. D'autres sites comme l'Arbois sont également de grande valeur.
- ✓ Certains paysages produits par l'agriculture sont altérés ou en régression : les ceintures vertes de maraîchages subissent une forte pression foncière et voient l'apparition de friches ; les restanques sont peu entretenues.
- ✓ Le patrimoine bâti, bien que riche dans les Bouches-du-Rhône, fait l'objet de pressions constantes qui justifient le renforcement des protections.
- ✓ Le développement urbain a eu des incidences sur les paysages : occupation progressive des espaces par extension de l'urbanisation pavillonnaire, développement des infrastructures

routières et autoroutières, dégradation des centres anciens, médiocre qualité des entrées de villes, présence de friches industrielles et impact visuel des lignes électriques.

2.3.3 - LES MESURES DE PROTECTION ET DE GESTION

Face aux pressions auxquelles est confronté l'environnement, un certain nombre de mesures de protection et de gestion des milieux ont été mises en place afin de maintenir la biodiversité et de protéger les paysages. Ces mesures concernent principalement les sites les plus exceptionnels : Camargue, Crau Sèche, Côte Bleue et Calanques, Alpilles et Sainte-Victoire. Ces sites ont en outre vu la constitution de structures intercommunales chargées d'assurer leur gestion.

2.4 - LES RISQUES

2.4.1 - DES RISQUES NATURELS IMPORTANTS

Ils concernent principalement :

► Le risque d'inondations

La plupart des communes (102 sur 119) sont soumises aux risques d'inondations ; crues de plaines avec inondation lente (Durance, Rhône et petit Rhône), crues torrentielles avec inondation rapide (Touloubre, Arc, Cadière, Huveaune, Jarret, Aygalades), inondations urbaines très rapides dans la moitié des communes du département, crues lentes du Vigueirat... Un atlas des zones inondables a été réalisé en 1996. Mis à jour, il conserve sa place dans la gestion du risque dans les zones inondables et constitue un outil de référence. Un plan des surfaces submersibles du Rhône couvre 14 communes, des PPRi (Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles inondation) ont été prescrits dans 42 communes dont 12 ont été approuvés le 22/04/2004. Un PPRi anticipé Durance est en cours de conception inter-départementale, nouvelle façon d'aborder le risque sur la globalité d'un fleuve avec un règlement homogène et commun à toutes les communes limitrophes.

► Le risque incendie

Ce risque est aigu dans les Bouches-du-Rhône. En moyenne 2 700 ha d'espaces naturels sont détruits chaque année par des feux de forêt. Les départs de feux concernent à 80 % les zones d'interface entre espaces naturels et espaces d'activités humaines, en particulier les franges de massifs. Le risque incendie est aujourd'hui accentué par une tendance à l'enfrichement des espaces anciennement agricoles, à l'augmentation de la biomasse combustible, à l'absence d'entretien des piémonts exposés aux vents dominants, au développement de l'urbanisation au contact des massifs boisés, au mitage et à la croissance de la fréquentation des espaces forestiers. Les espaces urbanisés en forêt sont insuffisamment équipés en moyens de lutte contre l'incendie (accès, réseaux d'eau et niveaux de pression idoines).

Le Plan Départemental pour la Protection des Forêts contre l'Incendie (PDPFCI) sera prochainement approuvé et définira les actions à conduire en matière de prévention, de surveillance et de lutte, avec une déclinaison par massif. Il désignera également les secteurs prioritaires pour l'élaboration des PPRIF.

Trois Plans de Protection des risques d'Incendie de Forêt (PPRIF) ont d'ores et déjà été prescrits, sur les communes de Marseille, Allauch et Trets. D'autres communes seront également concernées en 2007.

► Le risque sismique

Un risque sismique moyen existe dans le département, mais le nombre de séismes est relativement faible.

2.4.2 - DES RISQUES TECHNOLOGIQUES LOCALISÉS ET SIGNIFICATIFS

Les risques technologiques sont importants dans certains secteurs. 28 communes du département sont concernées par des risques industriels : il s'agit du golfe de Fos, du pourtour de l'étang de Berre, de la vallée de la Durance et de l'agglomération de Marseille. Sur ces communes, 58 établissements « à risques » sont répertoriés et relèvent de la directive Seveso II, 43 dits « seuils hauts » et 15 dits « seuils bas ». Mises à part les installations à risques, le département compte 619 installations classées soumises à autorisation.

Un nombre important de mesures sont déjà prises pour la prévention des risques : plans d'urgence pour 43 entreprises « à risques », contraintes d'urbanisation autour des sites Seveso, structure d'information permanente à Martigues...

Le risque nucléaire concerne 3 communes : Saint-Paul-lès-Durance, Jouques et Istres. Un risque de rupture de barrage est présent dans 39 communes. Les transports de matières dangereuses touchent 42 communes.

3 - L'ÉTAT DE L'AMÉNAGEMENT

Les Bouches-du-Rhône ont vu ces dernières décennies les évolutions du mode de peuplement influencer fortement sur la consommation d'espace. Les évolutions prévisibles demandent une maîtrise de l'aménagement adaptée aux caractéristiques spécifiques de l'Est et de l'Ouest du département.

En effet, ces deux espaces, s'ils sont complémentaires, répondent à des fonctionnalités et des logiques différentes :

- ✓ À l'Est, un espace polycentrique au sein duquel l'efficacité et la fonctionnalité du processus de métropolisation restent fortement tributaires des conditions de communication, de circulation et d'échanges.
- ✓ À l'Ouest, un territoire en évolution où le développement des activités économiques et logistiques et l'importance de la fréquentation touristique imposent la recherche d'un équilibre harmonieux entre développement et protection pour l'attractivité du territoire et le maintien de la qualité du cadre de vie.

Les enjeux et les objectifs d'aménagement devront être étudiés, évalués et hiérarchisés en prenant en compte ces différents paramètres et leur contribution à l'affirmation d'un positionnement européen des Bouches-du-Rhône.

3.1 - DÉMOGRAPHIE, CONSOMMATION D'ESPACE ET COMPOSANTES DU TERRITOIRE

3.1.1 - ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET CONSOMMATION DE L'ESPACE

La répartition dans l'espace des établissements humains (habitat, activités, réseaux) est à la fois un objet de constat et un objectif des politiques d'aménagement. Ces dernières consistent en effet, une fois le constat fait, à optimiser ou à modifier ces différentes géographies en fonction de critères qui contribuent à déterminer les différents niveaux de pouvoirs publics.

Les évolutions du peuplement dans les Bouches-du-Rhône contribuent à fournir une première vue d'ensemble relative à l'aménagement, qui sera ensuite développée en considérant successivement :

- ✓ Démographie, peuplement et densités.
- ✓ Les principales composantes des Bouches-du-Rhône.

3.1.1.1 - L'ÉVOLUTION 1962-1999

► L'évolution démographique : + 600 000 habitants en 37 ans

De 1962 à 1999, le département a accueilli près de 600 000 habitants supplémentaires, soit pratiquement la moitié de sa population d'alors – 1 248 000 habitants – pour l'amener, en 1999, à 1 836 000 habitants.

► Éléments de comparaison

COMPARAISON ENTRE DÉPARTEMENTS (populations et densités)

	1962		1999		Indice d'évolution
	P (milliers)	d*	P (milliers)	d*	
Bouches-du-Rhône	1248	245	1835	361	147
Alpes-Maritimes	618	145	1011	235	163
Haute-Garonne	695	110	1046	165	150
Loire-Atlantique	800	118	1134	166	142
Nord	2295	399	2555	444	111
Rhône	1181	363	1578	485	133
Seine-Maritime	1033	165	1239	197	120
France (métropole)	46520	85	58480	109	125
Île-de-France	8470	705	10950	912	129

Densité d* : en hab./km²

(Source : INSEE – Recensements de la population)

Cette évolution démographique a été le double de l'évolution nationale. Elle est équivalente à celle qui a marqué des départements comme les Alpes-Maritimes, la Haute-Garonne et la Loire-Atlantique. Elle a été très supérieure à celle qui a caractérisé des départements littoraux et industriels comme la Seine-Maritime ou le Nord. Elle a également été sensiblement supérieure à la croissance démographique de l'Île-de-France et du département du Rhône.

► Estimation de la consommation d'espace

En l'absence de données précises sur les consommations d'espace sur une aussi longue période, on peut estimer⁷, en règle générale et hors de toute spécificité locale, que chaque habitant supplémentaire a nécessité l'utilisation d'environ 0,12 ha d'espace supplémentaire, et ce **pour tous usages confondus** : résidentiel, activités et réseaux d'infrastructures.

En se fondant sur cette estimation on peut considérer qu'une quantité approximative de **70 000 ha** – soit 700 km² –, autrement dit le **1/7^{ème} de la surface totale du département**, a été nécessaire pour **accueillir cette croissance démographique**.

Autant dire que dans un territoire dont la géographie est si contrainte (grands espaces naturels de plaines et massifs, espaces agricoles) et où la densité urbaine du lieu de peuplement, initialement très majoritaire, était si élevée (densité résidentielle à Marseille en 1968 = 3 700 habitants/km² ou 37 habitants/ha), on ne peut pas être surpris de la formidable mutation de l'aménagement urbain.

Cette mutation est d'autant plus forte qu'elle s'est opérée sur un territoire où la répartition des densités était très inégale, et où la consommation d'espace a plus que doublé en moyenne, pour une augmentation de population de 50 %. On peut donc parler d'une sur-consommation en particulier dans le périurbain.

Si l'état de l'aménagement aujourd'hui porte nécessairement la trace d'une mutation passée si forte, quelles sont les perspectives du peuplement et donc des consommations d'espaces pour demain ?

3.1.1.2 - ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : VERS UN INFLÉCHISSEMENT

Le tableau qui suit présente le résultat de projection de population à l'horizon 2020.

⁷ À partir d'évaluations précises sur longues périodes réalisées dans le cadre des études relatives à la D.T.A. de l'estuaire de la Loire – DRE des Pays de la Loire, Maîtrise de l'étalement urbain ; DBW-TETRA, décembre 2000.

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES À L'HORIZON 2020 POUR LE DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Passé récent			Projections à 2020	
			OMPHALE	
Population 1975	p1	Population 1999	Population 2020	p2
1 633 000	0,49 %	1 835 000	2 033 000	0,49 %

(Source : INSEE)

p1, p2 : taux annuel moyen d'évolution de la population

Parmi les différents scénarios d'évolution de population définis avec le modèle OMPHALE, après observations et résultats de la collecte 2004, l'INSEE a recalé ses projections de population et privilégié le «scénario tendanciel équilibré» établi suivant les comportements migratoires.

► Perspectives démographiques et consommation d'espace

	35 dernières années 1962-1999	dont les 24 dernières années 1975-1999	années à venir 1999-2020
Δ POPULATION	+ 600 000	+ 200 000	+ 198 000
Δ UTILISATION D'ESPACE (en ha)	+ 70 000	ND	+23 000

(Source : INSEE et DDE)

Ce tableau appelle deux commentaires :

- ✓ Il est à peu près certain que les consommations d'espaces futures seront nettement inférieures à celles qui ont dans le passé si profondément transformé l'état de l'aménagement du département, en particulier en ce qui concerne les grands équipements, pour la plupart déjà réalisés ou réservés sur les documents d'urbanisme, et qui, pour la période considérée, ne sont pas à reproduire au même niveau.
- ✓ Le chiffre de 23 000 ha de consommation d'espace pour les années futures n'est donné qu'à titre indicatif car il suppose la reconduction des pratiques anciennes.

L'aménagement est aussi une politique. Il peut être considéré opportun de diminuer ce chiffre projeté, d'utiliser des terrains considérés comme urbanisés pour de nouveaux usages (réhabilitation des friches, densification, mixité), de choisir judicieusement la localisation des nouveaux espaces de développement dans la logique du développement durable.

S'orienter dans cette voie requiert une analyse plus complète et détaillée de l'état de l'aménagement.

► Localisation de l'évolution démographique

Si l'on étudie les projections de population au niveau infra-départemental en s'appuyant sur les **comportements migratoires de la période 1990-1999**, les taux de croissance varient fortement d'un secteur à l'autre du département. Alors que le taux annuel moyen de croissance de la population s'établirait à 0,49 % pour le département sur la période 1999-2020, il serait supérieur à 1 % pour le secteur d'Aubagne ou le secteur de Nord Alpilles et proche de 1 % pour le pays d'Aix-en-Provence ou le

pays salonais. **Ceci laisse supposer pour la période 1999-2020, une variation totale de population allant de 20 à 30 % pour ces différents secteurs contre 11 % en moyenne pour le département.**

Il faut noter qu'avec une projection, fondée sur les **comportements migratoires moyens observés de 1982 à 1999**, et qui prend donc en compte une croissance plus faible pour l'ensemble du département avec un effet de péri-urbanisation plus important, ce phénomène est encore accentué puisque les variations totales de population peuvent approcher 40% pour le secteur d'Aubagne, dépasser les 30 % pour le pays d'Aix-en-Provence ou pour le secteur de Nord-Alpilles.

Ainsi les capacités d'extension de l'urbanisation apparemment plus limitées sur ces secteurs, pourraient entraîner de **fortes tensions** dans les secteurs **d'Aubagne et de Nord-Alpilles** et, à un degré moindre, sur le **pays d'Aix-en-Provence**.

3.1.2 - LES PRINCIPALES COMPOSANTES EST ET OUEST DES BOUCHES-DU-RHÔNE

L'approfondissement des données relatives au peuplement (croissance, densité), mais également de celles concernant l'armature urbaine, l'économie et les espaces naturels, permet de mettre en évidence deux grandes composantes des Bouches-du-Rhône aux caractéristiques différenciées.

À ces grandes composantes territoriales correspondent de grandes problématiques d'aménagement que chaque projet territorial aura à prendre en compte.

3.1.2.1 - L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE

Une région urbaine très dense qui regroupe 1 594 000 habitants sur une surface de 2 597 km² et a une densité moyenne égale à 614 hab/km²; soit, pour des surfaces équivalentes, une densité comparable ou même supérieure à celle de régions comme la Randstad Néerlandaise, le Sud-Est de l'Angleterre (hors ville de Londres), le couloir rhénan et la région italienne de Ligurie.

Peut-on pour autant qualifier le mode de développement durant ces dernières décennies :

- ✓ **Péri-urbanisation ?** Oui, car l'urbanisation s'est développée dans un premier temps aux abords de l'agglomération principale, en l'occurrence la ville de Marseille et les villes voisines puis au-delà des chaînes de l'Étoile, de l'Estaque et de Saint-Cyr...
- ✓ **Étalement urbain ?** Oui, dans la mesure où des éléments urbains ont été disposés « les uns à côté des autres », occupant, à l'Est du département, l'essentiel des fonds de vallée ; non, dans la mesure où ils n'ont pas été disposés de façon indifférenciée vis-à-vis des espaces naturels et forestiers en particulier.
- ✓ **Arbitrages nécessaires quant à l'aménagement ?** Oui certainement, comme ailleurs dans les régions urbaines très denses où il s'agit de trouver le point d'équilibre entre espaces urbanisés, espaces agricoles de fait périurbains et espaces naturels mais en tenant compte ici des grandes unités naturelles qui subsistent encore aujourd'hui.

3.1.2.2 - L'OUEST DÉPARTEMENTAL

C'est un secteur mixte de villes moyennes et petites, et d'espaces agricoles et naturels, dont la densité de peuplement est six fois inférieure à celle de la région urbaine marseillaise avec une superficie équivalente (2 550 km²). Ce premier signe distinctif n'est que l'illustration d'une situation composite et singulière à plus d'un titre.

L'Ouest départemental se compose de deux territoires distincts :

- ✓ La Camargue et la Crau, au Sud, marquées par une forte « densité » d'une part d'écosystèmes et d'infrastructures naturelles et d'autre part de mode d'exploitation soit très intensives (riz), soit très extensives (élevages taurins, équins et ovins, récolte du sel).
- ✓ La partie Nord, délimitée à l'Ouest par le Rhône et au Nord par la Durance, regroupe la quasi-totalité des centres urbains.

La ville centre, Arles, troisième ville du département, est la seule grande ville fluviale des Bouches du Rhône, et dont le port accueille aussi du transport maritime. Cette cité, en reconversion économique, se redéploie notamment sur l'imagerie, la photographie et l'édition. Un maillage de villes petites et moyennes, dotées de services collectifs à la population, développe des activités économiques principalement axées sur la filière agricole (Val de Durance, Plaines irriguées au Nord et au Sud des Alpilles), l'agro-alimentaire et la logistique associée.

3.2 - LES FONCTIONNALITÉS ET LES LOGIQUES DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ET DE L'OUEST DÉPARTEMENTAL

3.2.1 - L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE

Le phénomène de concentration des activités et des emplois apparaît aujourd'hui de plus en plus fréquemment dans les grandes villes urbaines.

Aussi une région urbaine qui fonctionne est bien souvent un territoire complexe où tous circulent aisément entre les différentes polarités, où les compétences des hommes sont valorisées sans exclusion et, enfin, où se singularisent quelques territoires « riches » d'un rassemblement dense et contigu de fonctions économiques liées aux secteurs en développement : formation, recherche, traitement de l'information, industries des biens culturels et des loisirs, médias, banque-finance...

3.2.1.1 - UN TERRITOIRE ENTRE CLASSICISME ET SINGULARITÉ

La morphologie – ou géographie – de la région urbaine marseillaise est à la fois classique et originale.

Classique, parce qu'ici comme ailleurs – région urbaine lyonnaise, couloir genevois-savoyard des Alpes du Nord, estuaire de la Loire et sa circonférence métropolitaine regroupant Nantes, Saint-Nazaire et la Presqu'île Guérandaise –, les fonctions qui « font » la ville ne se focalisent plus en un seul point – Marseille en l'occurrence – mais ont investi un espace beaucoup plus vaste, à l'échelle des mobilités mécanisées et de la différenciation croissante des choix de localisation et de consommation des hommes, des entreprises et aussi des administrations elles-mêmes.

Originale, pour au moins trois raisons :

- ✓ **La géographie physique très compartimentée** de ce territoire entre chaînes de montagnes, étang de Berre et littoral très découpé **a disjoint les différentes composantes territoriales** qui sont autant de parties d'un tout : la région urbaine marseillaise.
- ✓ **La conscience des acteurs d'appartenir à une même région urbaine** et de ce fait de partager un certain nombre d'enjeux communs **est plutôt récente**, comparativement à ce qu'elle est dans d'autres régions urbaines polycentriques en France, ce qui n'est pas un facteur favorable à la constitution de politiques d'aménagement à la bonne échelle.
- ✓ La progressive constitution de la région urbaine marseillaise **ne s'est pas traduite par la constitution d'une suburbia « sans limites » et sans césures** ; au contraire, elle apparaît comme un complexe assemblage d'espaces urbanisés, d'espaces agricoles souvent de grande qualité et d'espaces naturels attractifs et protégés. D'où une certaine complexité des questions d'aménagement.

3.2.1.2 - LA PREOCCUPANTE QUESTION DES TRANSPORTS DEPLACEMENTS

Le desserrement urbain, la multiplicité des polarités économiques et d'emploi sur ce territoire génèrent d'importants flux de déplacements/transports. Ces flux qui ne cessent de progresser sont essentiels au bon fonctionnement et à la valorisation de cet espace. Mais l'examen actuel de la situation fait état de dysfonctionnements forts.

Sur le plan routier, les axes principaux ont dépassé le seuil de gêne et accueillent un cumul de trafics préjudiciables à leur fonction :

On accède à **Marseille** par trois pénétrantes autoroutières (A7, A50, A55) qui sont autant de fractures dans et entre les quartiers traversés, concourant à l'asphyxie de la ville par leur logique d'entonnoir.

À **Aix-en-Provence**, l'A8 et l'A51 assurent simultanément des trafics de transit, des trafics d'échanges et des trafics internes avec concentration de nuisances phoniques, coupures urbaines, congestion croissante.

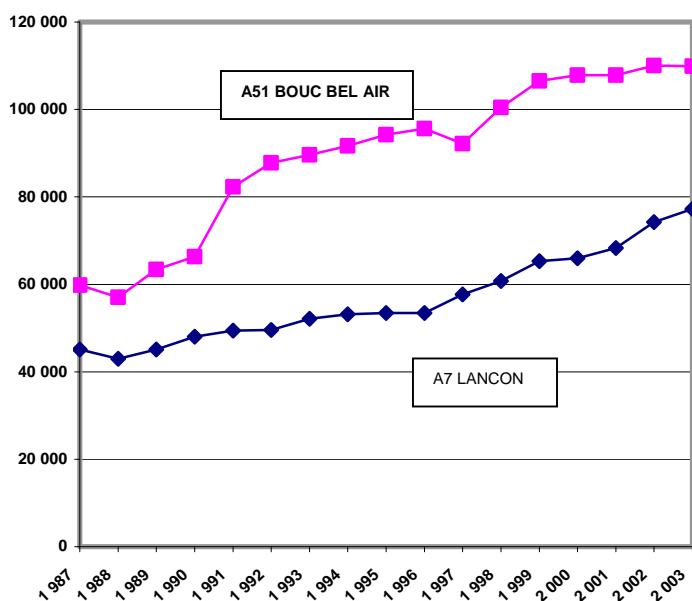
Un tableau quelque peu similaire pourrait caractériser le secteur **Martigues/Port-de-Bouc** avec l'A55 et **Aubagne/Huveaune** avec le système (autoroutier) A50 - A501 - RN8.

Cet état de fait résulte en grande part d'un partage modal très défavorable aux transports collectifs.

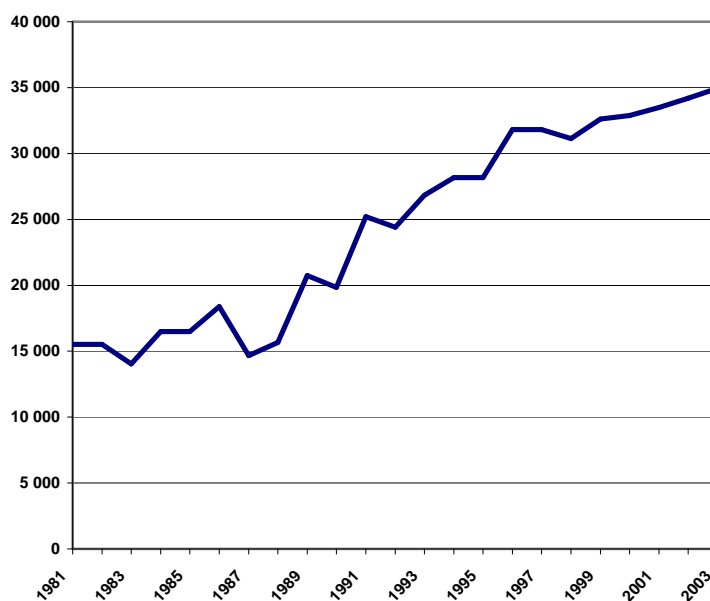
En considérant les seuls échanges entre les zones constituant la région urbaine marseillaise, le mode voiture particulière (VP) assure plus de 90 % des déplacements mécanisés correspondants. Cela explique les très hauts niveaux de trafics enregistrés par exemple en 2003 sur l'A7 section commune au Nord de Marseille : 142 000 véhicules/jour, sur l'A51 entre Aix centre et les Milles : 130 000 véhicules/jour, ou sur l'A50 entre Marseille et Aubagne : 124 000 véhicules/jour.

L'observation des taux de croissance sur de nombreux axes est préoccupante :

- ✓ A 51 au niveau de Bouc Bel Air : **+ 84 % en 16 ans**
- ✓ A 7 au niveau de Salon de Provence : **+ 71 % en 16 ans**
- ✓ RD 6 au niveau de Gardanne Ouest **+ 150 % sur 20 ans**



Evolution du trafic journalier des autoroutes A7 et A51



Evolution du trafic journalier de la RD 6

Quant aux transports en commun, ils assurent moins de 9 % des déplacements motorisés, et ce taux déjà faible oscille entre 3 et 7 % hors Marseille. De plus, l'observation des dernières années montre qu'à population à peu près constante, le taux de déplacements en transports collectifs n'évolue pas, alors même que celui des déplacements en voiture particulière connaît une croissance annuelle de 3 %.

Ce partage modal totalement déséquilibré est le fruit d'un retard de plus de 20 ans dans le domaine des transports collectifs, en particulier à l'échelle métropolitaine.

Le réseau ferroviaire sur l'aire métropolitaine marseillaise se compose de quatre lignes ouvertes aux services voyageurs et fret : Marseille-Aix, Marseille-Aubagne-La Ciotat, Marseille-l'Estaque-Miramas via Rognac, Marseille-l'Estaque-Miramas via Martigues. Sept lignes (courtes distances) sont également exploitées pour le service fret. Une bonne part de ce réseau justifie d'importantes actions pour le hisser au niveau de service d'un TER métropolitain et régional : électrification, doublement de voies, cadencement, ré-affectation d'exploitation entre voyageurs et fret... Le Contrat de Plan Etat-Région, en cours, accorde un réel effort au développement du ferré et les premières actions ont été engagées dans les Bouches du Rhône (Côte Bleue-Istres, Marseille-Aix, Marseille-Aubagne..).

Une centaine de liaisons par autocars, organisées par le Conseil Général sur l'ensemble du département et exploitées par 45 entreprises de transports routiers complètent l'offre actuelle.

Face au tout routier, et malgré les avancées récentes, l'offre en transports en commun demeure très en retrait pour un tel espace métropolitain.

3.2.1.3 - POLYCENTRISME ET MÉTROPOLISATION : ENTRE EFFICACITÉ ET FONCTIONNALITÉ

La nature polycentrique de la région urbaine marseillaise découle en premier lieu de l'importance du nombre de villes comptant 20 000 habitants et plus : Marseille avec près de 800 000 habitants (RGP 1999) puis Aix-en-Provence avec plus de 134 000 habitants (RGP 1999), mais aussi une dizaine de communes de 20 000 habitants et plus, Martigues, Aubagne, Istres, Salon-de-Provence, Vitrolles, Marignane, La Ciotat, Miramas, Gardanne, Les Pennes-Mirabeau.

Elle s'apprécie ensuite à partir de l'analyse de la localisation de trois fonctions urbaines importantes⁸ :

- ✓ le grand commerce,
- ✓ l'enseignement supérieur,
- ✓ les zones d'activités en particulier à dominante industrielle : les Z.A.I.

► Répartition spatiale de trois grandes fonctions urbaines

Composantes territoriales de la région urbaine marseillaise	Pôles Commerciaux		Enseignement supérieur Académie Aix-Marseille (Effectifs)	Activités industrielles	
	Nombre de communes concernées	Surface (en m ²)		Nombre de communes concernées	Effectifs industriels salariés 2002
Marseille ville	1	410 000	45 476	1	17 000
Nord et Est Marseille Aubagne la Ciotat	3	260 000	Non ventilés	4	7 000
Bassin d'Aix- Rousset	1	149 000	40 466	3	10 000
Etang de Berre + Salon-de- Provence	6	176 000	Non ventilés	9	23 000
TOTAL	15	995 000	100 914 (dont 14 972 reste académie)	17	57 000

⁸ Sources correspondantes : étude CCIMP pour SDC 2005 ; Données Inspection Académie entrée 2003-2204., Edition 1999 ; ASSEDIC ; D.R.I.R.E. L'Atlas industriel de la région PACA, Edition 2002.

- ✓ La localisation de la **fonction «enseignement supérieur»** illustre bien le **caractère multipolaire** :
 - partage historique de cette fonction quasi exclusivement entre Marseille et Aix-en-Provence,
 - contribution d'autres villes à la répartition des grandes fonctions collectives : justice, santé, enseignement, administration générale, culture.
- ✓ La localisation des **centres commerciaux** révèle l'**influence de la géographie de la population**, mais **aussi des autoroutes et échangeurs**, d'où les places importantes occupées, à cet égard, par les **territoires «intermédiaires»** entre Aix-en-Provence et Marseille que sont l'étang de Berre – partie Est – et le Nord et l'Est marseillais.
- ✓ La géographie des **secteurs d'activité économique** à dominante **industrielle** illustre la place importante des **rives de l'étang de Berre**, ce qui correspond aux orientations et prévisions établies lors des travaux de l'O.R.E.A.M. On note cependant l'**importance maintenue de Marseille-ville** et les quelques **10 000 emplois industriels implantés plus récemment** que ceux de l'étang de Berre, soit dans le **bassin d'Aix-en-Provence** (Aix-les-Milles et Rousset), soit dans l'**Est et le Nord marseillais** (Aubagne - Gémenos notamment).

► **Le nécessaire renforcement urbain de Marseille et des pôles urbains**

Une région polycentrique vaut pour le développement ce que valent – chacune dans sa spécialité – ses différentes composantes. Plus et mieux Marseille excellera, plus et mieux la région urbaine, et même au-delà le département et la région, seront attractifs et se développeront.

Or la ville la plus peuplée, Marseille, n'est pas à la place que son histoire, sa localisation et sa taille exigeraient. **Un rattrapage substantiel est nécessaire** au profit de la ville, de l'ensemble de la région urbaine et au-delà. Cet effort de revitalisation-renouvellement urbain a déjà commencé.

Tel est bien en effet le sens de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, projet partenarial État/Ville de Marseille/Conseil Régional/Conseil Général/Communauté Urbaine «Marseille-Provence-Métropole». Mais le renforcement urbain de la métropole passe aussi par le renforcement des centralités qui participent à sa constitution. Le caractère polycentrique de cette métropole illustre toutes les difficultés, mais aussi toutes les opportunités, qui existent dans le processus de métropolisation à l'œuvre, et la recherche difficile d'effets de synergie entre :

- ✓ l'affirmation de la centralité (effet de concentration en un point de fonctions, des services et des rôles métropolitains qui font masse et qui encouragent les activités métropolitaines supérieures). Marseille, centralité principale, doit trouver matière à amplifier son développement dans le cadre d'un espace métropolitain mieux structuré et renforcé.
- ✓ la valorisation de la diversité des fonctions métropolitaines qui résulte des contributions propres à chaque sous-ensemble départemental (Marseille, Aix, Est Etang de Berre, Vallée de l'Arc, Vallée de l'Huveaune, Ouest Etang de Berre...)
- ✓ l'amélioration de la fonctionnalité (par une meilleure répartition, une complémentarité et une accessibilité élargie aux fonctions et services métropolitains).

3.2.1.4 - SEGMENTATION SPATIALE ET SOCIALE

L'aire métropolitaine marseillaise est un territoire où les différences sociales sont fortes.

Quand on considère les données de revenu des ménages et du taux de chômage, un écart sensible sépare deux ensembles de communes ou groupes de communes, même s'il existe au sein de chacune d'elles des poches de pauvreté ou de richesse en opposition avec les moyennes observées :

- ✓ Communes ou composantes territoriales avec **indicateurs socio-économiques élevés** : arrondissements du Sud de Marseille et en général communes du pays d'Aix-en-Provence, en y rattachant certaines communes relevant des cantons de Gardanne – Bouc Bel Air, Cabriès – et de La Ciotat – Cassis, Carnoux-en-Provence et Ceyreste, par exemple –.

- ✓ Communes ou composantes territoriales avec **indicateurs socio-économiques** bas : arrondissements du Nord et du Centre de Marseille, beaucoup de communes des rives Est et Sud de l'étang de Berre : Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis, Miramas, commune de la Ciotat et une partie des communes de celles des cantons de Gardanne et des Pennes-Mirabeau.

Les écarts de situation ont tendance à s'accroître au plan spatial et le marquage social se traduit également en matière d'habitat.

Le parc départemental se compose de 840 500 logements et présente trois caractéristiques essentielles :

- ✓ Une tendance à la spécialisation des espaces, avec :
 - Un habitat collectif majoritaire dans les villes principales de l'agglomération Marseille-Aix-en-Provence avec plus de 75 % mais également dans les villes du pourtour de l'étang de Berre et dans quelques communes telles que Arles, Cassis, La Ciotat, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Tarascon et Châteaurenard.
 - Un habitat individuel dominant dans les communes de moins de 10 000 habitants (plus de 75 %) traduisant un phénomène de péri urbanisation qui s'atténue (1990-1999) mais qui se reporte plus loin.
- ✓ Un parc social moyennement représenté, mais surtout très inégalement réparti entre les communes et au sein des villes principales.
 - Le parc social représente 16 % du parc total et se concentre sur Marseille (plus de 50 % du parc social départemental), sur les communes de l'étang de Berre et quelques communes telles que Arles, Salon-de-Provence, Aubagne, La Ciotat et Aix-en-Provence. À Marseille, les quartiers Nord accueillent le quart des logements sociaux du département.
- ✓ Une pression foncière forte, voire préoccupante dans de nombreuses zones :
 - Il s'agit d'Aix-en-Provence et de son pays, du Nord Alpilles sous l'influence d'Avignon, du centre ville de Marseille et de sa couronne, du secteur d'Aubagne et, dans une moindre mesure, des communes littorales du Sud-Est et de la Côte Bleue. Une des conséquences de ces pressions est l'étalement de la péri urbanisation à l'Est jusque dans le Var et au Nord jusque dans le Vaucluse. Une autre conséquence concerne la difficulté à diversifier l'offre de logements et plus particulièrement l'offre sociale, en raison de la cherté croissante du foncier.

Ces différenciations sociales et spatiales porteuses de ségrégation sont contraires à l'objectif des pouvoirs publics d'obtenir un niveau satisfaisant de mixité tant sociale que territoriale.

Les stratégies d'aménagement relevant de la D.T.A. devront prendre en compte et influencer sur les facteurs propices à réduire ces différences et inégalités.

À cet égard, quatre éléments sont à rappeler :

- ✓ L'accessibilité aisée de tous les lieux d'habitat à ceux d'emplois, de commerces, de fonctions collectives est une des premières armes de l'aménagement pour favoriser le développement des transports en commun. On a vu, à cet égard, qu'un grand effort est à accomplir pour offrir des transports collectifs qui soient une alternative réelle aux déplacements quasi-exclusivement effectués en voiture particulière.
- ✓ L'enjeu des transports collectifs, dont l'objectif principal consiste à reconquérir une part de marché significative des déplacements effectués en mode individuel, participe aussi de la cohésion territoriale : réduction des effets d'engorgement (en particulier dans les arrondissements Nord de Marseille et dans le couloir Marseille - étang de Berre - Aix-en-Provence) et offre de service sur un ensemble de sous espaces jusqu'alors non pourvus.
- ✓ Le renouvellement urbain, tel qu'il a été mentionné ci-dessus, est aussi un levier efficace pour lutter contre les excessives différences sociales et territoriales. **L'urbanisation très disjointe de ces dernières décennies a favorisé les différences socio-spatiales.**

- ✓ Les politiques d'aménagement ont tendance à considérer prioritairement les sites par rapport aux personnes. Ces différences sociales qui se lisent dans les formes extrêmes d'habitat (quartiers HLM, secteurs de logements individuels haut de gamme...) apparaissent encore plus marquées dans des domaines tel que l'éducation.

3.2.1.5 - MITAGE OU DENSITÉ

Le territoire Est du département, notamment les secteurs de Marseille, Aubagne-Cassis-La Ciotat, le pays d'Aix-en-Provence, bénéficie d'une dynamique de l'habitat et/ou de l'économie qui se traduit par une demande foncière d'autant plus forte qu'elle se porte sur un volume limité d'espaces disponibles.

L'urbanisation occupe la plupart des espaces faciles à aménager (plaines, couloirs entre les reliefs, etc...). Les implantations de ces dernières décennies se sont souvent faites suivant les disponibilités et les opportunités foncières, mais aussi le long ou à proximité des grands axes de circulation et selon des formes peu denses.

Le développement à venir devra savoir économiser l'espace par une optimisation de l'existant et des grands réseaux mais aussi par l'établissement et la mise en oeuvre de projets urbains aptes à repenser les modes et formes des urbanisations nouvelles.

3.2.2 - ARLES ET L'OUEST DÉPARTEMENTAL

3.2.2.1 - UN TERRITOIRE MODIFIÉ PAR LE DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE

Ce territoire dispose de grands espaces avec une faible densité. Il est proche des flux et des trafics Est-Ouest ainsi que des régions Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et bénéficie de l'accès à l'ensemble des modes de transports continentaux : rail, route, fleuve.

De plus, se trouve, dans sa partie sud, la zone de développement portuaire de Fos-sur-Mer qui, sur ses 10 000 hectares, ambitionne une augmentation substantielle des flux et des trafics.

Ce territoire est donc le lieu privilégié d'implantation des entreprises de transport et de logistique, ce qui va à nouveau induire des trafics ferrés, fluviaux, mais également routiers.

Ces éléments sont de nature à profondément modifier le fonctionnement de ce territoire.

Les choix d'aménagement et d'équipement devront être étudiés en anticipant sur les conséquences à moyen et long termes de ces différentes options, et mis en perspective pour un développement durable de cet espace.

3.2.2.2 - UN TERRITOIRE QUI DOIT TROUVER SON ÉQUILIBRE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET PROTECTION

Ce territoire subit une double pression :

- ✓ Pression pour le développement économique, car les terrains sont, dans certains secteurs, peu onéreux à l'achat et en coût d'aménagement (terrain plat, libre de construction, tènements de grandes superficies, sol souvent de bonne qualité pour la construction),
- ✓ Pression pour le développement de l'habitat, car les espaces sont de qualité remarquable comme les Alpilles, la Camargue et très attractifs, en particulier pour l'habitat individuel très peu dense.

De plus, la mise en service de la gare TGV d'Avignon, à proximité immédiate des Bouches-du-Rhône, et le projet de liaison Est-Ouest (LEO) traversant la plaine du confluent Rhône-Durance de Barbentane à Châteaurenard-Nord avec deux échangeurs et la déviation de Rognonas, constituent deux actes d'aménagement porteurs de pression d'urbanisation sur toute la partie Nord de la chaîne des Alpilles.

L'enjeu pour l'Ouest départemental sera :

- ✓ De tirer profit de ces grandes infrastructures tout en maîtrisant les pressions qu'elles génèrent,
- ✓ D'insérer le port d'Arles dans les enjeux du transport marchandises de l'axe rhodanien et de la logistique,
- ✓ De conforter les filières d'excellence dans les domaines agroalimentaires (élevage, bois) mais aussi les secteurs économiques spécifiques (édition, imagerie..),
- ✓ D'inclure dans les projets de développement la préservation des richesses naturelles et patrimoniales, des espaces agricoles ainsi que des équipements hydrauliques qui font l'attractivité et la spécificité de ce territoire.

► La question de la préservation des surfaces agricoles utiles

Certes le dynamisme de la filière agroalimentaire est réel dans la basse vallée de la Durance et la plaine de Tarascon. Malgré tout, l'apparition de friches agricoles est notée.

La préservation des surfaces agricoles les plus riches est alors à considérer attentivement à la lumière des évolutions d'urbanisation. Un souci équivalent devra marquer les projets d'aménagement quant à leurs impacts sur les espaces naturels et les écosystèmes.

► Les ensembles singuliers de la Camargue et de la Crau

- ✓ **Une grande offre de nature – pas si naturelle –**
Ce grand territoire deltaïque – majoritairement sec dans la Crau et humide en Camargue – est souvent considéré comme une grande offre de nature presque miraculeusement «préservée», le long d'un rivage où en général urbanisation et industrialisation ont contribué à constituer, en France mais aussi dans beaucoup d'autres pays riverains de la Méditerranée, un continuum humain et urbain.
Cette vision est vraie et fausse :
 - **Vraie**, si on considère le contraste relatif entre la densité humaine ici considérée – 51 hab/km² – et la densité par exemple du territoire littoral méditerranéen français avoisinant, de Menton à Argelès-sur-Mer - 500 à 600 hab/km² -.
 - **Fausse**, car ce grand espace naturel n'est pas à «l'état de nature» mais **plutôt une production de nature** par l'aménagement-exploitation d'éléments naturels. La Camargue et la Crau aussi sont aujourd'hui les résultantes d'équilibres fragiles entre l'exploitation de la ressource en eau et les différents usages des espaces. Ces espaces eux-mêmes concernent parfois des activités partiellement contradictoires : chasse, agriculture intensive ou extensive, exploitation du sel marin, tourisme, protection et valorisation des écosystèmes. L'équilibre entre elles est fragile.
- ✓ **Une valeur d'exemple à l'échelle internationale**
La Camargue et la Crau constituent, à l'échelle départementale mais aussi nationale et européenne, une exception naturelle, culturelle et économique. Ces espaces ont valeur d'exemple dans une logique de développement durable où il s'agit de trouver une conciliation de long terme entre un développement économique raisonnable, le maintien d'un niveau acceptable d'équité sociale⁹ et la valorisation de ressources naturelles peu ou pas renouvelables.
- ✓ **Un enjeu sous forme d'alternative**
L'alternative d'aménagement est alors la suivante :

⁹ Bien nécessaire pour des populations qui à cet égard se caractérisent par des indicateurs socio-économiques à peu près aussi bas que ceux mentionnés supra pour des territoires comme le Nord de Marseille ou certaines communes riveraines de l'étang de Berre.

- ✓ Valorisation de l'identité «camarguaise» où ces éléments tout à fait singuliers de nature et de culture sont préservés, adaptés et constituent la base d'un développement lui-même singulier où le tourisme, associé à culture et nature, est en forte progression.
- ✓ Transformation forte sous forme d'une ouverture de la Camargue aux flux et influences qui l'entourent, soit, en échange d'un développement peut-être plus important, le risque de diminuer les singularités qui sont aussi l'exceptionnalité de cet espace.

Le souci de trouver le point d'équilibre adéquat entre perspectives de développement et impératifs de protection-valorisation des espaces naturels vaut également pour la Crau et pour les Alpilles.

3.2.2.3 - LE RATTACHEMENT AU RESTE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Cet espace est essentiel au fonctionnement et au rayonnement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.

► Par son potentiel de développement économique :

- ✓ lié au développement potentiel de l'activité portuaire entre maritime et fluvial,
- ✓ lié également à sa position géographique au regard des capacités d'implantation d'activités logistiques et les opportunités en matière de plates-formes multi-modales,
- ✓ lié à la présence de zones d'accueil adaptées pour l'implantation d'entreprises consommatrices d'espaces ou nécessitant un éloignement des zones urbanisées.

► Par son attractivité touristique et culturelle

- ✓ Arles et les communes environnantes jouent un rôle essentiel dans les fonctions culturelles, de loisirs et d'accueil touristique et regroupent des sites d'intérêt patrimonial exceptionnel (plus de 140 bâtiments classés sur Arles, Fontvieille, les Baux-de-Provence, Saint-Rémy-de-Provence).
- ✓ Une capacité d'accueil de plus de 3 500 chambres d'hôtel, de 1200 meublés de tourisme, de 1 000 places en chambres d'hôtes ou gîtes ruraux et plus de 3 500 emplacements de camping.
- ✓ Par ses sites et parcs naturels : Camargue, Alpilles.

Cette attractivité, cette capacité et sa proximité de Marseille en font le lieu privilégié de visite pour les croisiéristes en transit, ce qui est un critère primordial pour le choix de l'escale de Marseille par les «tours operators».

► Par son positionnement sur l'axe Est-Ouest

Arles, principal pôle urbain de l'Ouest départemental se situe au débouché de l'axe routier Est-Ouest qui traverse le département des Bouches-du-Rhône en direction du Languedoc. Mais la continuité routière et autoroutière de cet axe reste à mieux assurer :

- ✓ Traitement du passage autoroutier qui s'effectue actuellement dans la ville
- ✓ Requalification de la RN 113 sur laquelle se portent des niveaux de trafics incompatibles.

► Par sa contribution au polycentrisme

Arles est le pôle d'un ensemble de villes petites et moyennes au Nord qui devrait bénéficier d'une meilleure accessibilité routière et ferrée, susceptible de renforcer ses relations et ses liens avec l'Étang de Berre et l'aire métropolitaine marseillaise. Elle s'inscrit également dans la filière des technologies de l'information et de la communication (multimédias, éditions, photographie).

4 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX MAJEURS

4.1 - LES ENJEUX RELATIFS AU POSITIONNEMENT INTERNATIONAL ET EURO-MEDITERRANÉEN DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Par certaines de ses fonctions et certains de ses équipements, le territoire des Bouches-du-Rhône et de la métropole marseillaise constitue un espace internationalisé en interface de l'Europe du Nord et du bassin méditerranéen.

Sa structure polycentrique, ses infrastructures et ses réseaux, contribuent à son rayonnement économique, culturel et lui confèrent le statut de **grande capitale régionale**. Conforter ce rôle de capitale régionale euro-méditerranéenne se fera toutefois dans un contexte fortement concurrentiel, notamment avec Barcelone et Gênes, dont les régions d'appui (et donc pour partie leurs hinterlands) sont plus puissantes que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cela implique pour l'avenir la prise en compte de quatre grands types de réalités qui constituent autant d'enjeux sous-jacents.

► La grande accessibilité

Marseille au carrefour des axes terrestres et maritimes constitue l'interface naturelle entre l'Europe du Sud et le reste du monde.

L'axe Nord-Sud est vital pour l'ensemble des activités et notamment les activités logistiques, qu'elles soient liées aux marchés des grandes agglomérations, au trafic portuaire ou aux productions industrielles et agricoles. Deux enjeux sont en conséquence déterminants pour le positionnement des Bouches-du-Rhône :

- ✓ Celui du développement du transport combiné qui suppose le renforcement des axes reliant le Sud rhodanien à l'Europe du Nord.
- ✓ Celui de l'évolution de l'axe rhodanien au regard de sa saturation et des conséquences en termes d'axes alternatifs.

L'axe Est-Ouest renvoie également à un double enjeu mais de nature différente :

- ✓ Celui du ferroviaire à grande vitesse car après la mise en service du TGV, la création de la gare de l'Arbois et la restructuration de la gare Saint-Charles, se pose la question de « rapprochement » ou du maillage des grandes agglomérations de l'arc méditerranéen, plus particulièrement vers le Var et la Côte d'Azur dans le cadre de la poursuite des études décidée par RFF à la suite du débat public conduit sur le projet de la LGV PACA .
- ✓ Celui de la continuité autoroutière partiellement compromise par le mélange de trafics locaux et des trafics de transit.

Enfin, la grande accessibilité impose l'existence de plates-formes aéroportuaires puissantes bien desservies en TC et capables d'évoluer. Aujourd'hui, la cohabitation sur la même plate-forme de plusieurs types de trafic (commercial, aviation générale et affaires, sécurité civile) permet difficilement de répondre aux besoins futurs estimés à 12 millions de passagers en 2015.

► Les fonctions métropolitaines supérieures

Si l'on définit la métropolisation comme la concentration de fonctions rares qui diffusent sur un territoire large et qui entraînent son développement, force est de constater que, comparativement aux

autres agglomérations françaises, l'agglomération d'Aix-Marseille n'est pas aujourd'hui au niveau qui devrait être le sien malgré une forte progression durant la dernière décennie.

Pour autant le territoire ne manque pas d'atouts : spécialisation dans la logistique, filières de pointes (microélectronique, chimie, informatique..), laboratoires de recherche (santé, mer, environnement, aéronautique...) mais cet ensemble est encore à conforter et à diversifier.

L'enjeu central consiste à faire évoluer cette situation pour accélérer le processus de création d'emplois métropolitains supérieurs dans ses différentes dimensions, emplois publics et privés. C'est bien à cela que contribue l'Opération d'Intérêt National EUROMEDITERRANEE afin d'initier le processus mais aussi d'en diffuser les effets sur les autres pôles. Mais au-delà de cette action volontariste, c'est une nouvelle échelle d'approche et de gouvernance qu'il convient de mettre en place, démarche que la création de grandes intercommunalités devrait favoriser.

► **Les bases de l'économie locale et le taux d'emploi en résultant**

Les Bouches-du-Rhône sont confrontées structurellement à un déficit d'emplois, et ce en comparaison avec d'autres régions françaises comme Rhône-Alpes.

L'économie départementale a traversé de profondes mutations notamment sur le plan industriel. Elle a su garder et développer des pôles d'excellence (ex. : aéronautique...) et elle a su, dans le même temps, faire émerger et consolider de nouvelles filières (ex. : microélectronique...).

Le défi reste néanmoins celui de la diversification, du développement et du maintien du dynamisme des pôles industriels. Par voie de conséquence, il s'agit aussi de celui des politiques d'aménagement et d'accompagnement aptes à répondre à un système de production locale spatialement très éclaté.

► **L'économie maritime**

L'autre voie de développement concerne l'un des socles de l'économie locale : l'économie maritime. Celle-ci articule l'économie portuaire et le système logistique.

- ✓ **L'économie portuaire**, qui bénéficie, par la présence des deux sites du port de Marseille, d'un outil complet, diversifié et puissant, a toutefois montré dans le passé qu'un ensemble de difficultés rendait difficile tant la croissance des volumes traités que la commercialisation des importantes réserves foncières dont dispose le Port Autonome. S'agissant d'un outil majeur du développement économique local et régional, l'évolution du port est en cours avec :
 - La poursuite de la restructuration des bassins de Marseille (croisière, réparation navale de grande plaisance, trafic de marchandises)
 - les nouvelles réglementations, très contraignantes pour les usines à risques, offrent une excellente opportunité à la Zone Industrielle de Fos pour accueillir ce type d'industrie. Plusieurs projets, par ailleurs générateurs de trafics portuaires, sont en passe d'aboutir.
 - l'image du port est également en cours de redressement du fait notamment d'une plus grande cohésion de l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels.
 - enfin, l'amélioration des dessertes constituera l'un des maillons déterminants de l'approfondissement de l'arrière-pays du port.

- ✓ S'agissant de **la logistique** internationale, les Bouches-du-Rhône et son port sont encore assez loin d'avoir exploité tout leur potentiel. La multiplication des échanges entre États membres de l'Union Européenne mais également vers le Sud et l'Orient fait que les ports méditerranéens ont des chances de s'affirmer s'ils gagnent en efficacité. La demande accrue sur ces destinations pourra atténuer la concurrence des ports de la Manche et de la Mer du Nord, par ailleurs confrontés à la gestion d'espaces en voie de saturation.

4.2 - LES ENJEUX DE L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE

Le département des Bouches-du-Rhône et son organisation multipolaire sont représentatives des formes urbaines et spatiales caractéristiques de nos sociétés modernes où se cumulent potentialités et dysfonctionnements.

Chaque pôle a ainsi contribué à la coproduction des activités métropolitaines par des processus historique, géographique, économique ou urbain propres. De cela découlent des potentialités car :

- ✓ les liens entre les pôles se sont constitués progressivement et sont aujourd'hui la base d'un réseau où les gisements de productivité en termes d'investissement et de niveau de services sont considérables.
- ✓ les pôles constitués concentrent désormais l'ensemble des services nécessaires à leur développement.

Mais, face à ces potentialités, le mode de développement des dernières décennies a également été porteur de nombreux dysfonctionnements spatiaux, économiques, urbains et sociaux.

Il en résulte deux grands défis :

► Le défi des transports-déplacements

C'est l'enjeu central des Bouches du Rhône, c'est l'enjeu fondamental de l'aire métropolitaine.

L'observation de la situation actuelle montre l'importance, en nombre, des flux de déplacements journaliers dans ce territoire. Elle révèle aussi la part écrasante de la voiture particulière parmi les modes de déplacement mécanisé et les conséquences, à court et moyen terme, de la prolongation d'une telle tendance : saturation des principaux axes (autoroutiers, RN), banalisation des autoroutes au sein de l'aire métropolitaine, croissance de l'insécurité routière, pollution, etc...

Or la préservation des capacités d'échanges (hommes et marchandises) de ce département, et particulièrement de son aire métropolitaine, conditionne son bon fonctionnement interne, sa valorisation à l'externe et son développement. **Aussi, l'enjeu des transports-déplacements se situe au centre de tout aménagement de ce territoire.**

La réalisation de nouvelles infrastructures se heurte aux faibles possibilités d'espace résiduel dans les principaux couloirs et surtout ne peut apporter de solution pérenne.

Le défi proposé consiste en un ré-équilibre modal fort sur les transports en commun et à une réorganisation des fonctions des principaux axes routiers. Cela suppose la réalisation de pôles d'échanges entre modes de transport, entre types de réseaux (routes, cars, fer) et entre domanialités. Cela signifie une articulation entre politiques de transports et politiques d'aménagement. Cela passe par une nouvelle affectation des ressources qui privilégie les investissements à attribuer aux transports collectifs.

► Le défi du mode de développement

Le développement multipolaire s'est traduit par une spécialisation sociale des espaces et une pression constante sur les espaces agricoles et naturels intermédiaires le long des principaux axes de déplacements.

Le rythme de croissance des prochaines années ne devrait pas être supérieur à celui des trois dernières décennies. Pour autant la prolongation des tendances et comportements passés porterait tout naturellement à penser que l'occupation de l'espace va se concentrer sur les couloirs de développement où demeurent les zones faciles à aménager, en formant un tissu continu d'urbanisation entre les principaux pôles.

Or l'attractivité du territoire, la qualité du mode et du cadre de vie comme les conditions de fonctionnement de l'ensemble métropolitain nécessitent la préservation, entre les pôles, de véritables coupures d'urbanisation, de zones de respiration et d'aération du tissu urbain qui sont essentielles à long terme pour le devenir du territoire.

La valorisation de la situation actuelle, par la présence de ruptures et de coupures entre les espaces urbanisés passe par un enjeu d'équilibre entre développement et protection.

Cet enjeu d'équilibre concerne autant le développement économique, social et urbain que la préservation des espaces agricoles et naturels. De cet équilibre dépend tout à la fois le renforcement des atouts et des spécificités du territoire, la prise en compte dans les politiques de l'habitat de la réduction des inégalités sociales et spatiales, de l'attractivité et la valorisation du territoire.

4.3 - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LES RISQUES

La diversité des sites et paysages des espaces naturels et agricoles des Bouches-du-Rhône constitue un patrimoine unique, fondement de l'attractivité du département :

- ✓ attractivité large (nationale et internationale), car générant d'importants flux touristiques,
- ✓ attractivité locale, car les usages qui se sont développés relèvent d'une véritable tradition culturelle où le citoyen dispose à proximité d'«espaces de respiration» exceptionnels.
- ✓ attractivité au sens de l'avantage comparatif et de l'atout économique que possède cet espace dans l'approche concurrentielle des territoires.

► Les patrimonialités écologiques et environnementales

Diverses mesures de protection ont déjà été prises à l'égard des grands espaces et paysages constitutifs du patrimoine et de l'identité des Bouches-du-Rhône. Il n'en demeure pas moins qu'elles peuvent ne pas suffire à définir une gestion durable ; c'est pourquoi il est indispensable de porter une attention particulière aux espaces essentiels que constituent la Camargue, la Crau, la Durance, les Alpilles, les Calanques, le littoral et l'Arbois.

Par ailleurs, les mesures de protection s'avèrent encore insuffisantes pour un certain nombre de sites ou de milieux d'intérêt majeur : Concors, Estaque, Alpilles, Arbois, îles du Planier et du Frioul, chaînes de Lançon, Nerthe, Garlaban.

L'enjeu d'équilibre concerne ces grands espaces patrimoniaux. Il se pose avec acuité dans le domaine du tourisme, où la fréquentation des sites est insuffisamment accompagnée de mesures de gestion. Il se pose également pour la valorisation de l'économie maritime, en particulier dans la zone industrielle de Fos qui héberge des zones intéressantes pour leur biodiversité et dont la protection effective face à d'éventuelles implantations d'activités industrielles nouvelles demande à être précisée.

► Les milieux et les ressources naturelles

La **ressource en eau** dans les Bouches-du-Rhône est fragile. Sa qualité dépendra des moyens et mesures que l'on se donnera pour protéger la Durance et ses affluents des différentes nuisances et pollutions dont ils pâtissent encore aujourd'hui. De la même manière, la maintenance des nappes en Basse Durance et en Crau supposera la poursuite des pratiques d'irrigation. Par ailleurs, la reconquête de l'étang de Berre, dépend en grande partie du devenir des rejets de la centrale EDF à Saint-Chamas.

Les industries lourdes et l'intensité du transport routier sur le territoire de la D.T.A. sont à l'origine d'une **qualité médiocre de l'air** malgré des améliorations au cours des dernières années. Il reste que l'amélioration effective de cette qualité repose sur des actions continues, diversifiées et de long terme.

Malgré les efforts déjà engagés, la mise en décharge des **déchets** ménagers continue d'être un facteur de pression important sur les milieux. Sa réduction passe par le renforcement des solutions alternatives, du tri et de la valorisation.

Enfin, le **traitement des pollutions domestiques** a pris un important retard par rapport aux objectifs de la Directive Européenne de 1991.

► **La gestion des risques**

Le département des Bouches-du-Rhône est concerné principalement par des risques naturels importants – inondations et incendies –, et par des risques technologiques relativement localisés mais significatifs. D'importantes mesures ont été prises pour prévenir ces différents risques.

Globalement, l'enjeu reste celui de l'élaboration des PPR et de la prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme et du développement de l'information envers les populations concernées.

CHAPITRE 2

OBJECTIFS

TROIS GRANDS OBJECTIFS POUR UNE VISION RENOUVELÉE DE L'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Pour renforcer et assurer l'attractivité des Bouches-du-Rhône, soutenir durablement l'ambition d'une grande métropole euroméditerranéenne et assurer un cadre et des conditions de vie durables la D.T.A retient trois grands objectifs :

RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION

Il convient d'assurer une meilleure place du territoire des Bouches-du-Rhône dans le contexte européen et méditerranéen et de favoriser son développement économique, notamment les fonctions supérieures qui caractérisent les grandes métropoles.

Cet objectif prendra appui sur :

- ✓ la grande accessibilité,
- ✓ l'économie maritime,
- ✓ les fonctions métropolitaines,
- ✓ l'enseignement supérieur et la recherche,
- ✓ le tourisme.

INTÉGRATION ET FONCTIONNEMENT

Cet objectif vise à améliorer le fonctionnement interne de l'aire métropolitaine et de l'ensemble du département pour un aménagement efficace, plus équitable et durable, qui tire parti de l'organisation polycentrique du territoire.

Il implique :

- ✓ un système ambitieux de transports collectifs,
- ✓ la priorité donnée aux politiques d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain,
- ✓ l'utilisation et la gestion économe et équilibrée de l'espace

PRÉSERVATION - VALORISATION

Le souci de garantir aux générations futures la transmission des éléments naturels et agricoles qui font l'identité des Bouches du Rhône, la qualité de son cadre de vie passe par :

- ✓ La préservation des éléments constitutifs du patrimoine
- ✓ Le maintien des milieux et ressources naturelles
- ✓ La réduction et la maîtrise des risques naturels et technologiques

Cela impose de construire un territoire qui offre aux stratégies de développement économique et urbain les atouts d'une réelle et durable compétitivité, en terme de qualité du cadre et du mode de vie, et en terme d'organisation et de formes urbaines.

OBJECTIF 1 - RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION

Renforcer le rayonnement des Bouches-du-Rhône implique de :

- ✓ Conforter sa position de carrefour des échanges humains, matériels et immatériels à la double échelle européenne et méditerranéenne.
- ✓ Renforcer les fonctions tertiaires d'entraînement qui diffusent sur le département et au-delà : fonctions directionnelles, culturelles, universitaires...

Les objectifs retenus par la D.T.A. pour favoriser un meilleur positionnement et pour soutenir le processus de métropolisation s'appuient sur cinq leviers fondamentaux :

- 1 - Mieux insérer le territoire départemental et l'Aire Métropolitaine Marseillaise dans les grands axes euroméditerranéens.
- 2 - Valoriser l'économie maritime.
- 3 - Favoriser la dynamique des fonctions métropolitaines supérieures.
- 4 - Accroître le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche.
- 5 - Affirmer le développement touristique.

La décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien confirme la pertinence des orientations retenues par la DTA , en encourageant la massification des flux et le report modal afin notamment de limiter l'émission des gaz à effet de serre et pour privilégier la « mobilité durable ». Elle précise certaines des modalités envisagées par la DTA .

1.1 - MIEUX INSÉRER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET L'OUEST DU DÉPARTEMENT DANS LES GRANDS AXES EUROPÉENS ET MÉDITERRANÉENS

Revendiquer le rôle de «pôle Sud-européen de valorisation des échanges» impose l'amélioration et le développement de la **grande accessibilité** indispensable pour la mise en oeuvre :

- ✓ d'une stratégie d'intégration de l'aire métropolitaine dans les couloirs de développement européens, nord-sud et est-ouest pour soutenir et renforcer les dynamiques d'échanges (hommes, marchandises, savoirs...);
- ✓ d'une stratégie de «Ville Porte» de l'Union Européenne ouverte sur le monde et particulièrement sur la Méditerranée.

Cet objectif suppose :

- ✓ la continuité des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest,
- ✓ le maillage des métropoles du grand Sud,
- ✓ la mise en place d'un système aéroportuaire à la dimension des besoins attendus.

1.1.1 - LA CONTINUITÉ DES GRANDS AXES

Le principe de continuité des grands axes vise à bien assurer les «raccordements» et liaisons avec les grandes infrastructures arrêtées au plan national, et à rechercher pour le transport des marchandises les conditions et moyens d'une meilleure répartition entre les différents modes. Cela suppose que soient garanties sur les grands axes du réseau interne au département les capacités de transit et de déplacements de longues distances.

Or, dans le domaine routier, la superposition des différents trafics, notamment à l'approche des grandes villes et agglomérations, comme la difficulté à trouver les espaces disponibles pour la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières, conduisent à la nécessité de réaffirmer les rôles et fonctions respectives des différentes infrastructures constitutives du réseau en :

- ✓ redonnant aux axes autoroutiers leur fonction de liaisons interurbaines et de longues distances,
- ✓ aménageant et requalifiant le réseau secondaire de manière à mieux répondre aux besoins des trafics locaux.
- ✓ ne cédant pas à la facilité qui consiste à brancher de nouveaux pôles générateurs de trafic sur les grands axes afin d'éviter leur colonisation par les trafics locaux.

Ces préoccupations fixent ainsi le cadre de l'action à mener sur le territoire départemental si l'on veut donner la possibilité aux pôles économiques d'accéder aux grands courants d'échanges et renforcer ou créer les conditions de multimodalité pour les marchandises et les passagers, incluant notamment le mode de cabotage maritime.

► L'axe ou le «corridor» Nord-Sud (axe rhodanien)

Au moment où se développent les réflexions sur la gestion à long terme des croissances de trafic sur l'axe rhodanien et où la valorisation d'une liaison fluviale à partir du Rhône revient de manière récurrente, le positionnement des Bouches-du-Rhône sur ce grand axe européen s'avère primordial. En effet, cet axe, qui porte déjà le poids le plus important des échanges de ce département, demeure majeur pour les échanges futurs au plan européen.

Aussi convient-il de préserver, à moyen et long termes, les capacités d'échanges de la métropole et de l'ensemble de son territoire sur cet axe, en veillant à un rééquilibrage progressif mais constant des modes de transports et à la valorisation du potentiel local d'offre modale pour assurer une circulation durable des marchandises.

Une priorité absolue doit donc être donnée, pour le transport de marchandise, à une utilisation accrue du transport ferré et à la valorisation des liaisons maritimes et fluviales.

Cet objectif concerne le territoire départemental mais également les grandes infrastructures extérieures au département qui permettent de surmonter les risques de saturation de l'axe rhodanien.

► La continuité Est-Ouest

Il s'agit d'assurer l'accessibilité des grands pôles économiques et urbains du département aux grands courants d'échanges Est-Ouest et en particulier d'échanges au sein de l'Arc méditerranéen (de la Catalogne à la Ligurie). **Garantir durablement la qualité de circulation autoroutière Est-Ouest dans le département permettra de mieux ancrer le département sur cet axe.**

La mise en œuvre de cet objectif s'appuiera sur les principes suivants :

- ✓ transfert modal des déplacements notamment de personnes sur les réseaux de transports en commun,
- ✓ meilleure complémentarité des réseaux routiers,
- ✓ et conduira à traiter spécifiquement dans cet esprit les nœuds d'engorgement aux approches des grands centres urbains

La liaison Val de Durance-Italie

La proximité de la métropole Milan-Turin conduit à s'intéresser à l'étude d'une liaison, notamment ferroviaire, qui permette de s'affranchir du verrou représenté par le Montgenèvre. Un tel axe développerait des échanges aisés entre la région Marseillaise et Milan-Turin mais ouvrirait aussi un nouveau couloir d'échanges européens.

► Les systèmes de transport de l'information et des connaissances.

Ces systèmes relèvent également de la grande accessibilité d'un territoire ; Il convient de maintenir, voire de redonner à ce territoire toute son avance compétitive, notamment dans le domaine des réseaux de communication à très haut débit.

1.1.2 - LE MAILLAGE DES GRANDES MÉTROPOLIS DU GRAND SUD FRANÇAIS

Le Grand Sud est riche d'aires métropolitaines dynamiques. Renforcer la place de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au sein des arcs méditerranéen et latin entre l'Espagne et l'Italie passe par un accroissement des échanges et des complémentarités entre celles-ci et par une offre diversifiée des modes de déplacement et de circulation entre ces pôles.

Actuellement, le mode ferré ne joue pas, dans les déplacements quotidiens, le rôle qu'il devrait jouer. Pour des déplacements comme ceux que suppose la présence de trois pôles de haute technologie, un pôle défense, trois universités et de nombreux laboratoires de recherche scientifique, faire aujourd'hui l'aller retour dans la demi-journée entre Marseille et Nice ou Marseille et Montpellier reste difficile si l'on veut conserver un peu de temps sur place.

Ainsi le maillage des principales métropoles de l'arc méditerranéen sera rendu possible par la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse en région PACA . A cet égard, à la suite du débat public qui s'est déroulé en 2005, des compléments d'études permettront de vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du Sud, en concertation avec les acteurs locaux. Le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires devra être défini à l'issue de ces études complémentaires.

1.1.3 - L'OPTIMISATION DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE

Le principe d'adaptation des capacités aéroportuaires à la croissance des trafics est essentiel pour Marseille, Nice et Montpellier.

Aussi sont retenues les hypothèses d'évolution à la hausse du trafic de l'aéroport de Marseille Provence Métropole en raison du développement des flux et relations avec l'Afrique, de la montée en puissance des dessertes européennes, et ce, malgré la concurrence du TGV concernant les relations avec Paris.

Pour faire face à la croissance attendue de la demande de transport aérien, sont préconisés, au titre du développement des liaisons internationales de voyageurs, «la création de systèmes aéroportuaires intégrant de petites plates-formes afin d'utiliser au mieux les possibilités de desserrement pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires, en vue d'optimiser les capacités existantes autour des grandes métropoles» et le «renforcement de la desserte terrestre de ces aéroports...». Pour le Grand Sud-Est, cela implique, pour mieux structurer l'arc méditerranéen, d'adapter à la croissance des trafics (essentiellement moyens courriers) les capacités des aéroports de Marseille, Nice et Montpellier.

Dans ces perspectives, l'aéroport de Marseille-Provence doit tenir toute sa place dans le concert des plates-formes aéroportuaires du pourtour méditerranéen. Il convient donc de lui préserver tout son potentiel de développement, d'en améliorer la qualité et d'anticiper sur l'organisation d'un système local, en liaison avec l'aérodrome d'Aix - les Milles, adapté aux différents trafics prévisibles et tenant compte des données environnementales.

1.2 - VALORISER L'ÉCONOMIE MARITIME

Le positionnement des Bouches-du-Rhône dans le Grand Sud Européen et dans le bassin méditerranéen dépend fondamentalement du développement de l'économie maritime. Mais au delà de

cette «perspective locale», le développement de l'économie maritime via le port de Marseille-Fos est un enjeu national en terme de croissance économique.

La dynamique de croissance en Europe se situe au Nord avec des perspectives de nouveaux marchés vers l'Europe centrale et orientale. Parallèlement, le commerce mondial est marqué par un nouvel équilibre entre zones productrices (pays émergents) et zones consommatrices (pays développés traditionnels comme l'Europe). Dans ce contexte, l'émergence de la Chine ¹⁰, zone des plus dynamiques, se situant au départ des flux visés par Marseille-Fos est un atout important dans le développement de l'économie maritime régionale permettant d'importer les sources de croissance économique. Par ailleurs, «en face» de Marseille, se trouve un marché de 80 millions de consommateurs potentiels à l'horizon 2010 ¹¹ historiquement lié à la France pour ne parler que du Maghreb. Le développement de l'économie maritime régionale s'inscrit pleinement dans les logiques des projets nationaux et européens de maintien et de développement des relations avec le Maghreb, zone dont la production s'est accrue en volume de 30 % entre 1996 et 2003 ¹². Aussi, la captation par Marseille de ce marché compte tenu de son potentiel de croissance de production et de consommation est essentiel pour l'économie régionale et nationale.

L'ensemble de ces évolutions plaide pour considérer Marseille et sa région comme la porte méditerranéenne d'accès à l'Europe des 25 en concurrence avec Gênes ou Barcelone.

Conforter ce positionnement passe par une compétitivité accrue de la fonction portuaire et par le redéploiement des sites et des activités s'y rapportant face aux grands ports voisins et notamment ceux de Barcelone et de Gênes.

1.2.1 - LES CONDITIONS D'UNE MEILLEURE COMPÉTITIVITÉ

Ces conditions concernent prioritairement les relations des sites portuaires avec un hinterland approfondi. Toutefois, cela suppose au préalable l'instauration d'un climat social apaisé et une amélioration de la fiabilité du passage portuaire.

La stratégie actuelle du PAM est entièrement axée sur ces objectifs avec :

- ✓ La recherche des moyens d'un approfondissement de l'hinterland portuaire vers le Nord (Lyon, Rhône-Alpes), l'Ouest (Midi-Pyrénées-Espagne) et le Nord-Est (Italie du Nord, Suisse, Europe Centrale)
- ✓ Une meilleure insertion aux grands axes d'échanges est impérative et notamment une liaison renforcée de Fos aux réseaux autoroutiers, mais aussi par le développement du fluvio-maritime rhodanien.
- ✓ La confortation des liaisons entre les deux bassins de Marseille et de Fos : navettes maritimes, optimisation du réseau ferré local.
- ✓ La mise en complémentarité des voies maritimes et de la voie fluviale impliquant une mise en synergie des ports de Marseille et du port fluvio - maritime d'Arles

1.2.2 - LE REDÉPLOIEMENT DU SITE PORTUAIRE ET LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Le double enjeu du redéploiement du site portuaire de Marseille et du développement industrialoportuaire du site de Fos est fondamental en terme économique mais aussi en terme d'aménagement.

¹⁰ Le PIB par habitant de la Chine a été multiplié par plus de 4 en 20 ans avec des taux de croissance du PIB à deux chiffres (OCDE, Rapport de synthèse 2002)

¹¹ dont 70 % de moins de 45 ans (World Développement Indicators, 2003)

¹² L'accroissement des relations France-Maghreb représente une source importante de croissance au moins aussi importante que celles avec les PECO, (cahiers du cercle des économistes, n°4).

Cela suppose de :

- ✓ Poursuivre le développement des aménagements portuaires adaptés à chacun des bassins Est et Ouest en associant les stratégies liées à la croisière, à la réparation navale et à l'activité industrielle et logistique. Ces aménagements doivent faire passer le port d'une situation de rattrapage à une situation d'avantages comparatifs reconnus par les armateurs.
- ✓ Diversifier l'emploi des infrastructures portuaires existantes sur des marchés d'échanges intra-européens et intra-méditerranéens avec l'Afrique (réouverture vers l'Algérie) et les ports européens (mise en place de navettes «Short Sea Shipping») notamment du bassin méditerranéen tels que Gênes, La Spezia, Livourne, Barcelone, Valence.
- ✓ Renforcer la densification industrielle dans les espaces dédiés à cet effet au cœur de la zone industrielle de Fos en s'appuyant sur leurs avantages concurrentiels : grandes capacités d'accueil d'usines à forts besoins d'espace et de logistiques maritimes et terrestres (en plus des raccordements par pipelines). Ces nouvelles implantations industrielles, à forte valeur ajoutée portuaire, devront se réaliser dans un souci d'équilibre avec les objectifs environnementaux et sur la base du projet stratégique Fos 2020 dans le périmètre du PAM.
- ✓ Accompagner les évolutions escomptées ou en cours en matière de réparation navale mais aussi de trafics voyageurs et de trafic de croisières.

1.3 - FAVORISER LA DYNAMIQUE DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES SUPÉRIEURES

Le diagnostic a mis en évidence le retard de l'aire métropolitaine marseillaise et de l'ensemble du département dans la production des fonctions supérieures.

L'accélération du processus de développement de ces fonctions s'inscrit dans les stratégies nationales exprimées lors des CIADT de décembre 2003 et septembre 2004 visant à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen et à favoriser l'essor de nouveaux quartiers d'affaires pour accueillir des sièges sociaux.

Cela renvoie à la fois :

- ✓ A la mise en œuvre de nouvelles modalités de gouvernance aptes à impulser les dynamiques locales et les synergies nécessaires, à l'échelle du territoire métropolitain,
- ✓ A l'organisation du développement des secteurs, filières et sites en capacité de les accueillir et de les accroître, le grand projet de Fos 2XL, le pôle régional d'innovation dans le domaine de l'optique photonique OPTITEC à Marseille, le pôle de compétences en sciences marines et sous-marines, le développement de «cancéropôles» à partir de sites en émergence dont Marseille, et dans le cadre des actions de développement et des pôles de compétitivité...
- ✓ Au soutien de l'opération d'intérêt national EUROMEDITERRANEE. Cette O.I.N constitue en effet une opportunité de développement non seulement pour la ville de Marseille mais pour l'ensemble de l'aire métropolitaine et du département

Cette opération dont la poursuite avec le lancement d'une troisième phase 2007 - 2012, acté lors du CIADT de décembre 2003, doit par ailleurs constituer un exemple de couplage sur un même site (centre de Marseille) de politiques ambitieuses en matière de revitalisation urbaine et de dynamisation économique. C'est en ce sens que la D.T.A affirme les axes stratégiques du projet Euroméditerranée à savoir renforcer et organiser l'accueil des activités qui contribuent fortement au rayonnement de la métropole. Cela concerne plus particulièrement : les **fonctions directionnelles** des entreprises, les activités les plus sensibles à la performance que Marseille peut offrir en matière de **télécommunications**, les fonctions tertiaires attachées au **commerce international**, à la **logistique et au maritime**, et les activités de **loisirs** et de **tourisme urbain**.

- ✓ A la réalisation d'équipements structurants qui renforcent la position de ce territoire dans le grand Sud-Est et son rôle entre l'Europe et la rive Sud de la Méditerranée comme :

- Filière ingénieur internet de l'ESIL¹³, Centre de formation au management international, Centre européen de formation à la coopération et au co-développement, Centre de l'Innovation pour le développement euroméditerranéen.
 - Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, Centre de la mer, pôle multimédia de la Belle de Mai.
 - École micro électronique à Gardanne.
 - Arles et son pôle Image.
- ✓ Enfin, à la création et l'accueil de fonctions supérieures, ce qui suppose l'existence d'un lieu d'échanges, de débats et de réflexion sur les conditions nécessaires à l'émergence, à l'échelle métropolitaine, de fonctions stratégiques supérieures. Les actions à promouvoir à cet effet, le suivi et l'évaluation de leurs effets, pourraient conduire à établir une **charte de la métropolisation** qui serve de cadre à une stratégie coordonnée des acteurs locaux, stratégie que l'émergence des nouvelles intercommunalités pourrait favoriser et qui prendrait appui hors Marseille sur les fortes dynamiques observées à Aix-en-Provence (les Milles, la Duranne et l'Arbois), la vallée de l'Arc, l'Est Marseillais et l'Etang de Berre.

En effet, les caractéristiques de l'espace Métropolitain comme la forme multipolaire de son organisation économique et urbaine nécessitent que cette démarche associe l'ensemble des collectivités territoriales et l'Etat à sa maîtrise d'ouvrage et débouche sur la mise en place d'un organe de coordination pour son élaboration.

Dans ce cadre, l'appel à coopération métropolitaine, lancé par l'Etat conformément aux orientations données lors du CIADT du 18 décembre 2003, et pour lequel la candidature de l'aire métropolitaine marseillaise a été retenue, vise à mobiliser l'Etat et les collectivités territoriales au service des projets métropolitains, afin de définir les modes d'actions concertés et contractualisés sur les différents «accélérateurs de rayonnement» :

- ✓ le développement économique,
- ✓ la localisation d'emplois publics,
- ✓ l'accessibilité,
- ✓ l'ingénierie et la coopération métropolitaine,
- ✓ la recherche et l'enseignement supérieur,
- ✓ la culture et les arts.

1.4 - ACCROÎTRE LE RAYONNEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

La valorisation du potentiel en matière d'enseignement supérieur et de recherche constitue un facteur essentiel au rayonnement de toute grande métropole.

En raison du contexte local actuel, les efforts doivent porter sur une meilleure cohérence et coopération inter-universitaire, sur le renforcement et l'extension des filières d'enseignement et de recherche et sur les conditions nécessaires à leur plus grande attractivité.

Les axes de cette valorisation portent sur :

► Une coopération inter universitaire renforcée

Le contrat de plan État-Région traduit une politique de pôles de compétence qui, elle-même, détermine des mises en cohérence spatiale entre Aix-en-Provence et Marseille et entre les actions de formation. L'identification de quatre grands pôles de compétences est maintenant engagée (sciences de l'ingénieur à Marseille Nord pour les écoles d'ingénieurs de l'Éducation Nationale et de la CCI Marseille-Provence, biologie-santé-sport à Marseille-Sud, droit-sciences économiques-lettres, sciences humaines et sociales à Marseille-Centre et Aix-en-Provence). Il convient d'y ajouter le domaine de la gestion avec les écoles de la CCIMP (CECE, Euromed Marseille, Groupe Ecole Pratique...).

¹³ Ecole supérieure d'ingénieurs de Luminy

Cette cohérence spatiale s'accompagnera d'une meilleure coopération inter-universitaire afin de développer les projets partagés entre les universités d'une part, et de renforcer les liens avec le monde économique à partir des partenariats avec la CCI Marseille-Provence d'autre part.

► **Le développement des écoles d'ingénieurs existantes**

L'enjeu réside dans l'amélioration de la lisibilité des formations d'ingénieurs selon une double logique de regroupement et de constitution de pôles. Cette démarche aujourd'hui engagée selon deux axes un généraliste (EGIM) et l'autre spécialiste (EPUM) doit être poursuivie et menée rapidement à terme afin de constituer un socle de formation à l'échelle de cette métropole.

► **Une excellence développée et adaptée aux grandes mutations technologiques**

Pour faire face à leurs légitimes ambitions nationales et internationales, les universités d'Aix-Marseille doivent continuer leurs efforts visant à se doter de nouvelles filières d'excellence.

- ✓ Il convient de renforcer la mise en place d'actions pour accroître les liens recherche/entreprises (incubateurs à vocation régionale, actions de transferts de technologies ou de projets de plateformes technologiques), et ce en liaison :
 - avec les centres de formation consulaires dans les domaines du commerce international, de la santé, du sport, de la gestion, du management et des formations d'ingénieurs,
 - avec le monde économique et les formations à caractère professionnel tels que les DUT et les IUP.
- ✓ Il convient aussi de poursuivre les avancées déjà réalisées dans les domaines des technologies de l'information et de la communication pour l'éducation. Quant au développement des réseaux à très haut débit, il constitue un enjeu fondamental pour les années à venir.

► **Une reconnaissance internationale plus affirmée**

L'enjeu essentiel des années à venir est de faire en sorte que les universités d'Aix-Marseille, et, plus généralement, les organismes de formation (consulaires ou autres) puissent accroître aussi largement que possible leur renommée. À cette fin, deux axes devront être suivis :

- la coopération internationale, encouragée par la délocalisation à Marseille à terme d'un tiers des services de la nouvelle agence UBIFRANCE (CIADT décembre 2003),
- un meilleur accueil des chercheurs, enseignants et étudiants étrangers, par la réalisation d'un «portail» commun à toutes les universités.

Le rôle clé d'ITER dans la perspective de la mise au point d'une nouvelle source d'énergie, dans le cadre d'une coopération internationale, est de nature à amplifier l'importance des recherches menées à Cadarache dans ce domaine.

Une mission interministérielle ITER, placée auprès du Préfet de la région PACA, a été créée afin de veiller à la définition et à la mise en place des conditions optimales pour accueillir ITER.

► **Une organisation de la vie étudiante**

Il est essentiel, dans le souci à la fois de garantir la qualité des enseignements et l'attractivité de l'ensemble Universités – Grandes Ecoles, d'assurer de bonnes conditions de vie étudiante à travers l'organisation de l'accueil, des logements, des équipements et des facilités de déplacement. De l'ensemble de ces éléments dépend en effet la réussite de l'objectif de renforcement de l'attractivité internationale du pôle d'enseignement supérieur et de recherche des Bouches-du-Rhône.

1.5 - AFFIRMER LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

L'activité touristique concerne l'ensemble du département, en relation avec son patrimoine exceptionnel, urbain et naturel. Cela nécessite, au-delà de la professionnalisation des acteurs, de la

stratégie de préservation des atouts que possède ce territoire, l'affirmation d'un niveau de services et d'équipements adaptés et la construction des conditions d'attractivité des grands groupes internationaux et nationaux, pour passer à une autre échelle de développement et donc à la création d'emplois.

En association avec le développement des activités économiques, le renforcement des emplois métropolitains supérieurs, l'une des voies à privilégier sera le tourisme et plus particulièrement le tourisme d'affaires, puissant vecteur d'image à l'extérieur. Il apparaît essentiel de ce point de vue que les Bouches du Rhône puissent valoriser l'ensemble du potentiel existant et nécessaire à l'élaboration de produits d'exception : concentrations économiques, qualité des sites urbains et naturels, diversité des infrastructures portuaire, aéroportuaire, ferroviaire et qui concourt à l'affirmation et au développement de l'activité touristique.

Les objectifs et politiques de requalification urbaine, à l'image de ce qui est en cours sur une partie du site portuaire à Marseille, doivent être reproduits ailleurs et contribuer ainsi au renforcement et à l'organisation d'un accueil touristique adapté aux nouvelles formes de tourisme, aux besoins diversifiés de cette activité et aux capacités et contributions propres à chaque sous-ensemble du territoire départemental.

OBJECTIF 2 - INTÉGRATION ET FONCTIONNEMENT

Selon les estimations actuelles, l'espace métropolitain comprendra environ 2 millions d'habitants en 2020, soit près de 200 000 habitants nouveaux. Cela rend impérative l'amélioration des conditions de fonctionnement interne de l'ensemble de ce territoire, notamment au regard des principales difficultés observées aujourd'hui. Cela passe par le traitement de la question des déplacements et par une approche renouvelée des modes d'occupation de l'espace, de l'organisation du tissu économique et urbain et de l'équilibre entre les différents espaces constitutifs du territoire.

La réalisation de cet objectif s'appuiera sur :

- ✓ La construction d'un système ambitieux de transports collectifs,
- ✓ La priorité donnée au renouvellement urbain,
- ✓ La gestion économe et équilibrée de l'espace.

2.1 - CONSTRUIRE UN SYSTÈME AMBITIEUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

L'amélioration des relations au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, compte tenu de la part actuelle des déplacements routiers, impose d'opérer un transfert réel et massif du mode individuel routier vers les transports collectifs, routiers et ferrés, afin de lutter contre les dysfonctionnements et de prévoir les besoins de déplacements à venir. Le retard pris par les Bouches-du-Rhône en matière de transports collectifs est porteur de disqualification pour la construction d'une vraie métropole.

À moyen et long termes, il est donc essentiel de construire un système de transports d'échelle métropolitaine et de l'articuler autour d'un ensemble de pôles de rabattement et d'échanges entre les différents modes. Cela suppose également que les différents réseaux, et notamment routiers (mais cela vaut aussi à terme pour les réseaux ferrés), soient aménagés et que leur fonctionnalité et leur complémentarité soient lisibles et efficaces dans la pratique des déplacements et la répartition des trafics.

Un tel système devra permettre :

- ✓ de capter une part significative de la masse des déplacements effectués en voitures particulières par la constitution d'une offre réellement attractive (cadences, cohérence intermodale, coûts, flexibilité...),
- ✓ de produire un niveau de service apte à renforcer la fonctionnalité de l'ensemble de l'aire par le renforcement ou la création de liaisons entre les diverses polarités ou grands secteurs d'attractivité, comme, par exemple, les grands lieux d'emplois, ou l'aéroport par l'amélioration de la desserte ferrée...
- ✓ de produire plus largement un niveau de service susceptible de réduire les inégalités spatiales et sociales actuellement constatées.
- ✓ de mieux protéger l'environnement (bruit, pollution atmosphérique...) en donnant une plus grande place au transport ferroviaire de voyageurs.

Il faudra pour cela que l'action sur le réseau routier soit associée à l'objectif de maîtrise des déplacements individuels. Cela devra se traduire notamment par la mise en cohérence des différents réseaux entre eux, réseaux locaux et réseaux de longues distances, afin d'en organiser la complémentarité et par leur configuration et leur aménagement assurer des conditions de desserte et de déplacements adaptées et diversifiées sur l'ensemble du territoire des Bouches-du-Rhône.

2.2 - PRIVILEGIER LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT FONDEES SUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

L'observation des modes d'aménagement des dernières décennies révèle de grandes évolutions :

- ✓ L'étalement de l'urbanisation, notamment le long des grands axes de communication,
- ✓ La très forte croissance des déplacements domicile-travail,
- ✓ La fragilisation des centres urbains par reproduction, hors la ville, de fonctions, de services et d'équipements,
- ✓ L'accentuation des pressions sur les espaces naturels et agricoles.

Quelle que soit l'évolution démographique à venir, restera posée la question de la place de la ville dans le processus d'urbanisation conformément aux principes de renouvellement urbain. Appliquée au territoire des Bouches-du-Rhône, cette notion prend un sens particulier et recouvre deux échelles d'intervention :

► L'échelle de la ville par :

- ✓ Le renforcement des centralités urbaines avec le développement des activités commerciales et de services, la requalification de l'offre de logement et la desserte en transports collectifs.
- ✓ L'aménagement, et dans certains cas la densification, de quartiers périphériques, sous réserve d'une bonne desserte en transports collectifs et du développement des services urbains associés.
- ✓ La rentabilisation du tissu urbain et la réutilisation des friches.
- ✓ Mais aussi, la valorisation des pôles et concentrations économiques existants.

► L'échelle de la métropole par :

- ✓ La prise en compte du fonctionnement multipolaire et la nécessité d'améliorer les réseaux de transports et de télécommunications.
- ✓ La mise en synergie des activités et des fonctions stratégiques avec notamment leur organisation au niveau métropolitain. C'est l'objectif de la Charte de la Métropolisation et tout l'enjeu d'une approche élargie en matière d'implantations et de développement des activités économiques.

En effet, dans l'aire métropolitaine marseillaise se côtoient les activités de production et de services les plus diversifiées. Mais leur implantation géographique est largement répartie sur le territoire, et les filières économiques ne sont pas concentrées sur des sites uniques. Une grande qualité des réseaux de transports et de télécommunications, une plus grande articulation entre fonctions stratégiques supérieures et activités, la constitution d'un véritable réseau d'acteurs ...sont autant de facteurs permettant de tirer parti de cette multi polarité.

Les politiques, qui sont mises en œuvre et prioritairement poursuivies dans les périmètres de l'Opération d'intérêt National Euroméditerranée et dans le Grand Projet de Ville à Marseille sont donc à poursuivre et développer sur l'ensemble du territoire.

2.3 - GERER L'ESPACE DE FACON ECONOMIE ET EQUILIBREE

L'aire urbaine polycentrique que forme l'aire métropolitaine marseillaise est constituée d'une trame complexe d'espaces urbanisés plus ou moins denses et d'espaces non urbanisés mais globalement de grande valeur patrimoniale ou/et économique (sites et massifs naturels, agriculture de production spécialisée dont vignobles, etc....)

La qualité des paysages mais aussi la qualité urbaine et de vie de ce territoire métropolitain passent par la préservation d'un équilibre entre ces espaces, aux différentes échelles. Il s'agira ainsi, de gérer et valoriser les espaces naturels ou agricoles constitutifs du territoire et de promouvoir des modes d'extension urbaine moins consommateurs d'espace.

Il est essentiel, et encore possible, dans cette métropole en cours de constitution d'éviter les effets de conurbation informelle et, par l'intégration des espaces non bâtis dans cet ensemble, de constituer une réelle trame naturelle qui assure la qualité et la particularité de cette aire métropolitaine.

La question de l'équilibre entre espaces naturels/agricoles et espaces urbanisés ou urbanisables se pose de manière aiguë à l'Est du département, mais un secteur comme le secteur Nord Alpilles confronté aux influences d'Avignon et prochainement de la LEO, relève aussi de cette problématique.

2.3.1 - PRESERVER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS, LES PAYSAGES ET LES ESPACES AGRICOLES

Il s'agit d'un ensemble d'espaces constitutifs de l'armature naturelle de la région urbaine qui participent de l'attractivité de celle-ci en constituant une offre d'aménités pour les populations urbaines. Il s'agit d'espaces souvent menacés par une urbanisation diffuse à leurs franges.

L'objectif est bien de préserver la valeur patrimoniale et les fonctions de ces espaces naturels, sites et paysages aux titres du maintien de la biodiversité, des paysages, de la valorisation économique (espaces forestiers, notamment), de la gestion du risque incendie mais aussi d'exprimer la place et le rôle qu'ils assurent à long terme dans le territoire.

Les espaces agricoles sont aussi une composante importante du territoire et participent à la structuration de la région urbaine. Au-delà de leur fonction première, la production, ils rendent des services essentiels au titre de la création et de l'entretien de l'espace, des paysages et de la gestion d'écosystèmes rares.

L'importance et la diversité des fonctions de l'agriculture conduisent à retenir les objectifs suivants :

- ✓ conserver le potentiel actuel de production, et par conséquent la Surface agricole Utile (S.A.U.) soit 148 000 hectares.
- ✓ maintenir le capital exceptionnel du département en sols fertiles, et valoriser les équipements publics liés à l'agriculture,
- ✓ permettre à l'agriculture de poursuivre son développement par des pratiques culturelles moins intensives sur des surfaces plus grandes afin d'améliorer la qualité des produits et minimiser les impacts sur le milieu naturel.
- ✓ garantir le maintien et le développement des activités agricoles dans les espaces agricoles de production spécialisée, en particulier pour les espaces soumis à la pression de l'urbanisation et au développement touristique.

2.3.2 - MAITRISER L'URBANISATION

La nécessité d'une gestion économe de l'espace conduit à veiller à ce que le développement de l'urbanisation s'appuie avant tout sur la densification des zones déjà impactées, et la rentabilisation des équipements déjà existants.

- ✓ Cela concerne plus particulièrement les espaces proches des villes, en partie ou peu densément construits, qui entament ou mitent les secteurs agricoles ou naturels. Trois formes principales coexistent :
 - Les zones spécialisées dans l'habitat individuel sur de moyennes et grandes parcelles telles la campagne aixoise, mais aussi le Nord Alpilles et pour partie l'Est départemental.
 - Les lotissements en fort développement ces dernières décennies sur la couronne marseillaise, les contreforts Sud de l'Arbois, la campagne aubagnaise, l'est arlésien, etc.
 - Les petits noyaux d'urbanisation épars sur l'ensemble du territoire et fréquemment situés en espaces naturels.

- ✓ Cela concerne également des secteurs encore "libres", non construits et pour certains, fragilisés de par leur position au contact direct des agglomérations. Ces espaces intermédiaires et sensibles subissent des pressions foncières spéculatives et sont en grande part constitués d'espaces agricoles périurbains.

S'il est essentiel de prévoir des espaces pour le développement, il est tout aussi important de conserver des espaces de rupture dans l'urbanisation, qualifiés "d'espaces de respiration", afin d'assurer une qualité durable à la trame urbaine. Et cela d'autant plus, que certains de ces espaces demeurent les derniers remparts contre une urbanisation continue, notamment le long des grands axes de communication.

Ces espaces peuvent être d'échelles variées. Les plus importants, à l'échelle de la D.T.A, concernent surtout l'aire métropolitaine : campagne Ouest et Sud-Ouest d'Aix, secteur Nord-Ouest de la Communauté Urbaine, Ouest de la vallée de l'Arc, périurbain agricole de La Ciotat. Mais la frange Nord-Ouest du département, en bordure de la Durance et au contact des pressions avignonaises relève de cette même problématique.

Qu'il s'agisse des politiques de renouvellement urbain ou d'une offre renouvelée d'espaces à vocation économique, la politique foncière jouera un rôle central et déterminant.

2.3.3 - DÉFINIR DE NOUVEAUX ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La maîtrise de l'urbanisation s'impose également aux nouveaux espaces ouverts au développement économique. Répondre positivement aux exigences des acteurs économiques, nécessite que l'ensemble départemental propose une nouvelle offre d'espace d'accueil en complément de l'existant. Pour être conforme au principe d'une gestion économe, cette nouvelle offre devra tenir compte :

- ✓ des concentrations existantes,
- ✓ des stratégies prévisionnelles des acteurs économiques en relation avec les grandes infrastructures existantes et projetées,
- ✓ des capacités d'offre où l'Est du département est confronté à des risques de saturation et où l'Ouest dispose d'importantes potentialités,
- ✓ des nécessités de maîtrise de l'étalement urbain et en particulier du respect des espaces naturels et agricoles.

OBJECTIF 3 - PRÉSERVER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT,

L'enjeu consiste ici à assurer la transmission aux générations futures des éléments constitutifs du patrimoine, de l'identité des Bouches du Rhône et des conditions de vie de ce territoire et participer ainsi au maintien de l'attractivité du territoire y compris au sens économique. Cela suppose de :

- ✓ Reconnaître à ces espaces, qu'ils soient naturels ou agricoles, leur rôle dans l'équilibre territorial, environnemental, mais aussi social et économique du département.
- ✓ Garantir la préservation des ressources naturelles (air et eau) en maîtrisant les pressions qui s'exercent sur elles.
- ✓ Gérer la problématique des risques dans toutes ses dimensions et dans le souci d'assurer la protection des biens et des personnes.

3.1 - PRÉSERVER LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU PATRIMOINE ET DE L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Les espaces visés ici, naturels et / ou agricoles sont ceux qui marquent le territoire départemental au titre de ses grandes images identitaires (Calanques, Crau, Camargue, Durance), au titre des unités naturelles et massifs qui en font l'ossature (Sainte Victoire, Alpilles, Étoile, Sainte Baume) ou qui, au contact des zones d'urbanisation, (Arbois, la Nerthe, la Fare...) constituent des sous-ensembles de productions agricoles, de maintien des écosystèmes ou des éléments paysagers de grande sensibilité.

Le littoral est à l'évidence pour les Bouches-du-Rhône un élément de patrimoine fondamental. Ses richesses et ses particularités seront traitées dans le chapitre 4 «Le littoral et les modalités d'application de la loi littoral».

On peut pour les plus emblématiques d'entre eux citer les objectifs visés :

► La Camargue : garantir une richesse écologique et culturelle mondialement reconnue

Elle représente un enjeu patrimonial essentiel qui conduit à un objectif général d'**équilibre durable entre les activités économiques et une gestion globale des milieux**. Des programmes d'action ont d'ores et déjà été engagés ; ils s'appuient sur un ensemble d'objectifs qu'il y a lieu de réaffirmer :

- ✓ Assurer la sécurité des populations par la lutte contre les inondations provenant du Rhône et de la mer.
- ✓ Protéger et valoriser le patrimoine par la conservation des zones humides et la gestion de l'eau.
- ✓ Soutenir un développement économique durable conjuguant les filières de la saliculture et de l'agriculture, notamment la riziculture, l'amélioration du cadre de vie (eau potable et déchets) et le développement touristique : tourisme fluvial, tourisme de découverte, tourisme balnéaire....

► La Crau : faire face à un équilibre écologique fragile et menacé

La Crau est composée de deux ensembles : les steppes caillouteuses («coussouls») et les bocages verdoyants de prairies irriguées.

L'existence et la complémentarité de ces milieux permettent :

- ✓ le maintien d'une richesse écologique (site de reproduction unique pour certaines espèces d'oiseaux) ;
- ✓ l'alimentation de la nappe de Crau via l'irrigation gravitaire destinée aux prairies.

À ces titres, la Crau est inventoriée pour sa quasi-totalité en ZICO (zone importante pour la conservation des oiseaux) ou identifiée en ZPS (zone de protection spéciale) et appelée à intégrer le réseau Natura 2000.

► **La Durance : assurer les modalités d'une gestion durable et équilibrée du milieu**

En raison des nombreuses altérations qui pèsent sur elle, la Durance est par nature un enjeu régional, retenu par la D.T.A., qui implique la nécessité d'une politique solidaire de gestion globale du fleuve et de reconquête de ce patrimoine naturel et culturel régional.

Les actions du Plan Durance localisées dans le département des Bouches-du-Rhône devront être cohérentes avec celles du GIPREB pour la réhabilitation de l'étang de Berre. Si l'axe majeur de ces actions concerne la prévention des inondations, certaines portent sur la prise en compte des enjeux écologiques et touristiques jusqu'alors sous-estimés, notamment par la valorisation des milieux naturels et des paysages.

Les objectifs concernant la Durance sont les suivants :

- ✓ Maintenir la dimension spatiale et l'homogénéité agricole du Val de Durance, en tant qu'entité propre
- ✓ Assurer la sécurité des biens et des personnes contre les inondations
- ✓ Accroître la qualité et la diversité des milieux naturels alluviaux et aquatiques
- ✓ Harmoniser le développement des usages de la rivière dans le respect des contraintes de sécurité vis-à-vis du fonctionnement des aménagements hydroélectriques
- ✓ Restaurer et promouvoir le patrimoine lié à l'eau, notamment les paysages duranciens
- ✓ Valoriser les enjeux liés au tourisme
- ✓ Restaurer progressivement des débits réservés compatibles avec le bon état écologique du milieu.

► **Les Alpilles : préserver et valoriser un joyau naturel**

Le caractère exceptionnel des Alpilles a justifié que soit élaborée une directive de protection et de mise en valeur des paysages des Alpilles qui a été approuvée par le décret n° 2007-21 du 4 janvier 2007. Ses principes sont les suivants :

- ✓ maintien de l'identité paysagère,
- ✓ maintien et développement de l'agriculture et des activités économiques dans le respect de l'environnement du site,
- ✓ maintien de l'harmonie et de l'intemporalité de ce territoire, en évitant la réalisation de projets d'infrastructures lourdes qui briseraient cette unité.

Ces principes se traduisent en deux grands objectifs :

- ✓ la préservation des structures paysagères,
- ✓ la maîtrise de l'urbanisation.

Un parc naturel régional des Alpilles a été créé par le décret du 30 janvier 2007, sur un territoire correspondant en grande partie à celui sur lequel s'applique la directive. La charte de ce parc fait siennes les orientations et principes fondamentaux de protection des structures paysagères énoncés par la directive paysagère.

Enfin, il convient de préserver la Montagnette en tant que continuité géographique, paysagère, faunistique et floristique des Alpilles.

► **Les Calanques : pérenniser un espace naturel périurbain**

Les Calanques constituent un espace patrimonial fondamental à double titre :

- ✓ par la richesse des sites qu'elles abritent,
- ✓ par la valeur d'usage qu'elles représentent pour les citoyens (traditions culturelles d'accès aux massifs, culture du cabanon, randonnée, escalade...).

► **La Sainte Victoire-Concors : garantir la préservation durable du massif**

Les massifs de Concors et de Sainte Victoire constituent un territoire d'un seul tenant de près de 350 000 ha, et fortement boisé. Cet espace périurbain bénéficie d'une renommée mondiale associée notamment au nom de Paul Cézanne.

La forte valeur patrimoniale de ces sites sur le plan paysager et culturel, devrait conduire à leur labellisation de Grand Site de France. La richesse et la diversité de ces milieux naturels ont permis de les inscrire au réseau NATURA 2000.

Mais ce massif se distingue aussi par la mise en valeur et la protection de son patrimoine agricole.

Depuis Août 2000, une structure de gestion a été mise en place, sous la forme d'un «syndicat mixte départemental des massifs du Concors – Sainte Victoire». Afin de garantir une préservation durable à cet espace, trois objectifs doivent être poursuivis :

- ✓ gestion des massifs forestiers pour la prévention des incendies
- ✓ mise en valeur et protection du patrimoine paysager, naturel et culturel
- ✓ maîtrise de l'accueil des publics et du développement local durable.

► **Le plateau de l'Arbois** : au cœur de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, il s'agit sur cet espace de concilier développement ciblé et protection globale, et pour ce faire d'établir un projet capable de valoriser ce territoire dans ses diverses fonctions et d'assurer une protection pérenne de cet espace naturel. Une procédure de classement est en cours.

► **Les paysages en complémentarité des grands sites emblématiques**

En complément des grands paysages emblématiques du département mentionnés précédemment, la pratique, le vécu, la reconnaissance collective font apparaître des sous-ensembles paysagers cohérents, nettement individualisés. Il s'agit d'espaces homogènes dans leur constitution, à l'échelle réduite, permettant une typologie paysagère comme les restanques cultivées, les villages perchés, les canaux d'irrigation... Ils constituent des éléments majeurs du paysage, composantes ou ensembles signifiants, spécifiques et identitaires qu'il convient de préserver.

L'identification de ces espaces a été réalisée en 1998 par les services de l'État et du Conseil Général dans le cadre de l'élaboration d'un atlas départemental des paysages.

3.2 - PRÉSERVER LES MILIEUX ET LES RESSOURCES NATURELLES

Les ressources minérales du département, permettant d'alimenter l'industrie ou le marché du bâtiment et des travaux publics, seront utilisées avec un souci permanent de gestion durable et optimisée des gisements, sous réserve que leurs modes d'exploitation, d'intégration, de réaménagement final et d'approvisionnement du marché permettent de garantir la préservation de l'environnement et les orientations définies dans le schéma départemental des carrières approuvé par le Préfet.

Les déchets ménagers ultimes, au sens du plan départemental, pourront être éliminés sur des sites qui respectent les critères de la réglementation applicable, à condition que les modalités d'intégration, d'exploitation et de réaménagement final permettent de garantir la préservation de l'environnement.

3.2.1 - PRÉSERVER ET ACCROÎTRE LA QUALITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU

La ressource en eau des Bouches-du-Rhône est, comme cela a été précisé dans le diagnostic, un réseau fragile.

La fiabilité de l'alimentation en eau potable nécessite de sécuriser les systèmes de distribution d'eau les plus importants en diversifiant leurs sources d'approvisionnement. Les recherches de réelles potentialités des nappes aquifères comme ressource de substitution seront donc des actions fortes à promouvoir.

Les objectifs concernant les eaux superficielles sont :

- ✓ L'amélioration des connaissances par la recherche et la mise en place d'outils de mesure et d'analyse de la qualité des cours d'eau.
- ✓ La lutte contre les pollutions :
 - diminution de la toxicité des rejets,
 - réduction des sources de micro polluants,
 - amélioration des réseaux d'assainissement domestiques.

L'objectif concernant les eaux souterraines est celui d'une protection préventive pour une utilisation durable, notamment pour le système aquifère de la Crau et la nappe alluviale de la Durance.

En complément, la **Durance et ses affluents**, à l'échelle du bassin versant, doivent être protégés de toutes nuisances et pollutions par des mesures de protections statiques – maîtrise des aménagements et des occupations, diminution des rejets – et par des mesures de gestion dynamique du type alerte aux pollutions accidentelles. Les actions à conduire sur la Durance sont à harmoniser avec les perspectives élaborées par le GIPREB pour réhabiliter l'étang de Berre.

Enfin, le **bassin du Réaltor** constitue l'une des réserves en eau potable de la commune de Marseille, et sa vulnérabilité demande une protection accrue.

Une mise en cohérence s'avère nécessaire entre les démarches locales du SAGE de l'Arc et les contrats de rivière de la Touloubre et de la Cadière.

3.2.2 - RECONQUÉRIR ET METTRE EN VALEUR L'ÉTANG DE BERRE

En 1993, un plan de reconquête de l'étang a été mis en œuvre. Il s'est poursuivi par la création, le 12 mai 2000, d'un Groupement d'Intérêt Public pour la réhabilitation de l'étang de Berre dont la mission est la coordination de la deuxième phase du plan de reconquête qui doit se traduire par la définition d'un schéma d'aménagement de l'étang, en vue de l'établissement d'un contrat d'étang.

Les objectifs de qualité retenus par le conseil d'administration du GIPREB concernent :

- ✓ Le développement des activités maritimes, de pêche et de baignade
- ✓ Le développement des activités nautiques et du tourisme de proximité
- ✓ Le rétablissement d'un écosystème équilibré de lagune méditerranéenne profonde.

La restauration de la qualité écologique de l'étang de Berre suppose que soient harmonisées certaines actions conduites sur la Durance et concernant les modalités des rejets de limons et d'eau douce dans l'étang. Les solutions préconisées doivent permettre d'atteindre l'objectif recherché, tout en maîtrisant le risque inondation sur la Durance et le Rhône.

Parallèlement, pour concourir à l'amélioration de la qualité des eaux, il convient que deux objectifs complémentaires soient assurés :

- ✓ L'amélioration de la qualité hydrobiologique et écologique de l'étang de Berre et de ses milieux associés regroupant les étangs de Vaine, de Bolmon, de l'Estomac et du Pourra, ainsi que les principaux affluents (Cadière, Arc, Durançole, Touloubre, canal EDF) et les communications avec d'autres milieux associés au fonctionnement de l'étang (canal de Caronte).

- ✓ La mise en conformité de l'assainissement pluvial des zones industrielles et commerciales et la mise aux normes des stations d'épuration au regard de la directive européenne des eaux résiduelles urbaines.

3.2.3 - AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Issues pour l'essentiel des activités industrielles et du transport routier, les émissions de tous les polluants (excepté le CO₂) régressent en raison des efforts importants engagés dans la chimie lourde, la pétrochimie, les activités de raffinage et les centrales thermiques.

Néanmoins, des niveaux de pollution parfois élevés et non conformes aux objectifs issus de la réglementation persistent sur Aix-en-Provence, Marseille et l'étang de Berre.

Les objectifs concernant la qualité de l'air débouchent sur :

- ✓ le développement des réseaux de surveillance,
- ✓ l'information des populations,
- ✓ la réduction des émissions : pollution et déchets liés au fonctionnement urbain, aux activités (rejets domestiques et industriels) et aux transports routiers,
- ✓ le PRQA qui a fixé quelques objectifs quantitatifs de réduction de la pollution à atteindre, tant pour les pollutions dont la source est industrielle (10% à 40%) que pour celles liées au trafic routier.

3.3 - RÉDUIRE ET MIEUX MAÎTRISER LES RISQUES

3.3.1 - LES RISQUES NATURELS

► Le risque inondation

Il affecte la plupart des communes du département et peut concerner les crues lentes, les inondations torrentielles ou le ruissellement urbain.

Les objectifs de l'État visent à renforcer la sécurité des biens et des personnes en identifiant les territoires à risques et en définissant les modalités d'occupation des sols concernés.

► Le risque incendie

Le bilan du risque incendie est très variable selon les années. La répétition des passages des incendies sur un même lieu conduit à des modifications profondes des équilibres écologiques et à des atteintes sévères au patrimoine forestier et paysager, avec des phénomènes d'érosion et une modification des conditions d'écoulement des eaux superficielles.

En conséquence, les objectifs de la D.T.A. sont de trois ordres :

- ✓ Protéger la forêt des risques liés à l'urbanisation, dans la mesure où les usages urbains (décharge, routes, habitat...) dans les massifs naturels sont à l'origine du plus grand nombre d'éclosions de feux.
- ✓ Prendre en compte l'incendie dans les zones déjà construites.
- ✓ Développer, dans le cadre des PIDAF, la création de coupures agricoles DFCI hors projets sylvo-pastoraux et dégager les moyens de leur gestion.

3.3.2 - LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Les dispositions réglementaires applicables imposent de maîtriser l'urbanisation autour des installations relevant de la directive SEVESO selon deux zones dites Z1 et Z2 déterminées à partir de

scénarios d'accident majeur analysés dans les études de danger produites par les exploitants. Suite aux nouvelles directives, une redéfinition des périmètres de zones (extension) est en cours.

Les objectifs de la D.T.A. visent à préserver les personnes et les biens des risques liés aux installations industrielles ou de stockage. Cela suppose :

- ✓ La réduction des risques inhérents aux installations. Ces risques relèvent de la responsabilité de l'industriel sous l'action des pouvoirs publics. Mais les effets des actions entreprises ne seront perceptibles qu'à long terme du fait des modifications qu'il convient d'apporter aux installations existantes
- ✓ Le renforcement de la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels nouveaux. Au sein des Bouches-du-Rhône peu d'espaces disponibles sont susceptibles d'accueillir ce type d'activité hormis la zone industrielle portuaire de Fos.
- ✓ Le développement de telles activités doit rester possible notamment dans cette zone du département en tenant compte des contraintes environnementales, agricoles et liées à l'urbanisation existante.

Cas des pipelines

Du fait de la concentration industrielle dans la zone de Fos-étang de Berre, il existe de nombreux couloirs de pipelines de transport d'hydrocarbures, de produits chimiques et quelques gazoducs.

Ces ouvrages sont soumis à des servitudes de protection le long de leur parcours afin d'éviter leur dégradation par des travaux entrepris à proximité et pour permettre d'y accéder lors des opérations d'entretien.

L'objectif est de maintenir ces servitudes voire de les élargir pour permettre l'implantation éventuelle, à terme, de nouveaux pipelines.

Cas des anciens vides souterrains liés à l'exploitation de carrière ou de mine

Les risques d'instabilité et d'effondrement présentés par les anciens travaux d'exploitation de mines ou de carrières justifient la mise en place de dispositions permettant de sauvegarder les personnes et les biens dans les zones concernées.

3.4 - LE LITTORAL

L'ensemble du littoral s'inscrit dans l'objectif 3.

Le détail de l'analyse est contenu dans le chapitre 4 «Littoral et modalités d'application de la Loi Littoral».

CHAPITRE 3 ORIENTATIONS

Ce troisième chapitre exprime les principes de localisation des infrastructures et équipements nécessaires au développement durable du territoire, la détermination des espaces de protection, préservation et mise en valeur au plan naturel et agricole, et les orientations qui leur sont associées.

Les orientations s'inscrivent dans la continuité des trois grands objectifs précédemment explicités et correspondent :

- ✓ **au rayonnement et à la métropolisation.**
- ✓ **au fonctionnement et à l'organisation du territoire.**
- ✓ **à la préservation-valorisation de l'environnement .**

Pour chacun des thèmes abordés, ce chapitre présente rapidement les motivations qui ont conduit à l'élaboration d'orientations, en cohérence avec les objectifs exprimés dans le chapitre précédent.

Les orientations elles-mêmes, avec lesquelles les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles, sont identifiées dans les sous-paragraphes intitulés «orientations».

Le caractère représentatif des cartes «orientations» et «littoral», affirmé page 7, doit être pris en compte pour la mise en œuvre des orientations spatialisées.

1 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU RAYONNEMENT ET À LA MÉTROPOLISATION

Au regard des indicateurs économiques (PIB/Habitants, taux d'activités, taux de chômage, qualification des emplois..) et de la situation de l'espace métropolitain par rapport à d'autres métropoles européennes, l'ambition de la D.T.A. est de renforcer la compétitivité de ce territoire en le dotant des atouts nécessaires.

Cela concerne tout particulièrement :

1. La grande accessibilité
2. La Zone Industriale Portuaire de FOS.
3. Les sites logistiques.
4. Les centralités urbaines.

1.1 - LA GRANDE ACCESSIBILITÉ

Les conditions d'un véritable rayonnement passent par la connexion du système métropolitain aux réseaux de communication et de liaisons longues distances.

L'enjeu en la matière vise à :

- ✓ conforter la place du département en tant que pôle Sud-européen et à valoriser ses échanges avec l'extérieur.
- ✓ garantir aux grands axes Nord-Sud et Est-Ouest leur fonction d'échange et de communication en diversifiant la répartition modale des trafics
- ✓ assurer aux pôles urbains et aux activités économiques des conditions d'accessibilité et d'échange adaptées à leur développement,

Les actions devront porter :

- ✓ sur le développement de la multimodalité pour le transport de marchandises, l'élargissement de l'hinterland de la ZIP de Fos et l'amélioration des liaisons ferroviaires rapides vers le Var et la Côte d'Azur,
- ✓ sur la préservation et l'amélioration des fonctions d'échanges et de transit assurées par le réseau autoroutier,
- ✓ sur les possibilités de développement des capacités de l'aéroport Marseille-Provence.

► Orientations

- ✓ **Pour les transports de marchandises**, prioritairement concernés par l'axe rhodanien, les conditions de développement de la multi modalité impliquent:
 - la constitution d'un axe ferroviaire de fret rhodanien en direction de l'Europe du Nord et la mise à disposition des sillons ferroviaires correspondants,
 - la valorisation de l'axe fluvial du Rhône et l'intensification des conditions de desserte fluviale du Port Autonome de Marseille-Fos afin de tirer parti de l'axe Rhône-Saône.
- ✓ **Pour le développement de nouveaux axes d'échanges**
Les réflexions engagées sur l'axe Durance (y compris le projet de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre) visent à proposer la structuration d'un nouvel axe en direction de l'Italie du Nord (Région de Milan-Turin) et compléter l'ouverture de la région marseillaise vers d'autres métropoles européennes.

- ✓ **Pour les liaisons entre la Zone Industrielle Portuaire de Fos (ZIP) et son hinterland** : A l'échelle départementale et régionale, assurer ces relations implique la création d'une véritable liaison Fos-Salon améliorant la desserte de la ZIP depuis le sillon rhodanien et l'axe Italie-Espagne avec une nouvelle entrée du Port, le développement des complémentarités entre modes de transports et le renforcement des modalités d'articulation des différents sites logistiques des Bouches-du-Rhône.

L'existence d'une «couronne logistique» liant le sillon rhodanien, l'Est du Languedoc (A9) et l'Ouest de PACA (A7), avec une forte implantation dans l'Ouest des Bouches-du-Rhône, justifie le renforcement des infrastructures de desserte routière, fluviale et ferroviaire permettant de massifier et de fluidifier les flux et d'interconnecter les zones concernées de l'hinterland immédiat du Port de Marseille-Fos.

- ✓ **Pour les voyageurs**, l'amélioration des liaisons ferroviaires rapides vers la Côte d'Azur nécessite l'aménagement des infrastructures existantes mais aussi la poursuite du programme de Ligne à Grande Vitesse en Région PACA . Il convient donc de poursuivre l'étude d'une nouvelle ligne ferroviaire vers la Côte d'Azur qui réponde à une double exigence de vitesse et de capacité. Le projet devra garantir, à long terme la grande accessibilité ferroviaire de toute la région PACA et permettre un vrai maillage des principales métropoles de l'arc méditerranéen, notamment entre Marseille, Toulon et Nice : il devra offrir de véritables opportunités de développement du transport régional, en libérant le réseau classique des circulations de trains de grandes lignes et en s'appuyant, le plus possible, sur des gares d'interconnexion entre le réseau régional et le réseau à grande vitesse.

A la suite du débat public qui s'est déroulé en 2005, les conditions d'un prolongement éventuel du projet vers l'Italie seront étudiées. Concernant la ligne actuelle, un programme d'études et de réalisations sera établi pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret. Le fuseau qui sera défini à l'issue des études complémentaires en cours, conduites en référence au scénario des métropoles du Sud, devra être préservé de toute occupation de nature à s'opposer à la réalisation du projet.

- ✓ **Pour les autoroutes interurbaines**, il convient de remédier aux effets de superposition des trafics de transit et de déplacements locaux au droit des principaux pôles urbains que traversent les autoroutes A 54, A 7 et A 8. Ainsi :
 - **A Aix-en-Provence**, cela ne peut résulter uniquement de la production systématique de nouvelles infrastructures routières, mais renvoie avant tout à une réelle maîtrise des trafics.
Cette maîtrise ne pourra être atteinte qu'avec la constitution d'une offre locale de transports collectifs (RER, TCSP) réellement alternative aux déplacements routiers individuels et la mise en complémentarité des réseaux autoroutiers et locaux afin de constituer un meilleur système de répartition des différents types de trafics.
Le principe d'un nouveau contournement ne pourra être envisagé qu'après la mise en œuvre d'une politique volontariste en ce sens et la mesure des effets produits. Dans cette optique, les développements de l'urbanisation inscrits dans les documents d'urbanisme doivent rester compatibles avec la réalisation éventuelle d'une infrastructure routière de contournement.
 - **Dans le secteur d'Arles**, la continuité autoroutière, au vu de la configuration générale de l'infrastructure actuelle, nécessite un nouveau contournement et un nouveau franchissement du Rhône permettant d'une part de pallier les problèmes actuels induits par la traversée des zones urbaines et d'autre part de concourir au développement du potentiel logistique multi modal (fluvio-maritime, rail, route), du site Arles-Tarascon-Beucaire.
 - **À terme, le secteur de Salon-de-Provence** qui se trouve au croisement des axes autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest jouera de plus en plus un rôle de carrefour métropolitain. En conséquence, il est nécessaire de rechercher, dans ce secteur, une

meilleure complémentarité des réseaux routiers afin de préserver les capacités de transit.

✓ **Pour le système aéroportuaire**

La préservation du potentiel aéroportuaire et l'amélioration de la qualité du service rendu passent par les mesures suivantes :

- Garantir le développement de la capacité de l'aéroport Marseille - Provence, ce qui implique d'une part la maîtrise du développement de l'urbanisation dans la zone de contraintes de bruit dues au trafic aérien commercial, et d'autre part un réaménagement du système de pistes, dans le respect des contraintes liées au plan de reconquête de l'étang de Berre.
- Améliorer les accès terrestres à l'aéroport de Marseille-Provence, notamment par la mise en place de systèmes de transport collectif depuis les pôles principaux de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Marseille, Aix et Etang de Berre, et intégrant les conditions d'accès au TGV.
- Constituer un système aéroportuaire avec l'aérodrome d'Aix-les milles en maintenant la capacité actuellement autorisée afin de réserver au maximum l'aéroport de Marseille-Provence aux activités de transport commercial.

1.2 - LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE FOS

La zone industrialo-portuaire de Fos se situe au débouché de grands sites et milieux naturels tels le delta du Rhône et la Crau.

A la fin des années soixante, ce territoire a fait l'objet d'investissements majeurs de l'Etat avec la création d'une plate-forme industrielle et portuaire dont l'ambition était d'atteindre un niveau comparable à celui des plates-formes d'Europe du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Hambourg...). Il faut souligner le fait que cet espace constitue avec ses quelques 10 000 hectares un ensemble unique en Europe et représente un enjeu fondamental pour le développement du département dans les 20 prochaines années.

Conformément à l'objectif de positionnement de l'activité portuaire dans le Sud français et méditerranéen et au contexte géographique dans lequel s'inscrit la ZIP, l'évolution de cet espace suppose une étroite articulation entre logique de développement et logique de protection qui tienne compte :

- ✓ des caractéristiques du site et de son rôle dans l'aménagement du territoire au titre à la fois de l'espace qu'il représente pour l'accueil d'entreprises ou installations fortement consommatrices d'espaces, d'activités industrielles plus difficilement acceptables en zones urbaines, et d'espaces au contact d'un vaste territoire naturel et agricole de grande qualité.
- ✓ des liens nécessaires entre fonctions portuaire, logistique et diversification industrielle pour la constitution d'un véritable hinterland,
- ✓ du renforcement essentiel des relations maritimes et fluviales et qui nécessitent le prolongement de la darse n° 2 jusqu'au canal d'accès au Rhône,
- ✓ de la mise en place de navettes avec les autres ports du bassin méditerranéen tels que Gênes, La Spezia, Livourne, Barcelone, Valence et la Corse,

Dans ce cadre, les objectifs suivants sont à prendre en compte :

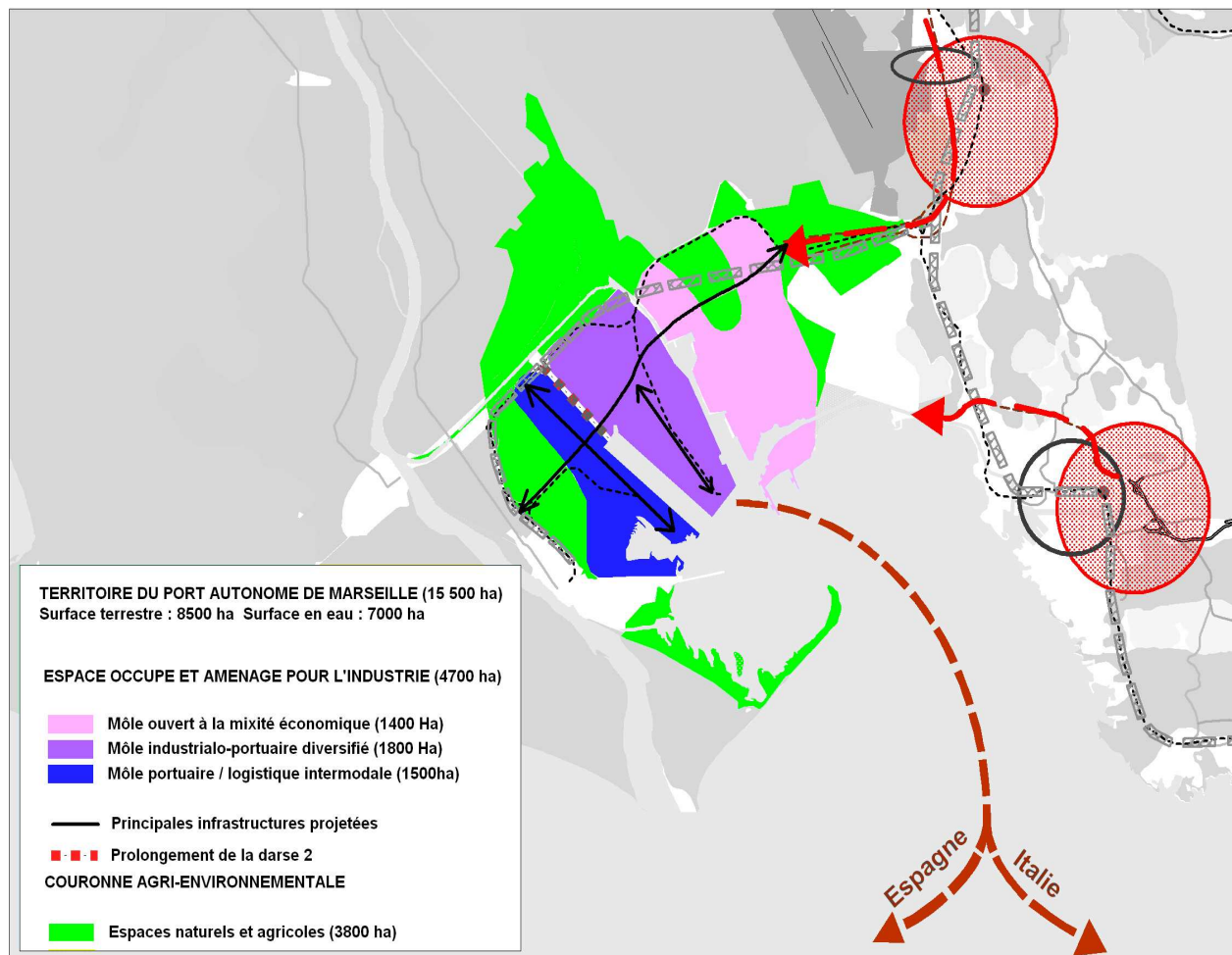
- ✓ développer les activités portuaires, logistiques et industrielles (Fos 2 XL, énergies nouvelles, ...),
- ✓ préserver les paysages et les milieux les plus intéressants,
- ✓ terminer l'aménagement global du secteur en faisant la part entre les espaces destinés aux activités économiques d'une part, et d'autre part les espaces préservés et destinés à demeurer

à l'état naturel qui pourront le cas échéant être utilisés au titre des mesures compensatoires des activités économiques développées dans la zone.

► Orientations

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les principes d'aménagement exprimés dans le schéma ci-dessous, et intégrer les modalités d'application de la loi littoral sur ce secteur, telles qu'exprimées dans le chapitre IV par le paragraphe consacré au secteur à enjeux particuliers de la ZIP de Fos.

Principes d'aménagement de la Zone Industrielle de Fos



1.3 - LES SITES LOGISTIQUES

Au plan général de l'activité logistique le potentiel des Bouches-du-Rhône est riche d'opportunités, et ce notamment par la diversité des modes de transports qu'offre le territoire. Ce potentiel est par contre encore sous-exploité à l'échelle métropolitaine et régionale comme à l'échelle internationale.

Pourtant l'activité logistique joue aujourd'hui un rôle déterminant pour l'ensemble des activités économiques concurrentielles et constitue un maillon vital de leur développement, qu'il s'agisse de l'économie maritime, industrielle, agricole ou commerciale.

A côté des sites prioritaires qui font l'objet d'actions spécifiques de la part de l'Etat exprimées dans les orientations, des dynamiques logistiques existent ou se développent à la fois dans la filière agroalimentaire pour la partie Nord du département (Châteaurenard, Orgon et Plan d'Orgon) et de façon plus interurbaine et métropolitaine à proximité de l'axe Est-Ouest (Salon-de-Provence et Saint-Martin-de-Crau), ainsi qu'en liaison avec le fluvio-maritime à Arles. Ces sites, dont la contribution au développement de l'activité est évidente, seront abordés au titre des orientations relatives aux différents pôles économiques et des stratégies de développement des zones d'activités.

► Orientations

Quatre sites prioritaires sont retenus comme lieux privilégiés de l'intervention publique en matière de réalisation ou d'amélioration des infrastructures et équipements nécessaires à l'activité logistique et au transport intermodal :

- ✓ Marseille - Le Canet : restructuration de ce chantier rail-route.
- ✓ Marseille - Mourepiane : aménagement du terminal à conteneurs de ce chantier rail-mer.
- ✓ Fos - Distriport : agrandissement du chantier mer-rail-route et modernisation du terminal à conteneurs.
- ✓ Grans - Miramas - Clesud : développement du chantier rail-route.

1.4 - LES CENTRALITÉS URBAINES

Le territoire départemental se caractérise par :

- ✓ L'espace métropolitain de Marseille - Aix en Provence qui comprend la quasi totalité des communes de 20 000 habitants et plus du département, dont Marseille (seconde ville de France avec 800 000 habitants) et Aix en Provence (avec 134 000 habitants), et trouve l'illustration de son polycentrisme dans son territoire constitué de quatre unités urbaines au sens INSEE : Marseille - Aix, Salon de Provence, Istres, Miramas.
- ✓ L'Ouest départemental avec Arles (50 500 habitants) comme pôle principal.

Le souci de renforcement des fonctions stratégiques urbaines doit prendre en compte l'organisation multipolaire de ce territoire, tout particulièrement sur l'agglomération Marseille - Aix. Chaque pôle, à son niveau, participe aux activités et fonctions métropolitaines et Marseille, commune principale, doit trouver dans ce cadre matière à affirmer un renouveau économique qui s'amorce.

Les politiques de renouvellement urbain auront à favoriser la revitalisation des centres villes et tirer parti de la partition des activités métropolitaines entre les différents sous ensembles pour construire la métropole.

(les centralités urbaines sont représentées par une pastille rouge sur la carte)

Les enjeux prioritaires de la métropolisation définis dans le chapitre «objectifs» conduisent à considérer l'agglomération de Marseille - Aix en Provence comme le moteur de cette dynamique et à rechercher les complémentarités entre les villes qui composent l'aire métropolitaine.

C'est donc l'ensemble de cette agglomération qui a vocation à accueillir, en priorité, les fonctions métropolitaines supérieures, publiques et privées. L'optimisation de leur mode de répartition, de concentration et de mise en complémentarité renvoie aux modalités de gouvernance de l'espace métropolitain.

L'opération d'intérêt national Euroméditerranée qui représente une opération phare pour l'accueil de ces fonctions est un espace d'accueil prioritaire mais non exclusif pour de telles fonctions.

La mise en œuvre d'une Charte de la Métropolisation fournira le cadre utile, et à la bonne échelle, d'une stratégie coordonnée des acteurs locaux visant à assurer une organisation efficace des fonctions métropolitaines (accueil, création, développement...)

L'appel à projet de coopération métropolitaine, lancé par l'Etat en juin 2004 dans le prolongement des CIADT de décembre 2002 et décembre 2003, apparaît comme le moyen de contractualiser entre les Collectivités Territoriales et l'Etat. Il vise à accompagner les métropoles qui afficheront la volonté de s'inscrire dans une démarche d'ambition européenne, par le renforcement des fonctions économiques supérieures.

L'objectif de cet appel est d'inscrire les principales métropoles françaises dans le contexte européen, démarche qui nécessite avant tout l'émergence d'une réelle gouvernance à l'échelle de la métropole.

L'échelle à retenir pour le projet, de même que les modalités du partenariat à mettre en place pour le porter, confirment la nécessité de considérer l'espace métropolitain comme le territoire de référence afin d'éviter les risques de toute compétition interne à la métropole.

L'Etat, dans ce cadre, apportera son soutien aux actions liées à cette démarche, et dans un premier temps à la mise en place des conditions nécessaires au démarrage de la phase d'élaboration du projet.

Le CIADT du 12 juillet 2005 a fait bénéficier 67 projets du label « pôle compétitivité » au niveau national, liste complétée lors du CICT du 6 mars 2006. Cinq de ces pôles concernent au premier plan le département. Il s'agit :

- ✓ du pôle de vocation mondiale relatif aux « solutions communicantes sécurisées » porté par STMicroelectronics,
- ✓ du pôle « énergies non génératrices de gaz à effet de serre » porté par le CEA ,
- ✓ du pôle « photonique : systèmes complexes d'optique et d'imagerie », porté par POPsud,
- ✓ du pôle « gestion des risques et vulnérabilité des territoires », porté par l'Europôle méditerranéen de l'Arbois,
- ✓ du pôle « Orphème, labellisé lors du CICT du 6 mars 2006, sur les pathologies émergentes et maladies orphelines.

Les Bouches du Rhône sont également concernées par :

- ✓ le pôle de vocation mondiale « mer, sécurité et sûreté, développement durable », en liaison avec Toulon et Brest,
- ✓ le pôle « parfums, arômes, senteurs et saveurs » en liaison avec la Côte d'Azur et les Alpes de Haute-Provence.

Les pôles de compétitivité visent à mettre en réseau entreprises, centres de formation et unités de recherche publiques ou privées afin de renforcer la position de la France en matière d'innovation et de compétitivité de son industrie.

Le soutien de l'Etat sera concentré sur ces projets les plus porteurs pour la croissance et l'emploi avec la mobilisation de crédits d'intervention pour le soutien à la R&d, des exonérations fiscales et des allègements de charges sociales et le renforcement du soutien de trois programmes d'intérêt général de la Caisse des Dépôts et Consignations : PME innovation pour le renforcement des fonds propres des entreprises concourant aux pôles, le développement du très haut débit, et l'appui à l'immobilier d'entreprises et aux logements intermédiaires destinés aux chercheurs.

Le CICT du 14 octobre 2005 a validé les projets de contrats portant sur la définition des zonages R&D et sur le système de gouvernance des pôles.

Des actions définies par les porteurs de projet feront l'objet de soutien de la part de l'Etat et des collectivités.

► Orientations

L'organisation et la répartition des fonctions métropolitaines devra, en relation étroite avec l'accueil de services et équipements sur Euroméditerranée, favoriser le renforcement de l'ensemble du système urbain et économique.

Cela vise :

✓ **Le rayonnement de l'enseignement supérieur et des activités de haute technologie :**

L'amélioration de la lisibilité du système universitaire et de recherche métropolitain, implique d'éviter l'éclatement des structures et des sites et de rechercher le renforcement :

- des quatre grands pôles de compétence à partir des filières existantes sur les sites actuels à Marseille Nord, Marseille Centre et Marseille Sud et Aix en Provence Centre,
- des deux pôles de recherche : le C.E.A. de Cadarache et le CEREGE, Centre Européen de Recherche et d'Enseignement des Géosciences de l'Environnement, sur l'Europôle de l'Arbois,
- des écoles d'ingénieurs, avec leur regroupement au sein de l' EGIM (premier pas vers le réseau des écoles centrales), la création de l'Institut des Applications Avancées de l'Internet (IAAI) et le renforcement des synergies dans le cadre du réseau micro-nano-technologie de Gardanne.

✓ **La confirmation des principaux pôles de développement résidentiel et économique du département.**

Ce développement s'organisera en privilégiant le renouvellement urbain gage d'une gestion économe de l'espace. Ce renouvellement urbain est à appliquer aux différentes échelles de ville, des quartiers centraux et anciens de Marseille, à la reconversion des sites des chantiers navals à La Ciotat.

Il implique le renforcement des services publics aptes à rayonner sur leur environnement proche.

Les documents d'urbanisme doivent veiller, en particulier dans le cadre du développement des centralités urbaines identifiées sur la carte orientations, à mettre en place les conditions nécessaires à la production d'une offre de logement adaptée aux principes de mixité sociale et de diversité de l'habitat nécessaires à l'équilibre social et aux besoins de logement des actifs liés aux secteurs de développement économique et à la desserte en transports en commun.

En parallèle aux actions foncières anticipatrices en secteur périurbain, les documents d'urbanisme devront, notamment, pour ces centralités, mettre en œuvre des interventions permettant l'amélioration de la mixité sociale en secteur urbain, par exemple par l'inscription d'emplacements réservés pour le logement social.

✓ **Les actions soutenues par l'Etat et les collectivités définies dans le cadre des pôles de compétitivité.**

2 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Ici encore le caractère multipolaire du système métropolitain impose une action forte en terme de mise en relation des réseaux de communication et d'organisation du système économique.

Il impose également que le mode d'occupation de l'espace, observé sur ce territoire, ne fasse pas disparaître, dans les espaces intermédiaires fragiles, ce qui fait de cet ensemble son image, sa qualité de vie et son attractivité . Cela entraîne la mise en place de mesures visant à freiner la tendance à l'urbanisation continue le long des grands axes ou couloirs de circulation et à privilégier le renforcement des zones urbaines existantes, à assurer le niveau d'équipements et de services des zones d'urbanisation diffuse et le maintien d'espaces d'aération.

Les orientations qui suivent, à partir de l'identification des principales polarités constitutives de l'armature urbaine, des conditions de leur articulation et de leurs relations, s'attachent à :

- ✓ Construire le système de transports collectifs qui relie ces différents sous-ensembles,
- ✓ prendre appui sur les pôles d'échanges et les pôles d'activités pour bâtir la ville et maîtriser la diffusion de l'urbanisation
- ✓ réaliser les infrastructures essentielles au fonctionnement local.
- ✓ renforcer et accompagner le développement économique
- ✓ maîtriser le développement de l'urbanisation

2.1 - LE SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN

Compte tenu du retard de l'aire métropolitaine en matière de transports collectifs il est impératif qu'une offre alternative crédible au tout V.P. (véhicules particuliers) soit rapidement mise en place.

Cela suppose de conjuguer étroitement :

- ✓ l'amélioration et le développement des transports collectifs ferrés
- ✓ le renforcement et la valorisation de transports collectifs routiers en site propre
- ✓ l'organisation de la complémentarité des fonctions et des rôles entre les différentes infrastructures du réseau routier.
- ✓ et la mise en interface des différents modes de déplacements en transports en commun afin de construire un vrai système d'échanges.

Cela passe donc par une nouvelle stratégie d'affectation des ressources qui confirme la priorité affectée aux Transports Collectifs.

Le développement des modes et réseaux de transports collectifs tous types est une priorité pour l'aménagement de ce territoire. Il répond à la volonté de construire une véritable chaîne de transports collectifs nécessaire au fonctionnement de l'espace départemental.

Cela nécessite que dans les principales villes (notamment Marseille et Aix-en-Provence) soit assuré un niveau de service en transports collectifs suffisant pour permettre un véritable lien entre réseau urbain et interurbain.

Le rôle et la place des pôles d'échanges sont essentiels pour le fonctionnement du système de transports collectifs qui, selon le schéma représenté sur la carte "orientations", reste à organiser à

l'échelle départementale pour relier les différentes centralités urbaines et les principaux pôles économiques.

► Orientations

En s'appuyant sur les axes de dessertes ferroviaires inter-cités, notamment Marseille – Gardanne – Aix en Provence et Marseille – Aubagne – Toulon, le système de transports collectifs visé doit poser les bases essentielles du futur réseau métropolitain.

Afin de permettre à terme la réalisation de l'ensemble du système métropolitain de transport en commun, les documents d'urbanisme doivent assurer la préservation des emprises ferroviaires existantes susceptibles de s'insérer dans les circuits esquissés sur la carte «orientations». Dans l'attente de la réalisation du réseau global de transports en commun ferrés, il conviendra d'analyser les possibilités d'association des différents modes de transports collectifs pour assurer les complémentarités de desserte nécessaires par différents supports (ferrés, routiers).

2.2 - LES PÔLES D'ÉCHANGES

Comblant le retard constaté en matière de transports collectifs et bâtissant un véritable réseau sur l'ensemble du département implique que la répartition des déplacements selon les différents modes de transports s'organise autour de points d'accès aux réseaux qui pour certains constituent et constitueront des enjeux majeurs de la structuration de l'espace départemental.

Au-delà des fonctions techniques d'échanges entre modes (pôles d'échanges) ou des aménagements de stationnement nécessaires au passage du mode individuel au mode collectif (parc relais), ces points d'accès aux transports collectifs sont appelés à jouer un rôle spécifique dans l'aménagement en milieu urbain et périurbain.

Les conséquences de la position de ces pôles métropolitains sur l'aménagement seront différentes selon qu'ils se situent en zone urbaine ou périurbaine.

- ✓ En milieu urbain, outre leur vocation à faciliter les échanges entre modes de transport et favoriser le recours aux transports collectifs, ils constitueront de véritables polarités urbaines au service des territoires environnants. En conséquence, il sera recherché et mis en œuvre autour de ces pôles des stratégies d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain et, selon les capacités physiques et les caractéristiques d'environnement des sites, de densification urbaine privilégiant l'habitat, les services ou les activités économiques compatibles avec l'environnement urbain.
- ✓ En milieu périurbain, les pôles d'échanges auront pour vocation d'une part de capter les déplacements en favorisant le recours aux transports collectifs et d'autre part de ne pas surcharger, au contact des zones urbaines, économiques ou commerciales les axes de communication. Selon la nature du tissu environnant, ils pourront constituer des opportunités de restructuration des espaces par une offre adaptée et renforcée de logements ou de services.

Sont représentés sur la carte les points essentiels d'articulation et d'accès du réseau de transports collectifs à construire, selon la liste qui suit, qui est indicative, non exhaustive, et ne préjuge pas de la localisation précise ni de la fonction exercée par les points d'échanges..

▪ Marseille Saint-Charles	Salon-de-Provence
▪ Marseille La Blancarde	Istres
▪ Est de l'Étang de Berre	Martigues
▪ Aix en Provence - TGV	Aubagne-Est
▪ Aix Nord Ouest (La Calade)	Aubagne- Centre
▪ Aix-en-Provence – Centre	Gardanne
▪ Aix - les-Milles	Rognac

- | | |
|--------------------|---------------|
| ▪ Miramas | Arles |
| ▪ Plan de Campagne | Arenc |
| ▪ Saint Antoine | La Pomme |
| ▪ Saint Marcel | La Barasse |
| ▪ Picon Busserine | Sainte Marthe |
| ▪ Septèmes | Simiane |

► Orientations

Les documents d'urbanisme devront identifier les pôles d'échanges et parcs relais et définir les conditions de leur mise en place en tenant compte :

- ✓ de la facilité d'accès aux transports collectifs et de l'allègement du trafic routier en zone urbaine qu'ils peuvent induire,
- ✓ des possibilités d'aménagement offertes autour de ces points, en zone agglomérée comme en zone périurbaine, qu'elles soient basées sur le renouvellement urbain ou sur le renforcement en matière d'habitat, de services ou d'équipements.

Il conviendra également de trouver une solution adaptée à l'interface nécessaire entre l'aéroport Marseille-Provence et le réseau ferré.

2.3 - LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES AU FONCTIONNEMENT LOCAL

Différentes réalisations d'infrastructures apparaissent essentielles pour l'achèvement du système routier de communication et l'amélioration de la sécurisation des déplacements.

► Orientations

Il appartiendra aux documents d'urbanisme de prendre en compte :

- ✓ les conditions d'accès à la Zone Industriale Portuaire de Fos, qui nécessitent le traitement :
 - de l'accès Nord avec la liaison Fos-sur-Mer – Salon de Provence (A56),
 - de l'accès Sud avec le contournement de Port de Bouc - Martigues (A55) afin de traiter efficacement du problème des risques liés aux transports de matières dangereuses.
- ✓ les conditions d'accès de la ville de Marseille, en particulier :
 - L'achèvement dans les meilleurs délais de la liaison L2. Cet axe, indispensable au bon fonctionnement de la ville de Marseille – voie de protection et de désengorgement du centre – constitue un axe structurant à l'échelle de l'aire métropolitaine en cohérence avec les lignes de métro et le futur tramway.

La réalisation du Boulevard Urbain Sud s'inscrit dans une logique de rattrapage dans un contexte d'insuffisance de voirie locale. Elle a pour vocation de doter les quartiers Sud de la ville d'une réelle trame viaire.

2.4 - LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Les zones d'activités économiques sont, comme les centralités urbaines, l'illustration du polycentrisme départemental.

En effet le développement économique s'est appuyé selon les périodes et la nature des activités sur un ensemble de zones que les Opérations d'Intérêt National (OIN), les pôles technologiques, les filières et les zones de reconversion sont venus renforcer . Ces zones sont, à l'échelle régionale, autant de supports d'une dynamique économique qu'il convient d'entretenir ou de renforcer sous réserve de leur compatibilité avec la nécessaire préservation de l'environnement et de l'activité agricole ainsi que de leur mise en cohérence avec les politiques publiques de transports et d'habitat.

Sous cette contrainte, la stratégie de développement économique, doit, selon les secteurs :

- ✓ veiller à éviter les effets de concurrence interne à la métropole,
- ✓ favoriser l'enracinement des activités économiques en tenant compte des concentrations existantes pour éventuellement les renforcer et faciliter la croissance des activités déjà installées (industrie agro-alimentaire, biens intermédiaires, aéronautique)
- ✓ aider à l'implantation d'activités en émergence ou d'activités nouvelles (transports - logistique, biotechnologie et industries de la santé, ingénierie de l'eau, les technologies de l'information et de la communication avec la micro électronique, les télécommunications, l'industrie de l'image et du multimédia, la mode et l'habillement, le tourisme culturel et de congrès.)

2.4.1 - LES GRANDS POLES ÉCONOMIQUES

A partir des pôles économiques existants, il s'agit de renforcer et d'accompagner les possibilités de développement de ces sites, de leur permettre de le faire dans les principes à la fois de maîtrise de la consommation de l'espace et des préoccupations affichées quant aux conditions d'accès et de desserte (Transport en commun, multi modalité, ...).

En sus de la ZIP de FOS, d'EUROMEDITERRANEE et du CEA sont identifiés en violet sur la carte :

- ✓ le site de Cadarache où le projet ITER, aujourd'hui retenu par l'Europe, aura des conséquences sur l'ensemble de l'espace régional et confortera le rôle du Val de Durance
- ✓ le pôle d'excellence Sud-Ouest d'Aix-en-Provence (Les Milles, la Duranne et l'Arbois) ,
- ✓ le technopôle de Château-Gombert,
- ✓ les principaux ensembles économiques du département.

En outre, les actions définies dans le cadre des pôles de compétitivité labellisés par le CIADT , indiqués dans le paragraphe 3.1.4, pourront être soutenues par l'Etat et les collectivités territoriales.

L'objectif de développement peut être poursuivi selon les principes suivants :

- ✓ Le renforcement des zones d'activités existantes par des extensions compatibles avec l'environnement, notamment à l'Est du département pour les secteurs Nord-Est de Marseille (Château Gombert), les secteurs d'Aubagne Les Paluds - Gémenos, l'Est de la vallée de l'Arc avec Rousset, l'extension de la zone d'Athélia à La Ciotat, le secteur Sud-Ouest d'Aix (Les Milles - Duranne- Arbois) et le secteur de Cadarache (CEA-ITER)
- ✓ Le renouvellement économique et la requalification des friches industrielles ou urbaines notamment à Marseille (Zones Franches Urbaines et zone arrière portuaire), la vallée de l'Huveaune, Vitrolles, Martigues - Port de Bouc, Berre, Arles, Tarascon ou en accompagnement des politiques de reconversion à Gardanne et La Ciotat à partir des atouts dont dispose ce site au titre de la réparation de la haute plaisance.
- ✓ La réservation à l'échelle intercommunale, d'espaces destinés à l'accueil d'activités nouvelles, notamment pour l'Ouest du département, dans le cadre d'une gestion économe du territoire et prenant en compte les effets induits sur l'habitat et les déplacements.
- ✓ L'intégration dans des stratégies plus larges de développement et d'organisation économique par filières des zones de taille plus réduite comme Châteaurenard dans le domaine agro-alimentaire, et Saint Martin de Crau pour la logistique...
- ✓ La définition de secteurs à enjeux particuliers sur lesquels la notion de projet d'aménagement est à privilégier afin de définir les conditions durables d'équilibre entre aménagement, développement et protection. Quatre secteurs de ce type ont été définis, sur lesquels existent des projets pour tout ou partie de nature économique. Ces secteurs concernent des communes soumises aux modalités d'application de la loi littoral :
 - La zone Industrialo-Portuaire de Fos, porteuse d'un projet de développement d'ampleur nationale, autour de trois axes : la logistique, le portuaire et l'industriel

- Le secteur pétrochimique de Lavera-Pontheau dont il convient de prévoir le développement des activités et les mesures de prévention du risque industriel
- Le secteur Est de l'étang de Berre (de l'aéroport à la Mède) sur une partie duquel la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole ambitionne de réaliser la zone de développement économique Ouest de son territoire
- La presqu'île de Port Saint Louis du Rhône qui présente une problématique plus complexe de requalification urbaine d'un secteur central.

► Orientations

Concernant l'évolution et la création de zones d'activité économiques, les documents d'urbanisme doivent :

- ✓ tenir compte des choix effectués en matière de positionnement des pôles d'échanges et de mise en place ou de renforcement des réseaux de transport en commun,
- ✓ définir les modalités de raccordement au réseau routier au regard du trafic généré, de la vocation et des capacités des infrastructures routières existantes ou prévues, en évitant de concentrer les effets générateurs de trafic sur les seuls axes autoroutiers,
- ✓ prendre en compte les secteurs à enjeux particuliers et prévoir pour chacun d'eux les conditions de leur développement dans le respect des modalités d'application de la loi littoral. Le chapitre consacré aux modalités d'application de la loi Littoral apporte un éclairage détaillé sur chacun de ces secteurs.

2.4.2 - LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS COMMERCIALES

De grandes zones d'activités commerciales se sont implantées en périphérie des zones urbaines de l'aire métropolitaine. Elles constituent des pôles d'attractivité qui participent très directement au polycentrisme du territoire.

- Implantées aux abords des grandes agglomérations, elles ne sont pas sans conséquence sur les activités commerciales des centres urbains et l'organisation générale des équipements commerciaux doit en priorité tenir compte de leur impact sur les stratégies de renouvellement urbain, en y contribuant directement, ou à minima, en ne mettant pas en difficulté les opérations de revitalisation engagées ou en projets.
- Raccordées par branchements souvent directs sur les principaux axes de communication (essentiellement autoroutiers) ces zones d'activités commerciales génèrent d'importants trafics locaux qui affectent la vocation principale de ces axes. L'effet générateur de trafic de ces zones existantes ou des créations de nouvelles zones commerciales nécessite la prise en compte des effets produits sur les déplacements et sur la circulation du réseau autoroutier.

Sont plus particulièrement représentatifs de cette situation les secteurs de Plan de Campagne (entre Marseille et Aix), La Valentine (entre Marseille et Aubagne), La Pioline (entre Aix et Vitrolles), la zone de Vitrolles (le long de l'A7 entre Vitrolles et Marignane), Aubagne (avec la zone de la Martelle).

► Orientations

Dans le cadre du «maintien des activités dans les zones rurales et de montagne et du rééquilibrage des agglomérations par le développement des activités en centre ville et dans les zones de redynamisation urbaine» :

- ✓ les politiques d'équipement commercial devront veiller à ne pas s'opposer ou à ne pas fragiliser le maintien ou la revitalisation de l'activité commerciale au cœur des centralités urbaines, qui participe au renouvellement urbain,
- ✓ les documents d'urbanisme devront définir les modalités de raccordement de ces zones au réseau routier au regard du trafic généré, de la vocation et des capacités des infrastructures routières existantes ou prévues, en offrant des possibilités alternatives aux branchements

directs sur le réseau autoroutier, qu'il s'agisse d'aménagements des autres infrastructures du réseau ou du développement des conditions de desserte par les transports collectifs.

2.4.3 - LES SECTEURS D'ACTIVITÉS TOURISTIQUES

Le tourisme, qu'il soit littoral, d'arrière pays ou urbain, ne peut qu'être appelé à se développer (effets liés à la croissance de l'activité croisière du port, effets «TGV» de fréquentation plus hebdomadaire, effets d'organisation des "tours operators") à partir des différents sites naturels et urbains et de la démultiplication des manifestations culturelles ou de loisirs ... L'absence d'approche à l'échelle départementale en matière d'accueil rend nécessaire la prise en compte de cette dimension touristique dans les politiques de renouvellement urbain comme dans les stratégies d'aménagement de l'espace et de gestion de la fréquentation.

► Orientations

Les documents d'urbanisme doivent définir les actions de développement touristique qui pourront porter, en tenant compte de la capacité d'accueil des différents sites :

- ✓ sur le tourisme d'affaire, en particulier dans les centres urbains, par l'amélioration et le développement des structures d'accueil,
- ✓ sur le tourisme lié aux équipements culturels, artistiques et de loisir, par la valorisation des équipements existant et la constitution de pôles forts autour d'équipements et de manifestations aptes à renforcer le rayonnement culturel et artistique,
- ✓ sur le tourisme patrimonial, par l'entretien et la mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et historique, et la possibilité sous certaines conditions d'utilisation du patrimoine bâti existant à des fins d'accueil touristique,
- ✓ sur le tourisme nautique, notamment en accompagnement du développement des capacités d'accueil en matière de plaisance maritime et fluviale par extension des ports existants et développement des ports à sec,
- ✓ sur le tourisme littoral, en particulier par la requalification de sites d'accueil et de fréquentation existants afin de les rendre plus attractifs et d'améliorer leur image, dans le respect des dispositions relatives au littoral et des modalités particulières précisées sans le chapitre 4,
- ✓ sur un développement de nouvelles structures compatibles avec le respect des espaces naturels et agricoles, dont les incidences sur le niveau de fréquentation des espaces naturels doivent être prises en compte .

2.5 - LA MAITRISE DE L'URBANISATION

La gestion économe de l'espace, complémentaire des politiques de renouvellement urbain, privilégie les actions sur la forme et la densité de l'urbanisation.

La maîtrise de l'urbanisation est principalement recherchée à travers :

- ✓ l'évolution des zones d'urbanisation diffuse, très importantes sur certaines parties du département,
- ✓ la gestion des espaces périurbains, secteurs de jonction entre la ville et son environnement(agricole et naturel) et plus particulièrement les parties agricoles périurbaines.

L'enjeu consiste non seulement à optimiser la capacité d'accueil de secteurs déjà totalement ou partiellement urbanisés mais aussi à rechercher, pour le développement, l'utilisation raisonnée d'espaces qui se raréfient pour maîtriser les effets de déstabilisation des extensions vis à vis de la ville elle même comme vis à vis des espaces naturels et agricoles.

Les orientations retenues dans ce cadre visent à définir les principes guidant l'évolution des zones d'urbanisation diffuse selon leur capacité à s'intégrer dans le développement urbain et les modalités de

préservation des espaces périurbains, principes qui devront être mis en oeuvre par les documents d'urbanisme.

2.5.1 - LES ESPACES D'URBANISATION DIFFUSE

Sont considérés comme espaces d'urbanisation diffuse, les espaces, le plus souvent classés par les plans d'occupation des sols en zone NB, bâtis de manière peu dense et insuffisamment équipés où prédominent les constructions à usage individuel, environnés de zones agricoles ou naturelles.

Leur développement sur certaines parties du territoire départemental a généré une consommation d'espace importante, une absence de mixité sociale et a entraîné de nombreuses difficultés d'accès aux services, de déplacement, d'équipement, et souvent de sécurité face aux risques naturels, notamment d'incendie.

► Orientations

Les possibilités de densification et d'organisation des secteurs d'urbanisation diffuse et leur éventuelle extension en espaces à urbaniser doivent être appréciées compte tenu de l'existence de risques naturels, de l'impact environnemental et paysager d'une urbanisation et des conséquences de celle-ci sur l'activité agricole environnante.

Lorsque, au regard des critères ainsi énoncés, les caractéristiques d'un secteur permettent d'envisager un projet d'aménagement, ou son intégration à un projet ayant un périmètre plus large, le document d'urbanisme pourra le permettre à condition de prévoir l'installation des équipements nécessaires et le renforcement des liens du secteur avec le tissu urbain existant, notamment en matière de déplacement et d'accès aux services.

Dans les autres cas, le document d'urbanisme devra affirmer la vocation naturelle du secteur afin d'assurer l'équilibre recherché par la DTA entre les perspectives de développement et de protection des territoires.

2.5.2 - LES ESPACES AGRICOLES PERIURBAINS

La grande sensibilité des espaces agricoles face à la pression de l'urbanisation périurbaine met en évidence l'identité qu'ils ont donné à certains territoires dont ils demeurent une composante majeure, compte tenu de la qualité des sols, des paysages caractéristiques qu'ils façonnent, du haut niveau d'équipement agricole, de leurs productions et de la proximité des marchés de consommation.

Il est essentiel de concilier les différentes fonctions qu'assurent ces espaces, notamment d'y pérenniser l'activité agricole et de ne pas fragiliser une agriculture souvent basée sur de petites structures très sensibles aux fluctuations des marchés fonciers en évitant de porter atteinte aux conditions d'exercice de l'activité, d'amortissement des investissements ou d'installation de jeunes agriculteurs.

Par leur situation, leur dimension ou leur fonction de production, un certain nombre de ces espaces constituent de réelles coupures de l'urbanisation. Ils organisent ainsi le tissu périurbain, garantissent un équilibre durable entre espaces naturels, agricoles et urbains et assurent de ce fait la «respiration» de l'ensemble de l'agglomération. Pour autant, on ne peut en exclure certains aménagements, équipements ou infrastructures que les spécificités de certains espaces ou les nécessités de son fonctionnement pourraient justifier.

On distingue parmi ces espaces de grande valeur agronomique ceux qui :

- ✓ constituent, à eux seuls ou en liaison avec des espaces naturels ou d'urbanisation diffuse, de véritables coupures dans la trame urbaine aujourd'hui observée à l'échelle métropolitaine : espaces Sud-Ouest d'Aix, partie Nord-Ouest de la vallée de l'Arc ;

- ✓ sont au contact direct de zones à projet d'aménagement, de développement ou d'équipement et d'infrastructures : Sud-Est de l'étang de Berre, Nord Comtat ;
- ✓ sont plus réduits et, situés en limite de l'urbanisation, fortement soumis aux effets de pression littorale : La Ciotat .

► Orientations

Les documents d'urbanisme, en précisant les limites de ces espaces à partir de critères tels que le relief et les composantes paysagères et environnementales, préserveront la vocation agricole de ces coupures, conforteront leur rôle de garants de la qualité et de l'attractivité de la trame urbaine métropolitaine et assureront ainsi l'équilibre recherché par la DTA entre les perspectives de développement et de protection des territoires.

Dans ces espaces, peuvent être autorisés :

- ✓ l'adaptation, la réfection et l'extension des constructions existantes ;
- ✓ les installations et constructions nécessaires à l'exploitation agricole ;
- ✓ les équipements compatibles avec la vocation agricole et de coupure ;
- ✓ la réalisation et l'aménagement d'infrastructures indispensables au fonctionnement global du territoire, pour autant qu'elles préviennent le risque de diffusion de l'urbanisation et veillent à s'intégrer dans le paysage .

Dans les parties situées au contact des zones urbanisées de ces espaces, peut également être autorisée une extension de l'urbanisation à condition de revêtir, à l'échelle de la coupure, un caractère mesuré, de préserver l'essentiel de la coupure et de ne pas remettre en cause les conditions d'exercice de l'activité agricole.

L'absence d'exploitation ou l'existence d'une friche ne saurait à elle seule justifier l'extension de l'urbanisation sur les terrains en cause.

Les collectivités s'attacheront à accompagner l'extension mesurée de l'urbanisation dans ces espaces de la définition des moyens d'action, outils de protection et de gestion nécessaires au maintien durable des espaces naturels péri-urbains et des espaces agricoles.

3 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU PATRIMOINE NATUREL ET AGRICOLE ET A LA GESTION DES RISQUES

Le maillage des espaces naturels, forestiers et agricoles joue un rôle fondamental pour la structuration de l'espace départemental, et plus encore à l'échelle de l'aire métropolitaine. La qualité de ces espaces, au-delà de la valeur patrimoniale, emblématique ou économique que peuvent avoir certains d'entre eux, est l'un des fondements essentiels de l'image, de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire métropolitain.

Les mesures de protection, de gestion et de valorisation de ces espaces participent ainsi au maintien et à l'amélioration du cadre de vie, qui doit rester l'un des avantages dont disposera le territoire départemental dans ses efforts de développement économique.

Les orientations relatives à ces espaces devront intégrer plusieurs dimensions :

- ✓ Une dimension sociale et paysagère, par la recherche d'une qualité dans le cadre de vie de proximité.
- ✓ Une dimension économique, à la fois par le potentiel productif agricole, mais également par la contribution des espaces naturels et agricoles aux effets d'attraction de l'ensemble métropolitain et ce y compris vis à vis des acteurs économiques sensibles à la qualité du cadre de vie et de l'espace qui leur est proposé.
- ✓ Une dimension plus emblématique, pour les sites patrimoniaux, qui fondent la notoriété du territoire départemental à l'échelle nationale et internationale.
- ✓ Une dimension écologique, biologique, éducative et scientifique, par le maintien, l'étude et la découverte de milieux particuliers.

La prise en compte des différentes dimensions des espaces agricoles et naturels, conduit à les aborder selon le rôle que joue chacun d'entre eux dans une perspective de développement durable :

- ✓ les espaces agricoles, à travers leurs dimensions économiques, paysagères et pour certains d'entre eux l'action qu'ils ont sur la gestion des écosystèmes, sont abordés selon deux catégories : les espaces de production spécialisée et les espaces gestionnaires d'écosystème,
- ✓ les espaces naturels patrimoniaux, qui font pour la plupart déjà l'objet de mesures de protection ou de gestion, à travers leur valeur emblématique et leur contribution essentielle au rayonnement du territoire,
- ✓ les espaces naturels et forestiers sensibles, à travers leur contribution à une qualité du cadre de vie au quotidien fondée sur une appropriation par les habitants, qui relève de la perception de paysages ou des pratiques de fréquentation et de loisir.

L'ensemble de ces préoccupations conduit à définir :

- ✓ des orientations propres aux espaces naturels à forte valeur patrimoniale,
- ✓ des orientations pour les autres espaces (naturels et forestiers sensibles, agricoles gestionnaires d'écosystème et agricoles de productions spécialisées) :
 - orientations communes à l'ensemble de ces espaces.
 - orientations spécifiques à chacun d'eux et qui s'ajoutent aux précédentes.

3.1 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS, SITES, MILIEUX ET PAYSAGES A FORTE VALEUR PATRIMONIALE

Ces espaces naturels, sites et milieux, d'un grand intérêt sur le plan écologique et paysager, font l'objet en tout ou partie d'un classement au titre de la loi de 1930 et de mesures de gestion dans le cadre de la constitution du réseau Natura 2000.

Il s'agit de massifs qui peuvent être également concernés pour partie par la loi Littoral : la Côte Bleue/la Nerthe, la Sainte Victoire/Concors, l'étoile/Garlaban, la Sainte Baume, la Chaîne de la Fare, l'Arbois, les Alpilles et la forêt de Fontblanche.

► Orientations

Dans ces espaces, l'application des législations protectrices existantes conduit à n'autoriser que :

- ✓ l'adaptation, la réfection et l'extension des constructions existantes ;
- ✓ les installations et aménagements strictement nécessaires aux activités agricoles, aux activités participant au maintien des équilibres écologiques et à la mise en valeur des paysages et à la gestion de la fréquentation ; ils doivent avoir, sauf nécessité technique, le caractère d'aménagements légers ;
- ✓ la création d'infrastructures, réseaux, ouvrages et équipements techniques lorsqu'elle est nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens notamment en prévenant un risque, ou lorsqu'elle est imposée par des contraintes géographiques ou techniques.

La création de carrières ou de centre d'enfouissement technique est interdite. Les extensions de périmètre et la prolongation de l'exploitation peuvent être accordées en tenant compte des caractéristiques écologiques et paysagères du site, si l'intérêt de l'exploitation par rapport aux solutions alternatives est démontré, et s'agissant des carrières eu égard à la spécificité des matériaux.

Un soin particulier sera apporté à l'intégration, à la fois paysagère et au titre des milieux naturels, de tous les éléments ainsi autorisés à leur environnement.

3.2 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS OU FORESTIERS SENSIBLES, AUX ESPACES AGRICOLES GESTIONNAIRES D'ECOSYSTEME ET AUX ESPACES AGRICOLES DE PRODUCTIONS SPECIALISEES

3.2.1 - ORIENTATIONS COMMUNES

Il convient d'assurer la vocation agricole et naturelle de ces espaces, en évitant notamment leur mitage progressif et en garantissant le respect des paysages et des milieux environnants. A ces fins, les documents d'urbanisme auront recours aux zonages adéquats pour n'autoriser que :

- ✓ l'adaptation, la réfection et l'extension des constructions existantes ;
- ✓ la construction des bâtiments nécessaires à l'activité agricole, forestière ou pastorale ainsi que le changement de destination des bâtiments agricoles en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial dès lors que ce changement ne compromet pas l'exploitation agricole ;
- ✓ les aménagements et constructions nécessaires à la saliculture ;
- ✓ la réalisation ou l'aménagement d'infrastructures de transport et les installations et bâtiments qui leur sont liées ainsi que ceux qui sont nécessaires à la surveillance des installations agricoles, la sécurité civile, la sécurité aérienne ou la défense nationale.

La création d'un centre d'enfouissement technique peut être autorisée si celui-ci est prévu par le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés.

Les carrières peuvent être autorisées en considération de la qualité, la rareté ou l'implantation du gisement, si l'intérêt de l'exploitation par rapport aux solutions alternatives est démontré.

3.2.2 - ORIENTATIONS SPECIFIQUES

POUR LES ESPACES NATURELS OU FORESTIERS SENSIBLES

Ces espaces naturels et forestiers sensibles tiennent une place importante dans la perception du paysage et la lisibilité du territoire. Ils sont constitués de milieux à caractère montagnoux, mais aussi d'ensembles boisés et de petites collines, fortement sensibles à l'absence de gestion de leurs franges ainsi qu'au développement d'une fréquentation inorganisée.

Il s'agit de la Chaîne des Côtes, de la Trévaresse, de la Montagnette, du Mont Olympe et Régagnas, du Montaiguet, du massif des Quatre Termes, des collines de Cornillon et de Grans et de la Petite Crau.

L'évolution de la pression urbaine sur ces espaces constitue l'élément majeur de leur vulnérabilité au risque incendie et contribue également au mitage et à la dégradation de leurs paysages.

► Orientations

Ces espaces, particulièrement vulnérables au regard du risque incendie, n'ont pas vocation à être urbanisés.

Peuvent cependant y être autorisés, outre les aménagements, constructions, installations et équipements définis par les orientations communes, dans les conditions précisées par celles-ci (paragraphe 3.2 1), les travaux, aménagements et constructions liés aux activités de loisirs, qui assurent la mise en valeur du site et contribuent à une gestion raisonnée de la fréquentation touristique ou de loisir.

Les collectivités locales veilleront à ce que leur conception soit respectueuse des sites, des paysages et du milieu naturel.

POUR LES ESPACES AGRICOLES A DOMINANTE GESTIONNAIRES D'ECOSYSTEMES

Cette catégorie est constituée de la Crau, de la Camargue (pour la partie hors espaces remarquables du littoral), des marais d'Arles, des marais des Baux et du Vigueirat et des salins (à Fos, Berre et Salins de Giraud à Arles...).

Caractérisés par des structures d'exploitation généralement plus grandes que la moyenne départementale, ces espaces accueillent une agriculture traditionnelle fortement liée au territoire, même si ils peuvent aussi comporter des cultures plus intensives : arboriculture en Crau, maraîchage en Camargue.

En Crau, l'élevage ovin sur la Crau sèche (Coussoul) et la culture du foin (bénéficiant d'une A.O.C. Foin de Crau) sur la Crau des prairies, sont garants d'un écosystème unique en Europe et de la protection et de l'alimentation de la nappe.

En Camargue, la production de riz garantit l'entretien du paysage et participe à la gestion de l'eau, tandis que l'élevage traditionnel (manades) contribue à la gestion des milieux humides et des roselières.

L'activité salinière contribue également à la gestion de l'eau et au maintien de milieux spécifiques.

La protection de ces milieux uniques, rares ou spécifiques et d'importance internationale, qui sont inscrits dans des périmètres Natura 2000, passe tant par la préservation et la valorisation des espaces que par celles de l'activité agricole traditionnelle et de la saliculture.

Les salins de Giraud en Camargue, les salins de Berre et de la Marronède à Fos sont reconnus par la présente directive comme des espaces à préserver en application de l'article L 146.6 du code de l'urbanisme et sont également qualifiés par elle d'espaces gestionnaires d'écosystème, ce qui garantit la possibilité d'en poursuivre l'exploitation.

► Orientations

Peuvent être autorisés dans ces espaces, outre les aménagements, constructions, installations et équipements définis par les orientations communes, dans les conditions précisées par celles-ci (paragraphe 3.2.1), les travaux, aménagements et installations permettant de gérer leur fréquentation ou d'y recevoir des activités liées à la fréquentation et la découverte des milieux, pour autant qu'elles ne remettent pas en cause l'activité agricole.

Les collectivités locales encourageront le maintien des activités de production traditionnelles qui contribuent directement à la gestion des milieux.

POUR LES ESPACES AGRICOLES DE PRODUCTIONS SPECIALISEES

Caractérisés par des sols au potentiel élevé pour la production, par un environnement d'équipements agricoles et d'infrastructures publiques ou privées performants, ces espaces constituent les lieux de production essentiels de l'agriculture des Bouches-du-Rhône.

Ils concernent notamment l'arboriculture fruitière, secteur d'excellence du département, la culture des légumes, sous serres ou de plein champ, la viticulture dans le cadre de cinq A.O.C., les céréales, les grandes cultures et la production des semences, l'oléiculture dans le cadre de deux A.O.C.

Ces cultures, génératrices d'emplois directs et indirects, façonnent l'identité des terroirs et des paysages, et contribuent à l'essentiel de la valeur ajoutée de l'agriculture des Bouches-du-Rhône.

Au regard de l'objectif de maintien à son niveau actuel (150 000 hectares) de la surface agricole utile du département, la vocation agricole de ces espaces doit être préservée en prenant en compte leur valeur agronomique et la qualité des investissements collectifs qui y ont été réalisés pour l'agriculture.

Ces espaces concernent certaines communes du Comtat et la plaine de Tarascon, le Pays de Salon-de-Provence, le Val de Durance, la Haute et la Basse vallée de l'Arc, les coteaux viticoles du Pays d'Aix-en-Provence.

► Orientations

La vocation agricole de ces espaces doit être préservée.

Peuvent être autorisés dans ces espaces les aménagements, constructions, installations et équipements définis par les orientations communes, dans les conditions précisées par celles-ci (paragraphe 3.2 1).

Comme pour les autres espaces faisant l'objet d'un régime particulier dans la DTA, les documents d'urbanisme précisent les limites des espaces agricoles de productions spécialisées en tenant compte notamment de leur valeur agronomique et de la qualité des investissements collectifs existants pour l'agriculture.

3.3 - LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES

La compatibilité de tout projet avec les orientations de la D.T.A n'exonère pas de la prise en compte des risques naturels et technologiques et la sécurité des personnes et des biens doit être prise en compte de manière systématique.

Elle se traduit principalement par la définition de règles spécifiques d'occupation ou d'utilisation du sol que doivent intégrer les documents d'urbanisme locaux.

La réalisation progressive d'aménagements liés à la prévention des risques, les processus de relocalisation ou délocalisation des entreprises ou installations à risques, l'évolution constante de la connaissance des différents risques naturels et de l'appréciation de leurs effets, rendent peu opératoire la définition d'orientations par la D.T.A.

Cependant, les "politiques d'accompagnement" affirment la nécessité de cette prise en compte des risques, notamment par l'utilisation des différents outils mis à disposition par la législation en la matière.

► Orientations

Les documents d'urbanisme doivent tenir compte des risques existants tels qu'ils ressortent notamment des PPR approuvés ou en cours d'élaboration selon le niveau d'avancement des études.

En l'absence de ces documents, les dispositions du règlement national d'urbanisme relatives à la sécurité et à l'accès aux constructions permettent d'assurer la prise en compte des risques dans le cadre des décisions relatives au droit des sols (permis de construire).

CHAPITRE 4

LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

1 - PRESENTATION GENERALE

1.1 - LE LITTORAL DES BOUCHES-DU-RHONE

L'espace dénommé le littoral, concerne la totalité de la superficie des vingt deux communes qui ont une façade maritime, directement sur la mer ou sur l'étang de Berre. Le littoral tient une place très importante dans le département puisqu'il représente 40% de sa superficie et qu'il accueille près des deux tiers de sa population (66,8%). Les caractéristiques générales du littoral sont :

Un littoral fortement peuplé et urbanisé.

Selon les données issues du recensement de 1999, 1.175.000 personnes environ vivent sur le littoral des Bouches-du-Rhône, dont les 2/3 à Marseille. Mais Marseille n'est pas la seule ville très peuplée du littoral puisque :

- ✓ 13 des 22 communes littorales ont plus de 10 000 habitants et seulement 3 d'entre elles en ont moins de 5 000 ;
- ✓ 7 des 10 principales villes du département, celles de plus de 30 000 habitants, sont littorales. Ce sont : Marseille (798 000 habitants), Arles (50 500 habitants), Martigues (43 500 habitants), Istres (39 000 habitants), Vitrolles (36 800 habitants), Marignane (34 000 habitants) et La Ciotat (31 600 habitants).

La population est très inégalement répartie sur le littoral avec un contraste fort entre l'Est et l'Ouest du département :

- ✓ les deux communes littorales de l'Ouest, Arles et Les Saintes-Maries-de-la-Mer, qui représentent à elles seules plus de la moitié de l'aire littorale, concentrent moins de 5% de la population du littoral, la densité y est particulièrement faible 1 habitant pour 2 hectares ;
- ✓ les 20 autres communes littorales concentrent 63% environ de la population des Bouches-du-Rhône, avec une densité relativement forte de presque 12 habitants par hectare en moyenne.

Ce fort peuplement se conjugue avec deux autres aspects qui renforcent le caractère urbanisé du littoral des Bouches-du-Rhône. Ces aspects concernent :

- ✓ le caractère très fortement industrialisé du littoral avec la mixité des fonctions urbaines et surtout les grands espaces portuaires et industrialo-portuaires du Golfe de Fos et de l'étang de Berre ;
- ✓ le très faible taux de résidences secondaires : moins de 3% du nombre des logements et moins de 7% si l'on ne prend pas en compte Marseille.

Seules 4 communes dépassent 20% de résidences secondaires, ce sont les Saintes-Maries-de-la-Mer avec près de 40%, Cassis avec 25% et deux communes de la côte Bleue : Sausset-les-Pins et Carry-le-Rouet.

C'est ainsi que, en dehors des secteurs du Sud Camargue, de la Côte Bleue et de l'extrême Est du département en limite du Var, le littoral des Bouches-du-Rhône a pour particularité d'être peu balnéaire et peu résidentiel de tourisme, comparé aux autres littoraux de l'hexagone et plus particulièrement de la méditerranée.

Un littoral très étendu

Avec plus de 200 000 hectares, le littoral représente plus de 40% de la superficie du département.

Le littoral des Bouches-du-Rhône a également la particularité de se prolonger loin à l'intérieur des terres, non seulement autour de l'étang de Berre mais aussi dans le delta du Rhône.

Cette profondeur de la zone littorale par rapport au rivage de la mer est due au caractère deltaïque de l'embouchure du Rhône et à l'immensité de la commune d'Arles qui, avec plus de 75.000 hectares, est la plus vaste commune de France.

C'est ainsi que la ville d'Arles, pourtant située à 40 kilomètres de la mer est incluse dans le champ d'application des dispositions de la «loi littoral».

Un littoral très diversifié, multiple et contrasté

Le littoral des Bouches-du-Rhône n'est pas un ensemble homogène. Sa diversité recouvre de multiples aspects avec:

- ✓ Des espaces naturels qui alternent avec des zones urbaines et des zones industrielles. A titre d'exemple, il est singulier de noter que dans ce même département se trouvent :
 - la Camargue, considérée comme un des tous premiers espaces de nature préservée;
 - la ville de Marseille, seconde ville de France par sa démographie et une des toutes premières dans le bassin méditerranéen ;
 - les importantes zones portuaires, industrielles et industrialo-portuaires du golfe de Fos et des abords de l'étang de Berre qui ont été développées au cours des années 1960 et 1970.
- ✓ Une côte très variée où de vastes étendues plates alternent avec des zones au relief accentué. Se retrouvent ainsi dans ce même littoral des rivages tels les Calanques, la côte sableuse de Camargue avec sa plage continue sur 40 kilomètres et la côte rocheuse des falaises du Cap Canaille qui surplombent la mer de près de 400 mètres de hauteur.

Les parties naturelles de la frange littorale, le long du rivage de la mer et de l'étang de Berre, présentent une diversité de paysages de grande qualité ainsi qu'une grande richesse biologique, tant marine que terrestre.

Un grand nombre d'espèces remarquables, floristiques ou faunistiques, y sont inventoriées. Beaucoup d'entre elles sont protégées et certaines sont particulièrement rares.

Ainsi, l'originalité et la notoriété du littoral des Bouches-du-Rhône, comparativement aux espaces de la côte bretonne, d'aquitaine, la côte azurée des Alpes Maritimes, voire même la côte varoise, reposent sur la qualité ou la spécificité des différents espaces qui le composent.

La directive doit donc répondre à un double objectif :

- ✓ apporter une réponse homogène à des problématiques communes à l'ensemble du littoral départemental, liées en particulier aux interactions entre les géographies physiques et humaines,
- ✓ tenir compte des particularités géographiques, là aussi physiques et humaines, des différentes unités qui composent le territoire, pour apporter une réponse aux enjeux qui en ressortent.

1.2 - LES PRINCIPAUX SOUS-ENSEMBLES

La diversité des espaces qui composent le littoral départemental est la première particularité géographique de l'ensemble littoral des Bouches-du-Rhône.

Ainsi, ce littoral a été divisé en plusieurs entités géographiques :

- ✓ la Camargue
- ✓ l'étang de Berre
- ✓ La côte méditerranéenne, elle-même subdivisée en deux sous-ensembles:
 - le golfe de Fos avec pour trait dominant ses développements industrialoportuaires des années 1960,

- la côte de Martigues à La Ciotat avec la côte bleue, la rade de Marseille, les calanques et la baie de La Ciotat.



1.2.1 - LA CAMARGUE

S'étendant sur 1400 km², la Camargue forme un triangle qui a pour sommet Arles et pour base le littoral méditerranéen depuis le golfe de Fos-sur-Mer jusqu'à Aigues-Mortes dans le département voisin du Gard.

Le Rhône, qui apporte environ 1400m³/s d'eau à la Méditerranée, a constitué ce delta au gré de ses divagations successives.

Trois sous-ensembles composent la Camargue :

- ✓ la Grande Camargue située entre les deux bras du Rhône ;
- ✓ la petite Camargue située à l'ouest du Petit Rhône ;
- ✓ le Plan du Bourg situé à l'est du Grand Rhône.

La Grande Camargue, avec ses 78.800 hectares, est communément appelée l'île de Camargue du fait de sa délimitation sur ses trois côtés par des eaux, celles des deux bras du Rhône et celles de la mer Méditerranée. Ce caractère insulaire est accentué par les digues édifiées au XIX^{ème} siècle sur les trois côtés dans le but d'assurer une protection contre les inondations.

Un territoire plat et soumis à un fort régime des vents

L'une des particularités majeure de la Camargue repose sur sa topographie et sa climatologie :

- ✓ Un relief presque plat et pourtant à fortes incidences, puisque ce sont les moindres éléments de micro relief qui compartimentent la Camargue, zone humide majeure d'intérêt international, entre des zones sèches et des zones en eau, permanentes ou temporaires.
- ✓ Un régime des vents particulièrement fort. Le vent parcourt la Camargue dans tous les sens et ses effets sont accentués par le peu d'obstacles que présente la plaine. Il accroît l'évaporation et provoque une diminution de l'humidité atmosphérique. Provoquant l'évaporation de plus de 1000 mm par an alors qu'il ne tombe en Camargue que 600 mm de pluie, le vent, et plus particulièrement le mistral, est à l'origine du déficit hydrique et est ainsi un des facteurs essentiels du fort taux de salinité des terres de surface.

Un milieu façonné par l'homme

Autrefois, avant que la Camargue ne soit endiguée, la plupart des apports d'eau qui permettaient le lessivage des sols étaient effectués à partir des débordements du Rhône.

A présent, la Camargue étant endiguée, c'est grâce à l'action humaine d'irrigation et d'assainissement que la Camargue conserve son équilibre et ses milieux.

Sans les apports issus des captages des eaux du Rhône, la Camargue subirait une mutation totale et deviendrait inévitablement une grande étendue désertique et salée.

En Camargue, la production de nature dépend fortement de la gestion de l'eau. Il en résulte que la nature et le mode de gestion hydraulique retenu conditionnent fortement le maintien et le fonctionnement biologique des zones humides de la Camargue.

Une diversité des milieux

La grande Camargue est composée pour 25% d'espaces agricoles, dont les deux tiers concernent la riziculture et les cultures qui lui sont associées et pour le reste de milieux naturels ou saliniers.

Ces milieux sont diversifiés et résultent de l'action combinée de deux facteurs limitants: les gradients de salinité et d'humidité.

Cette vaste zone humide est un extraordinaire réservoir de biodiversité, et les milieux qui la composent présentent de multiples fonctions écologiques (lieux d'alimentation et de repos pour les oiseaux d'eau, zone de reproduction pour de nombreux oiseaux, nurseries pour la faune marine, habitat d'espèces végétales de grand intérêt...).

Ces zones humides sont le support de diverses activités (extraction du sel, pêche, chasse, élevage extensif, riziculture...) importantes pour l'avenir de la Camargue. L'exercice et le maintien des activités agricoles conditionnent largement l'entretien de ces composantes rares et complexes.

Une urbanisation faible et diversifiée

Pour sa partie comprise dans le département des Bouches-du-Rhône, la Camargue ne concerne que les deux vastes communes des Saintes-Maries-de-la-Mer et d'Arles.

Outre la ville d'Arles, qui compte tenu de sa localisation éloignée de la mer peut difficilement être considérée comme une «ville littorale», l'urbanisation comprend :

- ✓ Des urbanisations agglomérées : la ville des Saintes-Maries-de-la-Mer, Salin-de-Giraud qui a été constitué il y a 130 ans et quelques « écarts ruraux ».
- ✓ Des constructions isolées qui sont, pour la plupart, des mas souvent anciens liés à l'exploitation agricole.
- ✓ Des constructions plus ou moins précaires, sur les plages ou à leur proximité.

Cette occupation des plages relève de deux phénomènes qui doivent être différenciés :

- ✓ Le phénomène des cabanons qui, pour certains, sont édifiés quasiment sous forme de hameau. Ces espaces ont perdu leur caractère naturel et sont devenus des sites d'implantation d'installations sous une forme particulière et quasiment identitaire, dans des conditions d'hygiène et de salubrité non satisfaisantes.
- ✓ Le phénomène du caravaning qui contribue à la fragilisation des espaces sensibles, ceux des dunes « mobiles » en particulier, et peut avoir pour conséquence, à travers une sédentarisation croissante d'installations, de faire perdre le caractère naturel et remarquable des espaces où il s'est développé.

1.2.2 - L'ETANG DE BERRE

La région de l'étang de Berre a connu un fort développement de son urbanisation, avec les premières industrialisations dès les années 30 et les développements urbains continus au cours des cinquante dernières années. La population de ses dix communes riveraines dépasse à présent 224 000 habitants. Cette région se situe parmi les grands complexes industriels européens.

L'étang de Berre est le plus grand plan d'eau saumâtre d'Europe. Malgré sa très grande dimension, il correspond à une entité géographique homogène :

- ✓ du point de vue de ses enjeux environnementaux, par exemple les questions relatives à la salinité des eaux et à la prévention contre les envasements,
- ✓ du point de vue de l'unité et de l'équilibre des sites et des paysages car, de tous points du rivage de l'étang, les rives opposées sont visibles et composent le grand paysage de l'étang.

Cependant, l'urbanisation s'est inégalement développée autour de l'étang, notamment pour des raisons de topographie, les rives Est étant en pente plus douce et étant plus accessibles que celles de l'Ouest. Ainsi, les abords de l'étang de Berre présentent deux visages qui correspondent schématiquement à deux secteurs géographiques : le secteur Est et Sud d'une part, le secteur Nord et Ouest d'autre part.

Le secteur Est et Sud de l'étang de Berre

Ce secteur est une région très industrielle et urbanisée où peu d'espaces ou de milieux sont demeurés naturels.

- ✓ la partie Est comprend deux villes de plus de 30 000 habitants : Marignane et Vitrolles, ainsi que deux villes de plus de 10 000 habitants : Berre et Rognac;
- ✓ la partie Sud comprend notamment l'aéroport de Marignane, localisé au bord de l'eau, les villes de Martigues (43 600 habitants) et de Châteauneuf-les-Martigues (11 400 habitants).

Le secteur Nord et Ouest de l'étang de Berre

Cette partie a moins connu de développements urbains et a même conservé certains caractères pittoresques de son passé : des villages traditionnels provençaux tels que Miramas-le-Vieux ou Saint-Chamas ou des fragments de paysages de grande qualité qui avaient fortement intéressé dans le passé, l'école provençale impressionniste par exemple.

Cette partie des rives de l'étang de Berre paraît avoir préservé son caractère naturel par contraste avec les autres secteurs de l'étang. Il s'agit cependant d'un espace relativement urbanisé avec des villes importantes telles que Istres (39 000 habitants) ou Miramas (22 500 habitants).

La rive Nord de l'étang de Berre est, en terme de paysages, très marquée par la présence de la centrale EDF qui n'est pas sans conséquences sur les enjeux environnementaux de l'étang de Berre.

1.2.3 - LA COTE MEDITERRANEENNE

L'entité géographique dénommée ici la «côte méditerranéenne» est la frange littorale qui s'étend du golfe de Fos à l'Ouest jusqu'à l'extrémité orientale du département.

La côte méditerranéenne présente, sur une centaine de kilomètres, une succession d'espaces contrastés : des villes et des zones urbaines peu denses, des ports et des zones industrielles, des espaces naturels dont certains sont de très grande qualité.

Cette côte est très découpée et composée d'un ensemble d'unités de site aux caractéristiques géographiques bien identifiables. D'Ouest en Est, ces unités de site sont successivement : le golfe de Fos, la Côte Bleue, la rade de Marseille, le secteur des Calanques et la baie de La Ciotat.

Ce territoire doit donc être traité sous l'angle de ses caractéristiques fortes qui font ressortir:

- ✓ autour du golfe de Fos, la présence dominante de l'industrie lourde et des infrastructures portuaires,
- ✓ de Martigues à La Ciotat, la présence marquante de grandes unités paysagères le plus souvent intercommunales,

Le Golfe de Fos

Le secteur du golfe de Fos est dominé par la présence du complexe industrialo-portuaire qui s'est développé à la fin des années 1960 le long du littoral méditerranéen entre Port-Saint-Louis et Port-de-Bouc.

A partir de cette période, le secteur a été métamorphosé tant en termes de paysage qu'en termes fonctionnels et d'utilisation des sols avec les complexes sidérurgiques et industriels, l'aménagement de darses et de môles, les nouveaux réseaux ferrés et routiers, les nouveaux canaux et les remblais...

Toutefois, en retrait de la frange littorale et des complexes industrialo-portuaires, le secteur recèle encore des milieux d'un intérêt biologique certain avec, en particulier, de vastes coussouls, des étangs et des marais.

La juxtaposition directe entre ces deux types d'espaces, d'une part des espaces urbanisés et industriels, et d'autre part, des espaces «naturels» de grande richesse biologique, est la particularité forte de cette partie du littoral. Cette confrontation se pose en terme de maintien et de vulnérabilité pour les seconds, elle se pose en terme de développement ou de fonctionnalité pour les premiers.

La zone industrialo-portuaire est identifiée comme un espace stratégique, porteur de dynamisme et d'effets d'entraînement pour le territoire départemental dans son ensemble. Cet enjeu rejaillit sur les modalités d'aménagement de cette zone, qui devra permettre de concilier développement économique et maintien de la protection de milieux particuliers.

Cependant, la problématique s'étend à l'ensemble du golfe.

Le regard doit en effet porter également sur les problématiques, déjà présentes, de développement économique ou de sécurisation de certains réseaux de transport liés au complexe industrialo-portuaire, et principalement les réseaux de pipelines, réseaux électriques et réseaux de transports terrestres.

Cela fait apparaître trois secteurs marqués par la recherche des conditions de coexistence et d'équilibre entre activités économiques et espaces naturels ou urbains. Des impératifs de développement (ZIP de FOS), de réhabilitation et reconversion (Port Saint Louis) ou de diversification et sécurisation (Ponteau – Lavéra) doivent être conjugués avec la préservation des espaces naturels ou urbains souvent très proches.

La côte de Martigues à La Ciotat

La caractéristique géographique forte de cet espace est la présence de grandes unités paysagères qui, tout au long du littoral, sont les traits d'union entre des entités administratives distinctes, et dépassent d'ailleurs largement le territoire des communes littorales.

L'application des principes de protection du littoral se traduit donc en priorité par l'affirmation de la protection globale des parties naturelles de ces grandes unités.

On peut décrire ces grandes caractéristiques en suivant le littoral d'Ouest en Est.

Le littoral méditerranéen de la Côte Bleue est séparé de celui de l'étang de Berre par le massif de l'Estaque qui constitue une vaste coupure naturelle et topographique entre ces deux espaces littoraux.

Se développant sur plus de 20 kilomètres, entre Martigues et Marseille, la Côte Bleue est une côte rocheuse extrêmement découpée avec des vallons qui mènent à la mer pour y dessiner des calanques au milieu des falaises.

La Côte Bleue, de par son aspect remarquable, est très attractive compte tenu de sa bonne accessibilité et de sa proximité immédiate des grands centres urbains et d'emploi : Marseille à l'Est, Berre au Nord, Martigues et Fos à l'Ouest.

De ce fait, la Côte Bleue a connu un développement de son urbanisation proche de la mer, en continuité avec les villages mais également, surtout dans sa partie occidentale, d'une manière plus discontinue le long du littoral.

La Côte Bleue est un secteur de forte sensibilité paysagère. Elle est particulièrement vulnérable compte tenu de sa morphologie découpée et de son relief accentué, les constructions ou aménagements ayant un impact paysager radicalement différent en fonction de leur adaptation au terrain.

L'agglomération marseillaise est tapie dans un hémicycle de reliefs assez accentués qui encadrent les zones plus basses.

Le bassin de Marseille est enfermé dans une barrière de montagnes qui dessinent un amphithéâtre assez régulier. La ville et sa banlieue occupent un bassin de 15 000 Ha environ à l'intérieur de cette ceinture de montagnes couvertes par la garrigue à chênes verts et à pins d'Alep et sont dominées par la masse blanche des calcaires souvent dénudés qui confère au pays de Marseille originalité et pittoresque.

Le bassin de Marseille se termine par une côte complexe :

- ✓ au Nord, la baie de Marseille où le port a été construit au XIX^{ème} siècle ;
- ✓ au Centre, la calanque du vieux-port, très abritée des vents du Nord-Ouest et dominée par le massif de la garde du côté sud ;
- ✓ au Sud, la baie de la plage du Prado qui correspond à l'embouchure de l'Huveaune.

Dans les années 1950, la ville occupait encore moins de la moitié des surfaces du bassin mais sa progression a été intense à partir de cette époque, vers le Nord-Est et, dans une moindre mesure, dans la plaine alluviale de l'Huveaune.

Jouxtant l'unité du bassin de Marseille et sa conurbation, le massif des calanques tranche par son caractère désertique. Il se termine sur la mer en chaos de roches déchiquetées qui composent les sites grandioses des calanques, depuis le cap Croisette à l'Ouest jusqu'à la baie de Cassis à l'Est.

C'est un espace d'exception, dont la valeur a été reconnue par son classement, dès 1936, au titre de la loi du 2 mai 1930 sur les monuments naturels et sur les sites.

Le site des calanques est une zone touristique importante dont la fréquentation est liée à son caractère remarquable et à sa proximité de la ville de Marseille. Cette fréquentation est cependant limitée par les difficultés d'accès aux calanques.

En prolongement de cet espace, la baie de la Ciotat tient le double rôle de centre industriel et de site balnéaire avec, d'une part, la ville de plus de 30 000 habitants et le port de la Ciotat et, d'autre part, un site naturel d'exception.

Celui-ci se rattache morphologiquement à l'extrémité orientale de la chaîne de la Sainte Baume qui se termine sur le littoral par un vaste massif constitué de deux sous-ensembles :

- ✓ la chaîne du Cap Canaille et le promontoire du Bec de l'Aigle à l'ouest ;
- ✓ les vallonnements des Plaines Barannes et des Plaines Marines à l'est.

Cet ensemble compose un ample paysage littoral qui encadre la ville et la baie en un amphithéâtre de garrigues et de pinèdes.

2 - PRINCIPES ET MODALITES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DU LITTORAL

A partir de cette présentation des caractéristiques du territoire littoral des Bouches du Rhône, il convient de préciser comment se déclinent les différentes notions de la loi littoral sur ce territoire.

Sur le territoire de la DTA, à l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires applicables au littoral s'ajoutent des modalités particulières d'application que la D.T.A a compétence pour édicter lorsque des particularités géographiques identifiées permettent de les motiver.

En application de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale et en leur absence les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales doivent être compatibles avec les modalités d'application des dispositions particulières au littoral, qui par ailleurs s'appliquent aux actes et décisions relatifs à l'utilisation du sol, en vertu de l'article L.146-1 du code de l'urbanisme qui dispose : «Les directives territoriales d'aménagement précisant les modalités d'application du présent chapitre sont applicables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, défrichements, plantations, installations et travaux divers, la création de lotissements et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes, l'établissement de clôtures, pour l'ouverture de carrières, la recherche et l'exploitation de minerais. Elles sont également applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement. »

C'est notamment le cas des dispositions relatives :

- ✓ A la capacité d'accueil (article L 146.2 du code de l'urbanisme)
- ✓ Au libre accès au rivage pour le public (article L 146.3 du code de l'urbanisme)
- ✓ A la protection de la bande de 100 m (article L 146.4.III du code de l'urbanisme)
- ✓ Au principe de continuité de l'urbanisation (article L 146.1.I du code de l'urbanisme)
- ✓ Aux campings (article L 146.5 du code de l'urbanisme)
- ✓ Ainsi qu'aux aménagements admis dans des cas particuliers (article L 146.8 du code de l'urbanisme).

Lorsque des modalités d'application particulières sont énoncées par la directive, elles précisent ou complètent les dispositions applicables au littoral.

En revanche, si la DTA ne précise aucune modalité particulière d'application, les dispositions législatives et réglementaires restent applicables sur le territoire.

2.1 - LA PROTECTION DES ESPACES

Les espaces à préserver de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme

Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Un décret fixe la liste des espaces et milieux à préserver, comportant notamment, en fonction de l'intérêt écologique qu'ils présentent, les dunes et les landes côtières, les plages et lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps, les marais, les vasières, les zones humides et milieux temporairement immergés ainsi que les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et, dans les départements d'outre-mer, les récifs coralliens, les lagons et les mangroves. »

Il incombe à la D.T.A, comme aux documents d'urbanisme, de préserver les espaces ainsi définis par l'article L. 146.6 et précisés par l'article R. 146.1.

Les espaces remarquables identifiés dans les Bouches-du- Rhône à l'échelle de la DTA sont d'abord des espaces de grandes dimensions. Il s'agit :

- ✓ des rives sableuses et des cordons dunaires à l'embouchure du Rhône et en frange maritime du delta,
- ✓ des falaises du Cap Canaille, de Rognac et de Vitrolles notamment,
- ✓ des massifs de Sulauze, de l'Arbois, de l'Estaque, de la Nerthe, de l'Etoile, du Garlaban, des Calanques
- ✓ des milieux et des zones humides de la Camargue,
- ✓ des étangs intérieurs d'Istres à Fos,
- ✓ des milieux sensibles abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales,
- ✓ des salins de pré-concentration de Salin de Giraud ou de Berre, des salins du Lion,
- ✓ des parties naturelles du grand site des Calanques,
- ✓ des ripisylves en bordure du Rhône ou de l'Arc,

D'autres espaces culturels et emblématiques du littoral de dimensions moindres sont, comme les espaces précédemment énumérés, représentés en vert sur la carte "littoral", à l'échelle du 1/125 000, selon les principes indiqués en introduction.

Il revient aux documents d'urbanisme locaux de délimiter ces espaces à leur échelle, en tenant compte, le cas échéant, des constructions, ouvrages, équipements, infrastructures et carrières qui y sont implantés.

Les espaces naturels des communes littorales représentés sur la carte "orientations" qui ne constituent pas des espaces remarquables au sens de l'article L.146-6 et ne sont donc pas représentés sur la carte "littoral" restent assujettis aux orientations définies dans le chapitre 3.2 des orientations pour les espaces naturels ou forestiers sensibles.

Les parcs et ensembles boisés les plus significatifs

En application du dernier alinéa de l'article L.146-6, les plans locaux d'urbanisme doivent également délimiter, que ce soit à l'intérieur ou en dehors des espaces remarquables identifiés et représentés sur la carte "littoral", les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs et les classer en espaces boisés au titre de l'article L130.1 du code de l'urbanisme après consultation de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Travaux et aménagements dans les espaces remarquables

Les espaces remarquables sont quant à eux soumis aux articles L. 146.6, L. 146.8 et R. 146.2 du code de l'urbanisme qui y réglementent les possibilités d'utilisation du sol.

L'article L.146-6 prévoit dans son troisième alinéa que « (...) la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux peut être admise, après enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. »

Il convient de préciser que, sur le territoire de la DTA, ces travaux s'entendent notamment des travaux nécessaires au fonctionnement et à la gestion de l'eau, qui peuvent concerner les réseaux hydrauliques, d'irrigation ou d'assainissement, et les installations techniques nécessaires à leur fonctionnement. Les ouvrages ainsi nécessaires peuvent être réalisés en limitant autant que possible l'impact tant sur l'aspect paysager qu'écologique ou biologique, et dans la mesure où ils ont un impact globalement positif sur les milieux naturels, en terme de qualité ou de gestion.

L'article L.146-8 prévoit quant à lui que « Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

L'ampleur des risques liés aux incendies et aux inondations dans de nombreuses communes du département justifie que les documents d'urbanisme accordent une attention particulière aux mesures destinées à les prévenir et recherchent celles de ces mesures qui portent le moins atteinte aux paysages et milieux écologiquement et biologiquement les plus sensibles, compte tenu des contraintes techniques, économiques et humaines.

Au titre des dispositions de l'article L.146-8 relatives à la sécurité civile pourra donc être autorisée dans les espaces remarquables la réalisation, notamment, de voies de sécurité, de voies de défense contre l'incendie, de coupures agricoles ou forestières effectuées dans ce but, de réservoirs d'eau, de bassins de rétention et d'ouvrages de retenue.

Les espaces agricoles des espaces remarquables

La présence de l'activité agricole contribue fortement à l'identité et à la préservation du territoire littoral à plusieurs titres :

- ✓ la gestion d'écosystèmes particuliers, tels que la Camargue ou la Crau avec la riziculture et l'élevage extensif,
- ✓ le maintien d'espaces non urbanisés, de coupures d'urbanisation,
- ✓ la protection des massifs forestiers contre l'incendie,
- ✓ la contribution au caractère remarquable ou caractéristique de paysages littoraux (oliviers sur les rives de l'étang de Berre, vignobles de Cassis notamment).

Les secteurs agricoles de superficie importante sont représentés sur la carte «orientations» et les orientations de la catégorie à laquelle ils appartiennent leur sont applicables.

Toutefois, les situations suivantes appellent des orientations spécifiques :

- ✓ la gestion des espaces agricoles de superficie limitée enclavés dans les massifs littoraux représentés par la DTA comme des espaces remarquables au sens de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme, ou en bordure de ces derniers.

Les documents d'urbanisme peuvent affirmer le caractère agricole de ces espaces sans toutefois y autoriser, en matière d'occupation et d'utilisation du sol, de possibilités autres que celles offertes par les articles L146.6 et R 146.2 du code de l'urbanisme ou par les modalités d'application de la loi littoral exprimées par la D.T.A

- ✓ l'évolution des espaces de production agricole dans les espaces remarquables et la compatibilité de cette évolution avec la préservation de ces espaces .

Les documents d'urbanisme peuvent prévoir l'extension ou la création d'espaces agricoles de production à l'intérieur ou en frange des espaces remarquables lorsqu'elles ont pour objet la protection des massifs boisés contre l'incendie ou lorsque l'activité agricole participe au caractère remarquable de cet espace, (vignoble de Cassis par exemple), sous réserve que:

- la contribution au dispositif de protection de la forêt contre les incendies, dans les cas où elle est l'objectif poursuivi, soit bien établie,
- cette évolution n'entraîne aucune possibilité de construction ou d'aménagement autre que celles admises par les articles L. 146.6 et R. 146.2 du code de l'urbanisme ou par les modalités d'application de la loi littoral exprimées par la DTA,

- les aménagements nécessaires à la mise en culture (restanques, terrasses...) soient réalisés dans le respect du site concerné et ne perturbent pas les équilibres écologiques et paysagers.

Les coupures d'urbanisation

L'article L.146-2 du code de l'urbanisme dispose que « Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation. »

Constituent des coupures d'urbanisation à l'échelle du territoire de la DTA:

- ✓ d'une part les grandes unités naturelles généralement intercommunales, notamment sur la Côte méditerranéenne, dont la protection assure,=la continuité avec les espaces à forte valeur patrimoniale représentés sur la carte "orientations".
- ✓ d'autre part les espaces identifiés comme tels par la DTA sur le pourtour de l'Etang de Berre : cette identification s'impose pour éviter les risques d'une conurbation totale en bordure de l'étang et y maintenir la qualité et la spécificité des paysages.

Les documents d'urbanisme doivent préciser les limites de ces coupures d'urbanisation et prévoir le cas échéant à leur échelle, en application de l'article L. 146.2 du code de l'urbanisme, d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

2.2 - LES DISPOSITIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT

La loi littoral vise à un équilibre entre protection et développement.

S'agissant du développement, l'article L.146-4 institue des règles différentes selon la plus ou moins grande proximité du rivage...

Sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, , les constructions ou installations sont interdites en dehors des espaces urbanisés.

Dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, l'extension de l'urbanisation doit être limitée ; elle doit en outre être justifiée et motivée, dans le plan local d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, sauf si l'urbanisation est conforme aux dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un schéma d'aménagement régional ou compatible avec celles d'un schéma de mise en valeur de la mer.

Sur le territoire des communes auxquelles s'applique la loi littoral, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Les contraintes qu'induisent ces dispositions sur l'évolution de la forme urbaine, couplées avec les principes de protection des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation, ont pour objectif de limiter l'urbanisation et d'éviter la densification excessive, notamment sur les espaces proches du littoral qui font l'objet d'une forte pression.

La D.T.A précise donc, dans les unités géographiques constituant des sous-ensembles du littoral qu'elle a identifiés et compte tenu de leurs caractéristiques les modalités d'application des principes de la loi littoral qui sont pertinents, et indique notamment les critères d'appréciation du caractère limité de l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage.

Autour de l'étang de Berre, les espaces proches du rivage ont été repérés et font l'objet d'une représentation sur la carte « littoral ».

Il est apparu également nécessaire, sur certaines parties du territoire, désignées comme secteurs à enjeux particuliers de préciser tant les modalités d'application de la loi littoral que les orientations qui y sont applicables ; elles seront intégrées dans des projets de territoire et serviront à apprécier le lien de compatibilité entre les documents d'urbanisme ou opérations d'aménagement et la D.T.A.

Ces secteurs repérés sur la carte « littoral », sont les suivants :

- ✓ le littoral camarguais,
- ✓ la presqu'île de Port Saint Louis,
- ✓ la zone industrialo portuaire de Fos,
- ✓ le secteur de Lavera Ponteau, à Martigues,
- ✓ le Sud-Est de l'étang de Berre, entre l'aéroport et La Mède.

3 - MODALITES PARTICULIERES AUX UNITES GEOGRAPHIQUES

3.1 - LA CAMARGUE

Il importe sur ce territoire de protéger les milieux, gérer la fréquentation et maîtriser l'extension de l'urbanisation.

3.1.1 - LES TRAVAUX NECESSAIRES A LA CONSERVATION ET LA PROTECTION DES MILIEUX

Les activités humaines qui contribuent à façonner la Camargue doivent être maintenues, sans nuire à sa préservation.

Dans cette perspective, au titre du 3ème alinéa de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme qui dispose que, dans les espaces remarquables, : « (...) la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux peut être admise, après enquête publique (...) », pourront notamment être autorisés les travaux suivants :

- ✓ les travaux d'aménagement hydraulique nécessaires à la gestion globale et concertée de l'eau. Ces travaux d'irrigation et/ou d'assainissement peuvent nécessiter la réalisation d'ouvrages, voire de petites constructions techniquement indispensables ;
- ✓ les travaux qui ont pour objet la conservation et la gestion des salines. Il s'agit d'assurer au mieux le maintien durable de ces activités qui, au-delà de leur intérêt économique, sont garantes de la conservation d'un vaste espace de haut intérêt paysager et écologique ;
- ✓ les travaux d'entretien, de réfection et de modifications nécessaires des digues qui préservent la Camargue des inondations ;
- ✓ les travaux qui permettent de maintenir les échanges libres entre la mer et les lagunes. Il s'agit de conserver à ces milieux lagunaires la variabilité des apports en eau de mer ;
- ✓ les travaux d'irrigation et d'assainissement qui permettent d'assurer la gestion de l'eau des grands étangs saumâtres. Il s'agit notamment de limiter les apports d'eau douce des bassins versants et des activités agricoles au bénéfice d'une meilleure qualité de l'eau et d'une plus grande variabilité des conditions naturelles et d'échanges avec la mer ;
- ✓ les travaux qui ont pour objet de maintenir ou de restaurer la qualité du cordon dunaire. Il s'agit de maintenir la biodiversité de ces milieux et de les protéger de la sur-fréquentation touristique ;
- ✓ les travaux qui permettent le développement des surfaces boisées pour assurer la continuité des ripisylves. Il s'agit tout autant de restituer ces couloirs écologiques que d'assurer une meilleure stabilisation des berges du Rhône.

Par ailleurs, au titre du deuxième alinéa du même article qui dispose que, dans les espaces remarquables, « (...)des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique » pourront être autorisés les aménagements légers, notamment ceux nécessaires à l'élevage extensif, qui sont destinés à abriter les animaux et le fourrage.

3.1.2 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DU LITTORAL CAMARGUAIS : LA GESTION DE L'OCCUPATION ET DE LA FREQUENTATION

Deux catégories d'occupation, qui ont fait perdre aux espaces remarquables dans lesquels elles se sont développées leur caractère naturel, peuvent être identifiées :

- ✓ Celle des cabanons, certains étant rassemblés sous une forme qualifiée de hameau : ces installations ont souvent été construites avant 1986 sans autorisation et pour partie sur le domaine public maritime, sans respecter les règles de sécurité et d'hygiène.

- ✓ Celle du caravaning, quelquefois permanent, qui contribue à la fragilisation des espaces sensibles, les dunes mobiles en particulier.

L'avenir de ces espaces est lié à une gestion et un encadrement rigoureux de la fréquentation. Les réponses à apporter à ces deux catégories d'occupation du littoral doivent s'inscrire dans la cohérence d'un projet global de gestion de la fréquentation et de l'occupation du littoral camarguais.

Les principes guidant l'action sur ce secteur sont les suivants :

- ✓ libération du Domaine Public Maritime des occupations sans autorisation,
- ✓ définition de principes d'aménagement et de gestion de ces espaces, afin de substituer à une fréquentation anarchique et préjudiciable pour les milieux une fréquentation respectueuse de l'environnement et des conditions sanitaires et de sécurité.
- ✓ prise en compte des risques naturels, notamment le risque d'inondation et de submersion marine, pour l'évolution de ce secteur.

Les démarches de gestion des installations traditionnelles existantes et d'encadrement de la fréquentation touristique ne doivent pas conduire, sur le littoral immédiat, à la mise en place de structures lourdes, quelles qu'en soit la destination.

► La gestion du camping et caravaning sauvage

Les occupations non contrôlées et non organisées se sont développées le long du rivage de la mer, sur un linéaire important entre les Saintes-Maries et Port Saint Louis, dans les espaces remarquables des plages et du cordon dunaire, en contradiction avec la vocation de ces espaces et menaçant leur préservation.

L'absence d'arrière-plage, préservée de tout aménagement important par l'activité des salins et la protection de zones humides, a favorisé cette pratique : les seules structures permettant d'offrir des possibilités d'hébergement sont ainsi situées à une dizaine de kilomètres par la route de la plage de Piémançon, et à six kilomètres de la plage Napoléon à Port-Saint-Louis.

L'éloignement des structures d'accueil par rapport à un linéaire de plage important, situation sans équivalent sur le territoire national, a favorisé des comportements d'installation puis d'appropriation sauvage de certains espaces.

La configuration des lieux rend difficile l'installation de structures d'accueil qui existent dans la plupart des régions qui possèdent un linéaire important et continu de plages de sable (Languedoc, Landes...).

La situation est donc caractérisée par :

- ✓ un linéaire de plage qui appelle une fréquentation importante et difficile à contrôler en raison de l'éloignement des zones urbaines,
- ✓ des espaces en retrait de la plage qui nécessitent un maintien, voire un renforcement de leur protection en raison de leur valeur écologique ou économique,
- ✓ l'absence de structures d'accueil légères contribuant à la gestion de la fréquentation.

La priorité est de maîtriser l'accès de la plage aux véhicules et sa fréquentation. Des dispositifs de maîtrise de la circulation devront être mis en place, de manière à la limiter aux espaces du littoral qui peuvent la supporter.

Il faut dans le même temps rechercher les meilleures conditions d'hygiène, de salubrité, de sécurité pour respecter tant les pratiques littorales de loisir que la pratique de la pêche par ceux qui, sur le secteur, vivent des produits de la mer (tellines...).

Un projet global et concerté entre services de l'Etat, collectivités et les acteurs de la société civile, conçu à l'échelle des trois communes des Saintes-Maries, Arles et Port-Saint-Louis, s'attachera à :

- ✓ définir les règles de fréquentation et d'utilisation de l'espace littoral,
- ✓ contrôler l'accès des camping-cars et des caravanes, organiser et encadrer leur stationnement temporaire,
- ✓ mettre en place des équipements et structures, à caractère saisonnier de façon à ne pas favoriser la sédentarisation, notamment un système d'assainissement pouvant fonctionner de manière satisfaisante sans atteinte au milieu.

Les espaces aux débouchés des accès routiers à Piémançon et sur la pointe Napoléon, pourront accueillir les aménagements strictement nécessaires à la poursuite de ces objectifs.

► Le hameau des sablons

Le site, dit «des cabanons des Sablons», est occupé depuis les années 1960 par des installations qui forment un ensemble assimilé à un hameau traditionnel constitutif d'une particularité de l'occupation du littoral arlésien.

Bien qu'implanté dans un espace remarquable du littoral, cet espace bâti, non naturel, ne peut en lui-même être regardé comme un espace remarquable.

La majeure partie de cet ensemble située sur des terrains privés doit être distinguée des implantations récentes et de celles situées sur le domaine public maritime, vis à vis desquelles les actions de reconquête doivent être poursuivies.

Pour cette partie plus anciennement occupée et située hors domaine public maritime, il convient d'édicter des modalités d'application de la loi littoral adaptées à sa gestion, afin :

- ✓ d'interdire toute extension du « hameau traditionnel de cabanons » en contenant les installations dans la stricte délimitation des espaces déjà bâtis ;
- ✓ de prendre en compte les conditions de salubrité et de sécurité ;
- ✓ de maîtriser la fréquentation et les accès ;
- ✓ de veiller à la préservation et à la restauration des espaces remarquables.

Dans cette perspective :

- ✓ les installations traditionnelles existantes ne pourront donner lieu à aucune transformation ou extension qui aurait pour effet d'en accroître l'emprise actuelle ou la hauteur ou d'en modifier la nature ou la destination ;
- ✓ seuls pourront être admis dans l'emprise du « hameau traditionnel », les travaux et installations techniques qui s'avèrent nécessaires à l'amélioration des conditions de salubrité, notamment d'assainissement, et de sécurité des installations traditionnelles existantes;
- ✓ des travaux d'entretien et d'amélioration des voies d'accès au rivage et aux cabanons des Sablons qui traversent les espaces remarquables de la zone humide de Camargue pourront être admis lorsque ces voies sont nécessaires à la sécurité maritime ou à la sécurité civile.
- ✓ des aires à caractère naturel destinées au stationnement de courte durée pourront être aménagées au sein de l'espace bâti ou à proximité immédiate dans le strict respect du paysage et des milieux dès lors qu'elles permettent la restauration d'espaces naturels remarquables protégés.

3.2 - L'ETANG DE BERRE

La situation très particulière de l'Etang de Berre a conduit à y préciser les modalités d'application de trois aspects essentiels de la loi littoral : les coupures d'urbanisation, les espaces proches du rivage et l'extension limitée de l'urbanisation.

3.2.1 - LES COUPURES D'URBANISATION

Une partie des espaces littoraux de l'étang de Berre a fait l'objet d'une protection constante dans les documents d'urbanisme, en raison de leur relief ou de leur caractère boisé, essentiellement sur la partie Ouest de l'étang, et la qualification des espaces ainsi protégés d'« espaces remarquables » au sens de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme confirme cette protection et leur permet de jouer le rôle de coupure d'urbanisation le long du rivage.

Cependant, l'analyse de la situation a mis en évidence le risque d'urbanisation continue le long de ce littoral : en arrière de ces espaces sur la partie Ouest, ou à proximité du littoral sur la moitié Est de l'étang, l'analyse met en évidence une situation plus complexe dans laquelle le caractère naturel ou agricole encore très affirmé de certains espaces joue un rôle essentiel au regard de l'organisation globale du pourtour de l'Etang.

Le maintien d'espaces non urbanisés y est essentiel en terme d'aménagement, de développement, de protection ou gestion des milieux et nécessite une réflexion menée dans chaque cas non au niveau d'une opération ou d'un document d'urbanisme communal mais à une échelle plus large et justifie que soient prévues des coupures d'urbanisation, comme le prévoit l'article L.146-2 du code de l'urbanisme .

Les documents d'urbanisme détermineront des coupures d'urbanisation de largeur significative dans les secteurs suivants :

- ✓ entre Marignane, Châteauneuf-les-Martigues et la Mède, selon les principes qui seront précisés pour ce secteur à enjeux particuliers ;
- ✓ entre Martigues et Saint-Mitre-les-Remparts, par la préservation des secteurs agricoles, notamment celui de Plan Fossan qui se prolonge sur Port de Bouc, ainsi qu'aux abords de la RD 5, conformément aux orientations fixées pour les espaces agricoles de production spécialisée ;
- ✓ entre Istres et Miramas, par la préservation des secteurs agricoles entre l'étang de l'Olivier et Miramas, notamment le domaine de Sulauze, conformément aux orientations fixées pour les espaces agricoles de production spécialisée et les espaces agricoles gestionnaires d'écosystème (partie Crau) ;
- ✓ entre la centrale hydro-électrique de Saint Chamas et Berre l'Etang, par la préservation des secteurs agricoles, conformément aux orientations définies pour les espaces agricoles de production spécialisée (plaine de Berre), et par un développement maîtrisé des installations, constructions et la structuration des hameaux qui s'y sont développés.

Ainsi, le maintien d'espaces non urbanisés autour de l'Etang de Berre sera assuré conjointement :

- ✓ par la protection dans les documents d'urbanisme de sites et boisements et leur qualification d'espaces remarquables au sens de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme ;
- ✓ par l'existence de coupures d'urbanisation, identifiées par la DTA et délimitées par les documents, qui confirmeront la vocation d'espaces naturels ou agricoles représentés sur la carte "orientations", et permettront éventuellement l'extension de ces espaces .

3.2.2 - LES ESPACES PROCHES DU RIVAGE

La représentation des espaces proches du rivage qui figure sur la carte résulte de la prise en compte de différents critères appliqués aux sites du pourtour de l'étang de Berre: topographie, distance par rapport au rivage, relief, caractère urbanisé ou non de l'espace, présence d'infrastructures majeures notamment.

3.2.3 - L'EXTENSION LIMITEE DE L'URBANISATION

Les possibilités d'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage de l'Etang de Berre sont d'ores et déjà restreintes par les protections rappelées au 3.2.1.

Là où elle demeure possible, l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage devra :

- ✓ au sein des secteurs urbanisés, satisfaire les besoins de développement et d'organisation du bâti existant et s'attacher au renouvellement urbain ainsi qu'au traitement des friches ;
- ✓ dans le cadre d'une extension urbaine, permettre de satisfaire les besoins locaux en matière d'habitat, d'activités et de services, la capacité d'accueil étant évaluée compte tenu des contraintes résultant tant de l'existence de risques naturels et technologiques que de la protection et de la gestion des espaces naturels et agricoles sur le territoire.

3.2.4 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE L'AEROPORT DE MARIGNANE A LA MEDE

Ce secteur, représenté sur la carte « littoral » par un cadre rayé mauve, constitue la seule interruption qui subsiste dans le secteur situé entre Marignane et Châteauneuf-les-Martigues, alors que sur les rivages Est et Sud-Est de l'étang, l'urbanisation est pratiquement continue de Rognac à Marignane.

Cette discontinuité de l'urbanisation tient à l'existence d'une zone agricole périurbaine encore effective.

Les sites naturels sont aujourd'hui rares à proximité de l'étang du Bolmon, et se résument aux zones humides qui jouxtent l'étang.

Au Sud de l'autoroute, à l'exception d'un espace bâti au Sud de l'échangeur de Gignac, jusqu'à la raffinerie de La Mède, le versant Nord de la chaîne de l'Estaque a globalement gardé son caractère naturel, malgré la présence marquante de carrières.

Le secteur agricole revêt un aspect relativement morcelé, de par la présence d'activités disséminées, de zones d'activités qui se sont développées parfois de manière isolée et inorganisée, notamment sur le secteur de l'Aiguille et des Piélettes, et de zones plus importantes en voie de développement (secteur des Florides).

Le cordon du Jaï, en partie urbanisé, est une particularité géographique marquante de ce site.

Les enjeux

Les enjeux, tant en matière d'application de la loi littoral que pour la réalisation des objectifs et orientations générales de la D.T.A, sont les suivants :

- ✓ préserver les espaces naturels intéressants qui subsistent autour de l'Etang du Bolmon (roselières et zones humides, et parties naturelles du cordon du Jaï) ;
- ✓ affirmer et conforter le potentiel de ce secteur en matière de développement notamment au regard du projet de réalisation d'une zone économique Nord-Ouest porté par la Communauté Urbaine et les communes du secteur ;
- ✓ éviter à terme une urbanisation continue le long du rivage, en établissant un équilibre durable entre le développement des espaces urbanisés et le maintien d'une zone agricole périurbaine ;
- ✓ mettre en valeur les parties non urbanisées du secteur (zones naturelles et zones agricoles à conserver) et les éléments du patrimoine paysager et bâti ;
- ✓ prendre en compte les contraintes environnementales (risques naturels et objectifs de réhabilitation des étangs de Berre et du Bolmon).

Les modalités d'application spécifiques à ce secteur

Pour répondre aux enjeux ainsi identifiés en respectant les dispositions relatives au littoral, le projet d'aménagement, de développement et de gestion de ce secteur suivra les principes suivants :

- ✓ limiter l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage aux seuls secteurs des Roselières à Châteauneuf-les-Martigues et des Beugons à Marignane, qui sont en continuité avec les zones d'urbanisation existantes à vocation d'habitat ou d'activité ;

- ✓ en dehors des espaces proches du rivage, définir les secteurs de développement économique et d'habitat,
 - en tenant compte de la nécessité de maintenir les coupures d'urbanisation,
 - en préservant l'existence de la zone agricole entre Marignane et Châteauneuf-les-Martigues,
 - en inscrivant ces secteurs de développement en continuité des zones urbanisées de Gignac et de Marignane, en comprenant les zones de l'Aiguille sur Ensues et des Piélettes sur la commune du Rove.
- ✓ instituer des coupures d'urbanisation pour protéger, valoriser et réhabiliter les espaces naturels et agricoles à conserver et éventuellement à reconquérir ou à recomposer, de manière à conforter leur vocation et améliorer leurs qualités paysagères et environnementales (gestion des occupations existantes ou futures, reconstitution des espaces dégradés, rejets dans les étangs de Berre et du Bolmon notamment). Les documents d'urbanisme devront identifier les éléments constitutifs de ces coupures et conforter leur vocation.

3.3 - LA CÔTE MEDITERRANEENNE

De Port-Saint-Louis à La Ciotat, les particularités géographiques du littoral tiennent à la présence d'une part de grandes unités naturelles et d'autre part d'ensembles marqués par le développement de l'activité portuaire et de l'industrie lourde.

S'agissant des premières, il convient d'en garantir durablement la préservation, la mise en valeur et le rôle essentiel qu'elles représentent en terme de coupure d'urbanisation : elles constituent des espaces remarquables à préserver au titre de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme. La D.T.A ne définit sur ces espaces aucune modalité particulière d'application de la législation applicable au littoral, et les principes généraux de protection leur restent applicables dans les conditions fixées par l'article L.146-6.

S'agissant des seconds, ils constituent des secteurs à enjeux particuliers pour lesquels des modalités d'application de la loi littoral et des orientations spécifiques doivent être édictées.

3.3.1 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE LA ZIP DE FOS

La création de la zone portuaire et industrielle de Fos-sur-Mer s'est traduite par un profond remodelage du site où se conjuguent, dans un ensemble de plus de 10.000 hectares, des paysages particulièrement contrastés : un paysage minéral avec les grandes entreprises industrielles, les aménagements routiers et ferrés et une mosaïque de paysages de la Crau et de la Camargue voisines qui demeurent entremêlés avec des secteurs peu aménagés qui ont été « rendus à la nature ».

Dans la perspective de positionnement du site comme espace stratégique pour les activités portuaires, logistiques et industrielles, le projet global d'aménagement permet de distinguer les espaces de développement et les espaces de protection : le schéma présenté dans le chapitre 3 "orientations" exprime les principes d'organisation de la zone, notamment le partage du territoire de la circonscription entre les espaces dévolus aux fonctions portuaires, logistiques, industrielles et de diversification et les espaces à vocation naturelle, protégés ou non au titre de l'article L 146.6 du code de l'urbanisme qui pourront le cas échéant être utilisés au titre des mesures compensatoires des activités économiques développées dans la zone.

Les principes d'aménagement que sont le principe de continuité de l'urbanisation et celui de l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage doivent être adaptés à ce site et faire l'objet de modalités d'application particulières.

- ✓ La continuité de l'urbanisation ne peut y trouver une traduction « classique ». D'une part la nature même des activités existantes ou futures impose d'isoler certaines activités à risque, au sens de la directive Seveso, et des les tenir éloignées des agglomérations ou des villages.

D'autre part, il est également nécessaire, pour permettre l'installation d'activités complémentaires aux activités existantes qui ne pourraient se faire qu'à proximité de l'implantation originelle, de maintenir des espaces non construits, qu'ils soient destinés à accueillir du stockage, à permettre la circulation, ou éventuellement à accueillir leur extension. Le principe de continuité doit donc être adapté à l'obligation de réserver certains sites d'implantation pour l'installation d'activités générant un risque industriel ainsi que l'accueil d'activités complémentaires d'activités existantes ainsi que, comme le permet la loi l'accueil d'activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

- ✓ L'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage – qui ne s'applique pas aux activités autorisées par la loi parce qu'elles nécessitent la proximité immédiate de l'eau (terminaux containers, minéraliers, pétroliers ou méthaniers) - doit également trouver une expression adaptée à cette situation particulière, caractérisée par la nature artificielle en grande partie du rivage (creusement de darses qui s'enfoncent de plusieurs kilomètres à l'intérieur des terres), par l'importance des constructions déjà présentes (Sollac...), et par les contraintes liées à l'implantation d'activités devant respecter des règles d'isolement. De manière générale, les activités destinées à s'implanter à l'intérieur de la ZIP nécessitent, par nature, des éléments bâtis aux volumes et hauteurs importants, et des superficies tout aussi importantes pour les espaces de stockage et de circulation. Le caractère limité de l'extension de l'urbanisation doit donc être adapté aux exigences techniques d'implantation et d'exploitation des activités de la ZIP.

Les principes de continuité et d'extension limitée de l'urbanisation seront enfin adaptés à la nécessité d'utiliser l'espace formé par la ZIP de façon optimale, en y organisant de façon cohérente les différentes activités selon leur nature.

3.3.2 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DE LA PRESQU'ILE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

Le caractère de presqu'île de la partie Sud de la commune, cernée par le golfe de Fos et le grand Rhône, est accentué par la présence de zones humides, en particulier au Sud, et par les canaux.

Entre la partie Sud, qui a conservé son caractère naturel et la partie Nord qui accueille une activité agricole, le développement de la ville reflète l'évolution de son activité portuaire.

Depuis les années 1970, le déclin de cette activité a progressivement entraîné l'apparition de friches industrielles constituées de bâtiments ou de secteurs aménagés laissés à l'abandon, autour et au Sud du bassin central.

La partie Sud, la pointe Napoléon, est restée à l'état naturel, avec des particularités voisines de celles du littoral Camarguais : l'omniprésence des zones humides à préserver au titre de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme, la présence de quelques installations traditionnelles et un linéaire important de plages fortement fréquentées et situées à plus de 5 kilomètres des sites potentiels d'accueil et d'hébergement.

Les enjeux, tant en matière d'application de la loi littoral que pour la réalisation des objectifs et orientations générales de la D.T.A, sont les suivants:

- ✓ préserver les espaces naturels de la pointe Napoléon, gérer leur fréquentation et les installations existantes ;
- ✓ réhabiliter et requalifier les friches industrielles, les espaces aménagés ou artificialisés autour du bassin central, du canal et dans le secteur du Mazet ;
- ✓ répondre aux besoins d'habitat et de services, notamment pour accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire, dans un contexte de recomposition nécessaire du centre urbain ;
- ✓ accroître la capacité d'accueil en matière de plaisance et d'activités liées à la mer.

Les modalités d'application spécifiques à ce secteur

Dans les espaces remarquables au sens de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme représentés sur la carte « littoral », des dispositifs permettant une gestion de la fréquentation seront mis en place afin d'éviter les atteintes aux milieux naturels ; dans le même but, les installations et cabanons existants seront contrôlés et leur résorption progressive sera prévue, en veillant à la sécurité des personnes et au respect des règles d'occupation du domaine public maritime.

Dans les friches industrielles, les espaces aménagés et artificialisés, les opérations de réhabilitation et d'extension de l'urbanisation prendront en compte la notion d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage de la façon suivante :

- ✓ les agglomérations, situées à l'extrémité Est de la zone, de part et d'autre du canal Saint-Louis, peuvent faire l'objet d'une extension ou d'une densification dans des proportions très limitées. Le caractère des constructions doit être maintenu ;
- ✓ la zone non bâtie, qui sépare ces agglomérations des premières constructions à usage d'activité doit être préservée. Elle ne peut recevoir que des aménagements légers ou destinés à en restaurer le caractère naturel ;
- ✓ des extensions de l'urbanisation peuvent être prévues le long du canal Saint-Louis et du bassin des Tellines, en privilégiant un positionnement des développements les plus denses à l'Ouest de la zone.

3.3.3 - LE SECTEUR A ENJEUX PARTICULIERS DU SECTEUR DE LAVERA – PONTEAU

Les particularités de cet espace sont :

- ✓ la présence d'industries à risque, d'aménagements portuaires lourds et d'espaces naturels en façade littorale ou à proximité immédiate du rivage,
- ✓ la proximité de secteurs d'habitat à l'est, ainsi que d'installations plus précaires à usage d'habitation, de loisir (cabanons traditionnels) ou d'activités liées à la sous-traitance au sud.

Les enjeux, tant en matière d'application de la loi littoral que pour la réalisation des objectifs et orientations générales de la D.T.A, sont les suivants:

- ✓ améliorer en priorité la sécurité des personnes par rapport au risque industriel ;
- ✓ préserver les espaces naturels les plus intéressants ;
- ✓ permettre un développement ultérieur de l'activité pétrochimique.

Les modalités d'application spécifiques à ce secteur.

Il convient de :

- ✓ préserver les espaces remarquables identifiés au titre de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme et représentés sur la carte ;
- ✓ mettre en place les actions et aménagements nécessaires face au risque industriel, tant du point de vue des possibilités d'évacuation que des occupations pouvant être admises. A ce titre, le prolongement de la RD9 entre la Couronne et Lavera, à Martigues, à 2X1 voie sera réalisé pour répondre aux objectifs de sécurité de la zone industrielle portuaire de Lavera ; cette voie ne devra pas avoir pour effet d'ouvrir le site à une urbanisation future supplémentaire.
- ✓ réserver l'espace disponible à une extension du complexe pétrochimique, ou à des activités nécessitant la proximité immédiate de celui-ci, voire des re - localisations de certaines activités ou services existants sur la zone et pouvant être implantés hors des espaces de production.

3.3.4 - LA PROBLEMATIQUE DES RESEAUX AUTOUR DU GOLFE DE FOS ET DE L'ETANG DE BERRE

Les réseaux de pipelines et de transport d'électricité

De manière générale, la présence de terminaux portuaires pour le pétrole et le gaz, de complexes pétrochimiques, d'unités de production ou de consommation de masse d'énergie a rendu nécessaire la présence de réseaux de transport, notamment de pipelines et de lignes électriques de haute tension ou très haute tension, autour du golfe de Fos et de l'étang de Berre, qui peuvent traverser des espaces identifiés au titre de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme par la DTA.

La poursuite, l'évolution ou le développement de ces activités impliquent le maintien des infrastructures existantes et la préservation d'une possibilité de renforcement de ces réseaux, et le cas échéant la création de nouvelles infrastructures.

L'implantation de ces ouvrages est largement conditionnée par des contraintes fortes en matière technique et de sécurité.

Ainsi, dans le respect des contraintes techniques et d'éloignement de ces réseaux, seront privilégiés l'utilisation ou le renforcement des couloirs existants, qui constituent déjà par endroit une véritable césure dans l'unité du site traversé .

Le couplage ou le rapprochement de ces réseaux avec les voies DFCl par exemple sera également à privilégier.

Ces dispositions sont également applicables à l'unité de l'étang de Berre.

Il convient de signaler l'utilisation particulière des étangs de Lavalduc et d'Engrenier, qui servent de source d'approvisionnement et de lieu de stockage des saumures utilisées pour la régulation des stockages stratégiques souterrains d'hydrocarbures de Manosque, par le biais d'un réseau de pipelines entre les étangs, les raffineries de Fos et de l'étang de Berre et le site de Manosque.

La poursuite de cette activité qui peut rendre nécessaire l'implantation de nouveaux pipelines pour assurer l'augmentation des débits d'échange ou l'utilisation de nouveaux sites de stockage de la saumure et permettre une meilleure exploitation (les salins de Berre par exemple), pourra être autorisée.

Dans les conditions évoquées ci-dessus, les documents d'urbanisme devront prendre en compte l'existence de ces réseaux et permettre les travaux, constructions et aménagements nécessaires à leur entretien, leur mise en sécurité, leur renforcement ou leur développement.

Les réseaux routiers

Ces réseaux revêtent également dans ce secteur une importance capitale, exprimée par la D.T.A.

Les voies routières à créer se situent pour l'essentiel en dehors des espaces à préserver et au-delà de la bande des deux milles mètres à compter du rivage.

Cependant, la voie de contournement de Martigues – Port-de-Bouc doit faire face à des contraintes particulières. Sa réalisation est rendue indispensable par le fait que la RN 568 traverse actuellement la ville de part en part, accueillant un fort trafic, mais également une part importante de transport de matières dangereuses au coeur des zones urbanisées. Un accident impliquant l'un de ces transports pourrait avoir des conséquences dramatiques. Au quotidien se posent des problèmes de sécurité routière constant, et un fonctionnement de la ville fortement perturbé par cette cassure entre les quartiers Nord et le coeur de la cité.

L'option envisagée est la réalisation d'une nouvelle voie de transit, située en partie dans la bande des deux milles mètres à compter du rivage.

Cette implantation est imposée par la configuration du site. En effet, il n'est pas envisageable de réaliser la voie de contournement au-delà de cette bande des deux milles mètres à compter du rivage, en particulier sur la commune de Port-de-Bouc où le respect de cette distance minimale aurait pour conséquence la traversée du site des étangs, protégés au titre de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme, avec des conséquences importantes sur les milieux.

Le tracé doit donc obligatoirement se positionner entre la partie agglomérée, mais pas à proximité immédiate, pour ne pas simplement déplacer les effets de césure et de risques liés au transport de matières dangereuses, et le site des étangs.

Afin de limiter les conséquences paysagères et écologiques, l'utilisation de la trouée existante, liée aux couloirs de pipelines et de lignes hautes tensions, matérialisée sur la carte est à rechercher.

En application de l'article L. 146.7 du code de l'urbanisme, la commission des sites sera consultée sur l'impact de cette implantation sur la nature.

Relevant également d'un souci de prise en compte de la sécurité de l'ensemble du secteur, la réalisation du prolongement de la RD9 entre la Couronne et Lavera dans les conditions précitées, est indispensable. En effet les installations industrielles lourdes de ce secteur sont soumises à la prise en compte des risques technologiques et font l'objet de périmètres SEVESO.

CHAPITRE 5

LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

1 - METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE FONCIÈRE

De nombreux objectifs de la D.T.A appellent la mise en œuvre d'une politique foncière adaptée et visant à valoriser les centres des grandes agglomérations conformément aux orientations du CIADT de décembre 2003. Il s'agit en particulier :

- ✓ Des politiques d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain qui impliquent, pour les villes qui sont plus touchées par des situations de pénurie foncière, le recyclage ou la reconversion des friches, et ou la mise sur le marché de terrains propriétés de l'Etat et de ses établissements publics dont ils n'ont pas de perspective d'usage à moyen terme, que de contribuer à la production foncière destinée au logement conventionné en tissu urbain.
- ✓ De la production d'espaces de développement (objectif 2.3.) soit dans le cadre de la restructuration de zones d'activités ou du recyclage de friches industrielles, soit par la mobilisation du foncier nécessaire pour la création d'une nouvelle offre de zones d'activités.
- ✓ Des politiques visant à protéger et développer les espaces agricoles supports de cette activité économique, notamment dans les zones agricoles sensibles à une pression foncière accrue. L'outil juridique et foncier relatif aux terres incultes (article L 125-5 et suivants du code Rural) sera mobilisé dans la mesure du possible.
- ✓ Dans le domaine spécifique du logement, notamment social, des politiques foncières d'anticipation, afin de prévenir les conséquences de la croissance continue des coûts fonciers constatée ces dernières années. Ces politiques prendront utilement appui sur :
 - Des outils juridiques localement adaptés: ZAD, emplacements réservés, DPU, ZAC... La révision des PLU sera l'occasion d'identifier les terrains susceptibles de faire l'objet de telles réserves
 - Des outils opérationnels tels que les volets fonciers obligatoires des Contrats d'Agglomération mais aussi l'Etablissement Foncier Régional.

Pour ce faire, il sera fait appel ;

- ✓ A l'Établissement Public Foncier (E.P.F.), outil foncier, dont se sont dotés l'État et la Région en partenariat avec les départements. Cet organisme a vocation à devenir un outil pertinent au service des grandes politiques mobilisatrices de foncier conduites par les collectivités territoriales et les EPCI. Parmi les objectifs principaux de son intervention figure pour les Bouches du Rhône l'action foncière liée aux politiques du logement.
- ✓ A la SAFER notamment pour ce qui concerne les objectifs de maîtrise de l'urbanisation (objectif 2.3.2.) et de la préservation-valorisation des éléments constitutifs de l'identité des Bouches-du-Rhône (objectif 3.1.).

Le rôle de la SAFER devra être conforté dans les domaines suivants :

- ✓ Le maintien des espaces agricoles et la valorisation des activités agricoles particulièrement dans le territoire où le parcellaire est morcelé et où le risque de mitage viendrait compromettre le rôle de coupure d'urbanisation rempli par les espaces agricoles périurbains .
- ✓ La gestion des milieux naturels impliquant de grands territoires comme la Crau et la Camargue où l'importance des opérations demande une politique foncière coordonnée.
- ✓ La protection et la gestion de certaines zones humides qui supposent également des acquisitions publiques.

Les rôles respectifs des deux principaux acteurs de la politique foncière régionale ne sont pas exclusifs. Il pourra s'avérer nécessaire, sur certains projets spécifiques, d'associer leurs compétences et leurs moyens. Cette politique foncière devrait être traduite dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU...) et les politiques contractuelles telles que les Contrats d'Agglomération.

2 - DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE TRANSPORT-DÉPLACEMENT

La construction d'un système de transports collectifs, à l'échelle de l'aire métropolitaine et bien relié à l'ensemble des espaces du département constitue une Orientation majeure de la D.T.A. Sa mise en œuvre, avec les collectivités compétentes, fait appel à la création d'un syndicat mixte d'étude et de coordination.

La mise en cohérence et le renforcement de la complémentarité des réseaux routiers, notamment de l'Etat et du Département, contribueront à l'organisation du système global multimodal.

2.1 - LA MISE EN PLACE D'UN SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDE ET DE COORDINATION DES TRANSPORTS

Les trois premiers chapitres de la D.T.A. ont souligné la priorité qui devrait être donnée à la mise en œuvre d'un réseau de transport rapide à forte fréquence, seule alternative à la saturation du réseau routier dans un contexte de mobilité croissante et de sensibilité accrue aux impératifs environnementaux. Cela impose un réseau structurant, fondé sur un RER ferré et des lignes routières rapides et cadencées, articulé par des pôles d'échanges aux autres réseaux pour un maillage efficace du territoire.

L'indispensable développement de ce grand réseau de transports collectifs à l'échelle métropolitaine et du département est un chantier considérable qui implique une forte conscience collective des enjeux liés aux déplacements et qui nécessite des stratégies coordonnées et un accord pérenne des différentes autorités organisatrices, actuellement au nombre de 14.

Le Contrat de plan constitue le cadre partenarial de la modernisation d'axes ferroviaires du département (Marseille - Aix-en-Provence, Marseille - Aubagne, Côte Bleue, l'Estaque - Rognac - Miramas, voies littorales...), le Département poursuivant une politique de création de navettes par autocar cadencées sur autoroute.

Mais la réalisation cohérente d'un système métropolitain fait appel à des actions transversales de la part des autorités organisatrices et à la production d'une offre attractive pour les usagers.

Ces enjeux imposent la création d'une unique structure de pilotage capable de fédérer et de coordonner durablement les initiatives des autorités compétentes. Cette nécessité a été soulignée dans le Contrat de plan et dans sa convention d'application aux Bouches-du-Rhône, signée le 13 octobre 2000 entre l'État, la Région et le Département ; elle est confirmée par la D.T.A.

Il conviendrait donc d'accélérer la mise en place d'un syndicat mixte chargé notamment, selon les termes de la loi «Solidarité et renouvellement urbains», de coordonner les services de transport, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport unifiés, c'est-à-dire d'avoir en charge les outils permettant d'assurer la cohérence d'ensemble du dispositif de transport.

2.2 - LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX ROUTIERS

En plus des actions à mener sur le réseau national, la D.T.A. indique, ci-après, les principaux éléments du réseau routier départemental qui viennent ainsi expliciter la cohérence d'un réseau structurant, contribuant aux grandes liaisons régionales, aux relations entre les principaux pôles d'activités et à la desserte inter-agglomération. Il conviendra ainsi d'envisager :

- ✓ **L'aménagement de voies de desserte inter-agglomérations propices à décharger les grands axes autoroutiers de trafics locaux.**

Il s'agit de voies participant à la desserte locale du territoire départemental dont l'aménagement a essentiellement pour but d'améliorer les conditions de sécurité de leurs usagers sans avoir vocation à engendrer de trafic induit. Leurs caractéristiques sont adaptées au volume de trafic à écouler et intègrent les dessertes par les transports collectifs. Les accès sont limités en des points d'échange non dénivelés. Les caractéristiques générales des voies prennent en compte le caractère urbain et périurbain du département.

Peuvent être citées à titre d'exemples : une voie nouvelle pour desservir l'accès Ouest de l'aéroport de Marignane et de ses quartiers Nord et Sud jusqu'au RD9 et l'A55, la RD7c entre la RD7 à Turin et la RN8 aux Trois Pigeons, le RD5 entre Istres et Martigues, RD2 entre la Penne-sur-Huveaune et La Valentine à Marseille, etc....

✓ **La limitation stricte des accès sur certaines voies de desserte principales, telles que :**

- RD6 entre A51 Bouc-bel-Air et La Barque.
- RD9 entre A51 (Aix-en-Provence) et A7 (Vitrolles) puis, au-delà, l'aéroport Marseille-Provence.
- RD21 entre l'autoroute A7 et la RN113 à Rognac.
-

Outre les aménagements et créations illustrés ci-dessus, il sera nécessaire de réaliser un certain nombre d'aménagements plus ponctuels destinés à préserver le cadre de vie et la sécurité des habitants et des usagers des centres villageois et urbains tels que la réalisation de déviations d'un certain nombre d'agglomérations. L'amélioration du franchissement du Rhône à Barcarin sera traitée dans le cadre du développement durable du territoire de la Camargue.

3 - PRÉSERVER LA QUALITÉ DES MILIEUX

3.1 - AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 a rendu obligatoire la surveillance de la qualité de l'air et a prévu des dispositions pour garantir un air de qualité.

Cette politique se décline à travers les 38 orientations du Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé par le Préfet de Région le 11 mai 2000.

Ces orientations visent :

- ✓ d'une part à développer la surveillance de la qualité de l'air,
- ✓ d'autre part à améliorer et préserver la qualité de l'air en luttant contre les pollutions photochimiques et industrielles et en réduisant la pollution due aux déplacements urbains.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du département des Bouches-du-Rhône vient adapter les orientations du PRQA au contexte des problématiques locales.

3.2 - MIEUX GÉRER LA RESSOURCE EN EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES

Les cours d'eau constituent une richesse écologique et paysagère potentielle à réhabiliter et reconquérir par l'établissement d'un nouvel équilibre entre usages et milieu

Les politiques globales définies au travers des SAGE ou des contrats de milieu (rivière, baie, étang, nappe...) seront fortement incitées par la mise en place de structures de gestion, la finalisation des démarches partenariales en cours (l'Arc, la Cadière, la Touloubre, la Durance) et l'initiation de nouvelles démarches. En priorité seront mis en œuvre :

- ✓ un contrat sur l'étang de Berre dans la poursuite du plan de reconquête,
- ✓ un contrat de delta en Camargue,
- ✓ la création d'une structure de gestion à l'échelle du bassin versant de l'Huveaune et de la Crau.

L'amélioration et la protection de la qualité des eaux superficielles et souterraines porteront prioritairement sur la protection des captages d'eau potable, la mise en conformité des systèmes d'assainissement, la maîtrise des prélèvements et la recherche de ressources de substitution.

Concernant la ressource en eau souterraine Crau et Val de Durance, des politiques visant à maintenir leur alimentation par l'irrigation gravitaire seront également à poursuivre (notamment la démarche contrat de nappe Crau...).

3.3 - RECONQUÉRIR L'ÉTANG DE BERRE

Conformément à la directive cadre européenne sur l'eau, la définition du bon état écologique potentiel de l'étang de Berre doit être arrêtée avec ses modalités de gestion en 2009. À cette fin, l'État encouragera prioritairement :

- ✓ la mise aux normes des stations d'épuration,
- ✓ la mise en conformité de l'assainissement pluvial des zones industrielles et commerciales,
- ✓ l'élaboration d'un contrat d'étang permettant de définir et financer les actions à mettre en œuvre pour aboutir à la réalisation du bon état écologique de l'étang en 2015.

Un lien avec le Plan Durance sera établi, concernant les problèmes d'enlèvement qui lient inversement ces deux milieux.

3.4 - COMBLER LE RETARD CONCERNANT L'ASSAINISSEMENT URBAIN

La Directive Européenne Eaux Résiduaires Urbaines du 21 mai 1991, traduite en droit français par le décret du 3 juin 1994, a fixé des échéances en matière de mise en conformité de la collecte et du traitement des eaux usées.

Compte tenu du **retard** pris dans la mise en conformité des systèmes d'assainissement, **l'État poursuivra les actions incitatives déjà engagées et mettra en œuvre une politique ferme auprès des collectivités**, prioritairement celles concernées par les échéances 1998 et 2000. Il leur notifiera leurs obligations par l'arrêté d'objectif de réduction des flux de substances polluantes prévues aux articles 14 et 15 du décret du 3 juin 1994, puis, si nécessaire, par une mise en demeure assortie de dispositions complémentaires adaptées (consignations, restriction des possibilités de raccordements aux réseaux, etc.).

3.5 - MIEUX CONNAÎTRE ET FAIRE PARTAGER LES ENJEUX DE LA ZIP DE FOS

La ZIP de Fos recouvre des espaces à vocation économique (activités portuaires, logistiques et industrielles) ainsi que des espaces naturels de grande richesse écologique et patrimoniale qu'il convient de mieux connaître et valoriser.

La connaissance de ces espaces a été soulignée lors du Débat Public Fos 2XL qui s'est tenu en 2004 et justifie la création d'un observatoire de l'environnement de la ZIP de Fos, qui a pour vocation de rassembler les acteurs professionnels et universitaires en vue d'un partage et d'une amélioration des connaissances sur cette zone de cohabitation entre espaces naturels et activités humaines.

L'environnement maritime devrait être appréhendé et valorisé par la mise en place d'une gestion concertée du Golfe de Fos pour un développement équilibré du littoral.

Le développement de la ZIP de Fos et le partage des enjeux qui lui sont associés devraient être complétés par la mise en place d'un organe d'information et de concertation à l'échelle de la zone industrialo portuaire pour répondre aux attentes des citoyens exprimées lors de ce même Débat Public.

4 - GÉRER LES RISQUES NATURELS

La prévention des risques naturels et plus particulièrement des phénomènes d'inondation, des risques incendie, des mouvements de terrain..., nécessite surtout d'agir sur la conception et la localisation de tout ce qui est exposé aux risques : habitations, entreprises, infrastructures, pour réduire leurs effets et leurs conséquences économiques et humaines. Elle passe donc prioritairement par la réalisation de plans de prévention des risques naturels. Pour le risque incendie, il est également nécessaire d'agir en amont des zones exposées, sur les secteurs d'éclosion probable des feux.

En matière d'inondation, l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône devrait être couvert par des PPR ou par des documents d'urbanisme intégrant ce risque. Concernant la Durance et le Rhône, les études d'aléas en cours d'élaboration permettront la réalisation de PPRI dans les zones les plus vulnérables. Pour le reste du territoire, les PPRI porteront plus particulièrement sur les communes urbaines et périurbaines sensibles aux phénomènes de ruissellement.

En matière de risques incendies de forêts, le PIDAF constitue un programme global pour la protection et l'aménagement de chacun des massifs. L'ensemble du département a fait l'objet d'études de PIDAF. Ces dernières seront déterminantes pour l'élaboration du plan départemental de protection contre les incendies de forêt. Ce document permettra de hiérarchiser les priorités pour la prescription des Plans de Prévention des Risques d'Incendies de Forêt qui prendront en compte le risque induit et subi, il mettra en garde sur les nécessités de vigilance et de gestion des extensions d'urbanisation dans les zones boisées.

5 - TRAITER LES DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS

Le diagnostic préalable au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés montre qu'à court terme les capacités de traitement sont suffisantes pour les quantités collectées. Par contre les perspectives d'évolution des installations de traitement disponibles indiquent une dégradation rapide de la situation à partir des années 2005-2006, si le statu quo perdure.

Cela nécessite en conséquence :

- ✓ La conception et surtout la réalisation d'installations-équipements durables pour traiter la fraction des déchets dont la valorisation matière n'est pas envisagée à moyen terme. Le déficit prévisible devra être comblé très rapidement par des créations d'installations de traitement intermédiaire comme le tri, compostage, valorisation énergétique, et de centres de stockage de déchets ultimes.
- ✓ L'accélération de la collecte séparative orientée vers le «propre et sec». En 2000, 9 % des déchets communaux ont été valorisés et 2 % seulement compostés.
- ✓ La collecte de la fraction biodégradable, peu développée dans le département, rend indispensable le développement, à court terme, des collectes spécifiques en ce sens.

Le Plan départemental fixe les objectifs à atteindre sur ces différents points et le phasage des actions. Il précise l'organisation et le rôle des EPCI et des communes dans :

- ✓ L'organisation et la mise en œuvre des différentes filières de traitement selon les schémas retenus à l'issue de la remise des études déjà publiées et approuvées par les différents E.P.C.I. et communes.
- ✓ La définition, la localisation et la création des différents équipements nécessaires pour répondre à la gestion des déchets à court, moyen et plus long termes.

6 - DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT FAVORISANT UN MEILLEUR EQUILIBRE SPATIAL ET SOCIAL

Afin de réduire les déséquilibres territoriaux et sociaux qui caractérisent les Bouches-du-Rhône au travers de l'activité économique, de l'emploi et de l'habitat, l'État encouragera la production de logements nécessaires à l'accueil des actifs et de logements sociaux dans les zones où le parc reste peu diversifié.

À ce titre, il soutiendra :

- ✓ Les politiques foncières telles qu'elles sont décrites en 5.1. et impliquant l'Établissement Public Foncier. Il s'agira de constituer des réserves de terrains à long terme adaptées à l'accueil d'un habitat diversifié et bien desservis par les transports en commun. Elles pourront en particulier concerner les secteurs de confortation ou de réalisation de pôles d'échanges.
- ✓ La résorption des friches urbaines de toute nature.
- ✓ La réalisation de programmes de logements sociaux dans les secteurs où le coût du foncier empêche l'équilibre des opérations : Aix-en-Provence, Marseille Centre et Sud, Nord Alpilles, communes du Sud-Est.
- ✓ La poursuite de la requalification du parc social (HLM et copropriétés) dans les grands ensembles identifiés au sein du Grand Projet de Ville et du périmètre d'Euroméditerranée, dans le pays d'Arles, dans l'Opération de Renouvellement Urbain de la Ciotat, et d'une façon plus générale dans le cadre des contrats de ville.
- ✓ Le développement de l'offre privée et intermédiaire permettant une plus grande mixité sociale : Marseille Nord, pays d'Arles, Est et Ouest de l'étang de Berre.

Partant du constat que la fragmentation des réflexions induite par les PLH communaux ne permet pas une démarche intégrée et solidaire aux échelles géographiques larges, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a confié l'élaboration des PLH aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale pour l'ensemble de ses communes membres. L'Etat accompagnera ces démarches dans un souci de renforcement de l'action publique à une échelle géographique adaptée et en favorisant les croisements d'approches économiques, démographiques, urbaines et de déplacement.

7 - GÉRER LES ESPACES AGRICOLES

L'activité agricole dans les Bouches-du-Rhône présente des spécificités qui justifient la mise en œuvre d'une politique d'accompagnement résolue. En effet, un grand nombre d'espaces agricoles de ce département sont soumis au phénomène de la péri-urbanisation et, selon les cas, à des pressions urbaines, touristiques ou d'implantation d'activités économiques. Ces pressions, éventuellement combinées entre elles, fragilisent et peuvent compromettre l'économie agricole de ces espaces sensibles.

Or, cette activité économique, fondamentalement liée à l'évolution du marché a besoin d'espaces, et l'intensification sur des surfaces de plus en plus restreintes ne peut plus, à l'avenir, constituer un palliatif de la surconsommation des surfaces exploitables : les défis de la qualité, de la traçabilité et de l'hygiène alimentaire, la prise en considération de l'environnement (biodiversité, nappes phréatiques) justifient des mesures adaptées à ce contexte nouveau.

La politique en faveur de l'activité et de l'espace agricole vise le maintien de l'outil de production agricole.

Il est recommandé que les documents de planification territoriale et d'urbanisme (SCOT, PLU, Contrats d'Agglomération,...) s'attachent à garantir une protection de l'espace et à assurer aux exploitants stabilité et pérennité des zones agricoles :

- ✓ en faisant apparaître les rôles remplis par l'activité agricole ou par territoire homogène, identifiés par la DTA¹⁴,
- ✓ en identifiant les secteurs agricoles jouant un rôle particulier dans la lutte contre les risques naturels : terrasses de culture, franges et piémonts de massifs, coupures stratégiques, etc...,
- ✓ en identifiant les espaces cultivés dans la ville.

De même, il est fortement recommandé que les déclassements de zones agricoles indispensables pour l'aménagement du territoire soient précédés d'un diagnostic agricole et d'une étude préalable d'incidence du déclassement sur :

- ✓ le fonctionnement de l'ensemble du territoire agricole homogène et particulièrement sur les modes de commercialisation et de mise en marché,
- ✓ sur la gestion qualitative du territoire (paysages, risques, etc.),
- ✓ sur l'emploi agricole,
- ✓ et sur le fonctionnement du marché foncier.

Il est fortement recommandé que de tels déclassements s'accompagnent d'une reconstitution du potentiel de production dans un cadre intercommunal (restructuration foncière, compensations lorsque cela est possible, modernisation des réseaux d'irrigation, des structures de commercialisation et d'organisation économique).

Par ailleurs, la politique d'accompagnement reposant sur la reconnaissance simultanée des rôles économiques, spatiaux et sociaux remplis par l'agriculture propose d'affirmer la multi fonctionnalité de l'agriculture, y compris pour un développement urbain harmonieux, et de généraliser la contractualisation des relations entre les acteurs de l'aménagement du territoire et les agriculteurs (sur le modèle de l'expérience du pays d'Aubagne).

¹⁴ La DTA se réfère à des « terroirs », échelles de référence pertinente. Elle propose une identification graphique de 15 territoires agricoles homogènes sous la forme d'une annexe cartographique accompagnée d'un texte décrivant pour chacun les rôles qu'ils remplissent, les atouts dont ils bénéficient, les problèmes spécifiques qui s'y posent et les recommandations qui s'attachent à leur protection et à leur gestion.

La politique de contractualisation globale de l'agriculture, et en particulier de l'agriculture périurbaine, est encouragée par l'Etat, notamment par le Ministère chargé de l'agriculture. La mise en place de chartes locales de gestion de l'agriculture, associées à des moyens réglementaires et financiers et à l'action foncière (cf §1-3), est recommandée dans le cadre des intercommunalités et particulièrement dans la région urbaine marseillaise.

L'Etat applique aussi depuis plus de dix ans cette formule de contractualisation au niveau des exploitations, au travers des programmes agri-environnementaux. Le département des Bouches-du-Rhône est à cet égard pilote : près d'un tiers du département a été rendu éligible à ces dispositifs pour permettre aux agriculteurs de bénéficier d'aides, en échange du respect de contraintes visant à assurer la tenue du territoire et le maintien ou la restauration de pratiques agricoles compatibles avec la gestion de l'environnement ou des écosystèmes.

La loi d'Orientation Agricole a généralisé ce processus en permettant aux exploitants de bénéficier, dans un premier temps, de contrats territoriaux d'exploitation transformés en contrats d'agriculture durable. Ces derniers contrats sont élaborés par territoire agricole homogène, afin de mieux articuler les enjeux territoriaux prioritaires avec les aides proposées aux exploitants et sachant qu'une priorité est accordée aux zones bénéficiant d'opérations locales agri-environnementales et aux sites NATURA 2000.

C'est donc l'ensemble de cette politique contractuelle qu'il est proposé de poursuivre, en complément des Chartes locales, afin d'élaborer sur la plus grande partie de l'espace départemental de véritables « projets de territoire » où l'agriculture puisse se maintenir et prendre sa part du développement durable.

8 - PROTÉGER ET GÉRER LES ESPACES FORESTIERS ET LES MILIEUX NATURELS

La protection et la gestion des espaces naturels les plus remarquables au sens de la loi littoral, identifiés dans la présente directive, font pour la plupart l'objet de conventions de gestion avec, selon les cas, l'ONF, les collectivités, les associations et fondations compétentes en matière de protection de la nature, des agriculteurs.... Cette gestion sera poursuivie.

Par ailleurs, les politiques de gestion raisonnée des espaces naturels et forestiers, garantissant le maintien de la biodiversité et intégrant la multifonctionnalité des espaces, seront généralisées et couvriront, à terme, l'ensemble des espaces du département :

- ✓ Par la mise en œuvre de documents prescrits dans l'article L8 du code forestier constituant des garanties de gestion durable
- ✓ Par la mise en œuvre de plans de gestion donnant lieu à des contrats Natura 2000 pour ce qui concerne les espaces naturels présentant des habitats ou espèces d'intérêt communautaire intégrés au réseau Natura 2000.
- ✓ Par la mise en œuvre de chartes forestières de territoire apportant une réponse adaptée des propriétaires forestiers à des problématiques variées par programmes d'actions. Elles seront conditionnées par l'expression de demandes initiées par les élus notamment et par l'élaboration de conventions entre les acteurs publics et privés.

L'État encouragera l'établissement de ces contrats de gestion, confirmant la multifonctionnalité des forêts, ainsi que la mise en place de structures intercommunales de gestion.

S'inscrivent également dans le renforcement de la préservation d'espaces naturels et de gestion des milieux sensibles les actions menées par le Conseil Général et par le Conservatoire du Littoral.

Enfin, la gestion des sites classés se poursuivra dans le cadre d'opération «grands sites» (Sainte-Victoire) ou par la mobilisation d'autres dispositifs contractuels.

Ainsi au sein des massifs de l'Arbois, de la Sainte-Baume, de Concors, de la ceinture verte de la Sainte-Victoire et la Chaîne de la Fare., de la ceinture collinaire de Marseille l'objectif de classement au titre de la loi de 1930 devra tenir compte des conditions et modalités de l'exploitation forestière qui participe grandement à la préservation et gestion de nombreux espaces.

Enfin, hors paysages protégés, des actions de requalification ou de valorisation du paysage peuvent également être conduites en actions partenariales .

Annexe cartographique



direction
départementale de
l'Équipement des
Bouches-du-Rhône

Service des
Études, de la
Planification
Territoriale et des
Évaluations

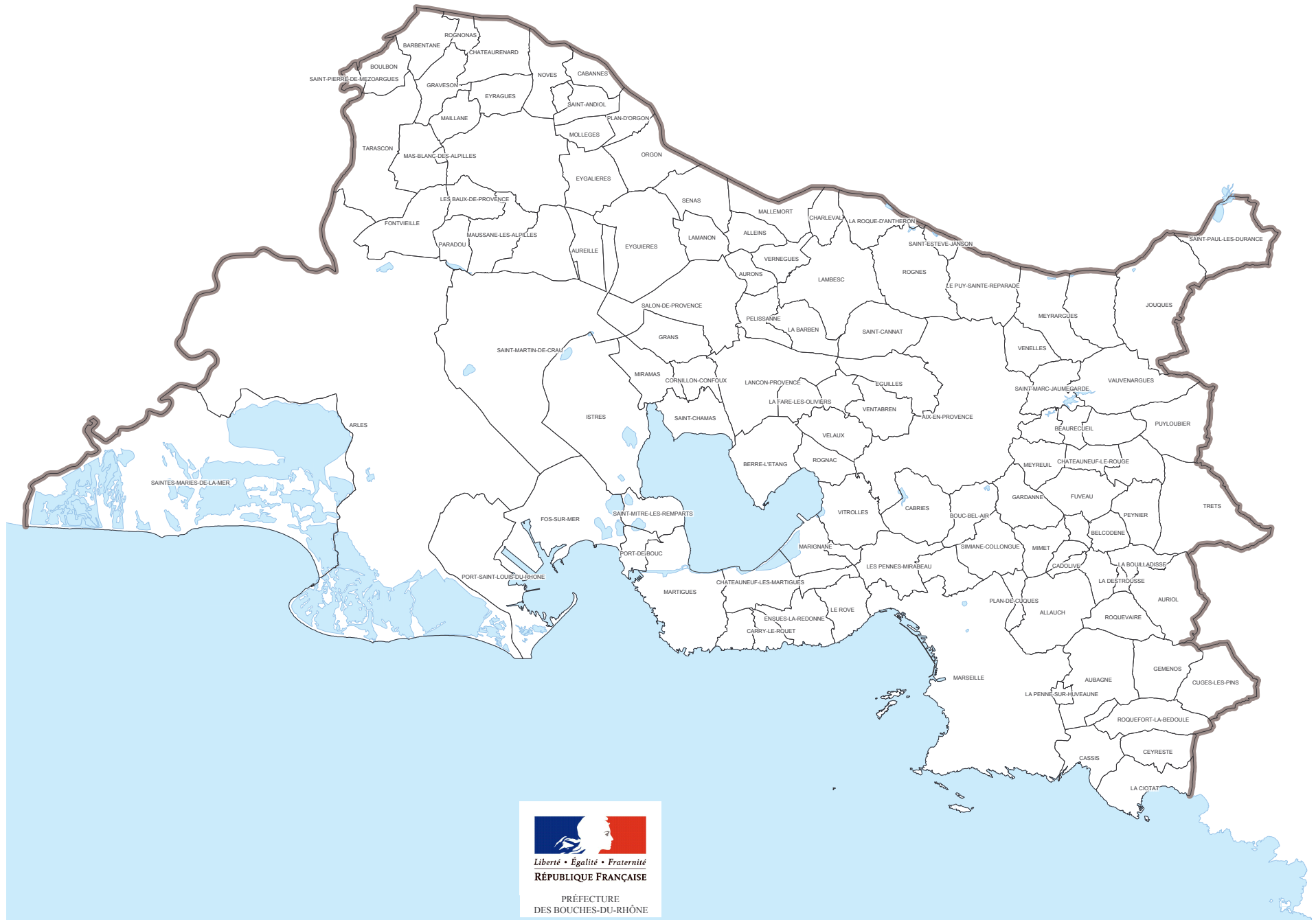
▲ nord

échelle : 1/500 000e

Source :
Bd carto©-IGN
DDE 13, mars 2005

prépa doc\DTA\annexe rapport\
annexe DTA COMMUNES avril 2005.WOR\

DTA des Bouches-du-Rhône COMMUNES DU DEPARTEMENT





direction
départementale de
l'Équipement des
Bouches-du-Rhône

Service des
Études, de la
Planification
Territoriale et des
Évaluations

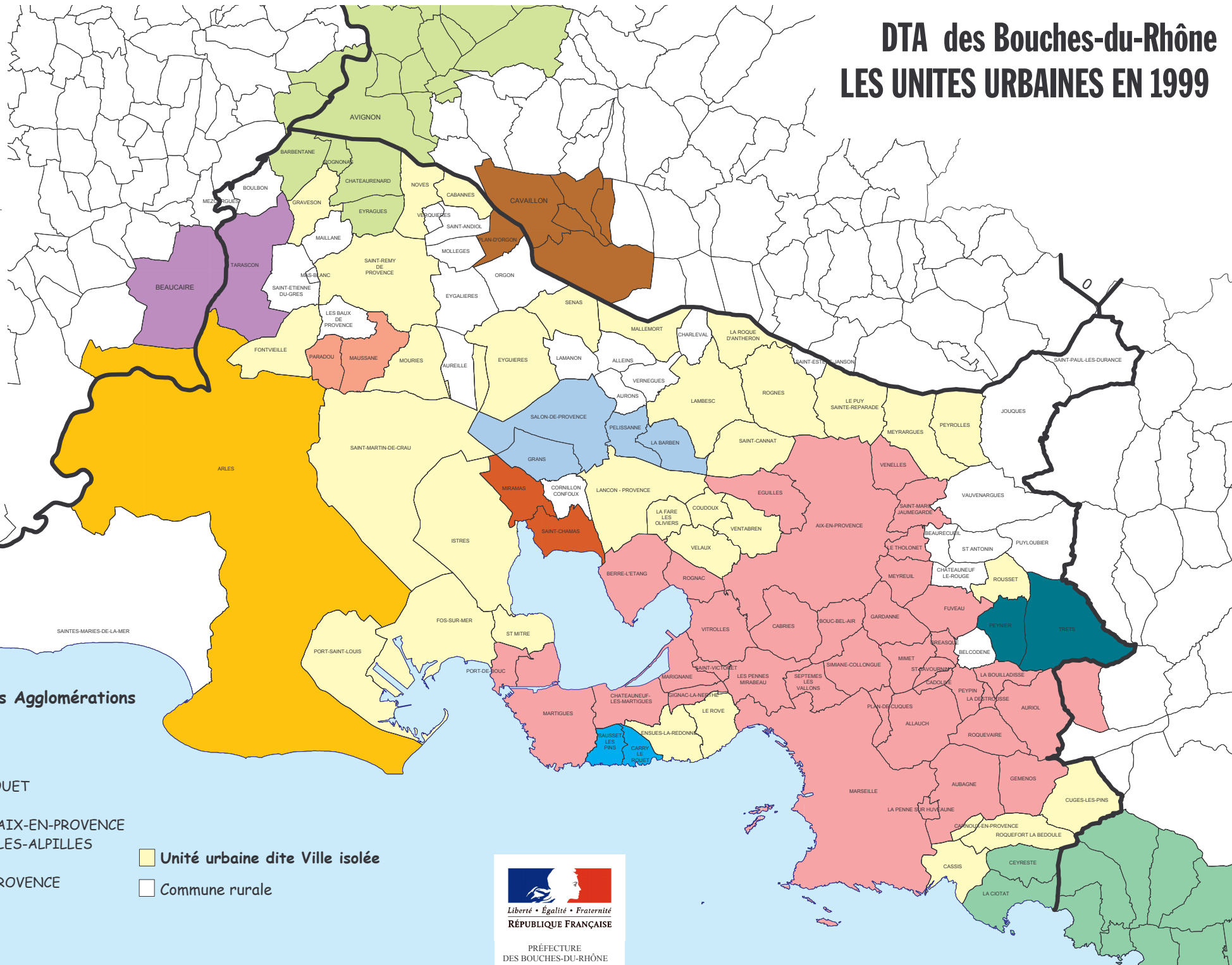
▲ nord

échelle : 1/500 000e

Source :
Bd carto® ©IGN
DDE 13, mars 2005

U\prépa doc\DTA\
annexe rapport\
annexe DTA
unités urbaines
avril 2005.WOR\

DTA des Bouches-du-Rhône LES UNITES URBAINES EN 1999



Les différentes Agglomérations

- ARLES
- AVIGNON
- BEUCAIRE
- CARRY-LE-ROUET
- CAVAILLON
- MARSEILLE-AIX-EN-PROVENCE
- MAUSSANE-LES-ALPILLES
- MIRAMAS
- SALON-DE-PROVENCE
- TOULON
- TRETS

Unité urbaine dite Ville isolée

Commune rurale



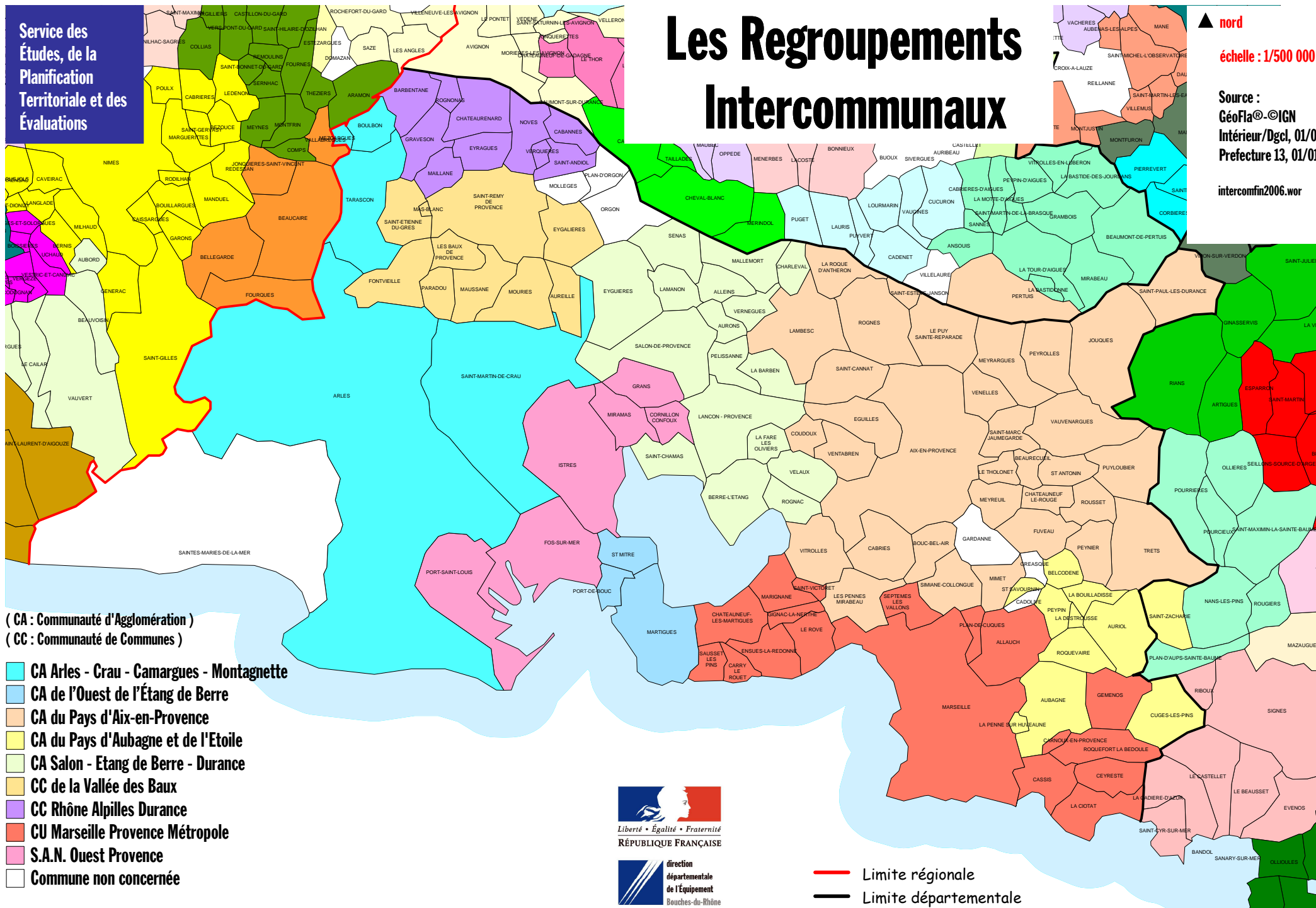
Les Regroupements Intercommunaux

▲ nord

échelle : 1/500 000

Source :
GéoFla® ©IGN
Intérieur/Dgcl, 01/01/06
Préfecture 13, 01/01/07

intercomfin2006.wor



(CA : Communauté d'Agglomération)
(CC : Communauté de Communes)

- CA Arles - Crau - Camargues - Montagnette
- CA de l'Ouest de l'Étang de Berre
- CA du Pays d'Aix-en-Provence
- CA du Pays d'Aubagne et de l'Étoile
- CA Salon - Etang de Berre - Durance
- CC de la Vallée des Baux
- CC Rhône Alpilles Durance
- CU Marseille Provence Métropole
- S.A.N. Ouest Provence
- Commune non concernée



— Limite régionale
— Limite départementale



direction
départementale de
l'Équipement des
Bouches-du-Rhône

Service des
Études, de la
Planification
Territoriale et des
Évaluations

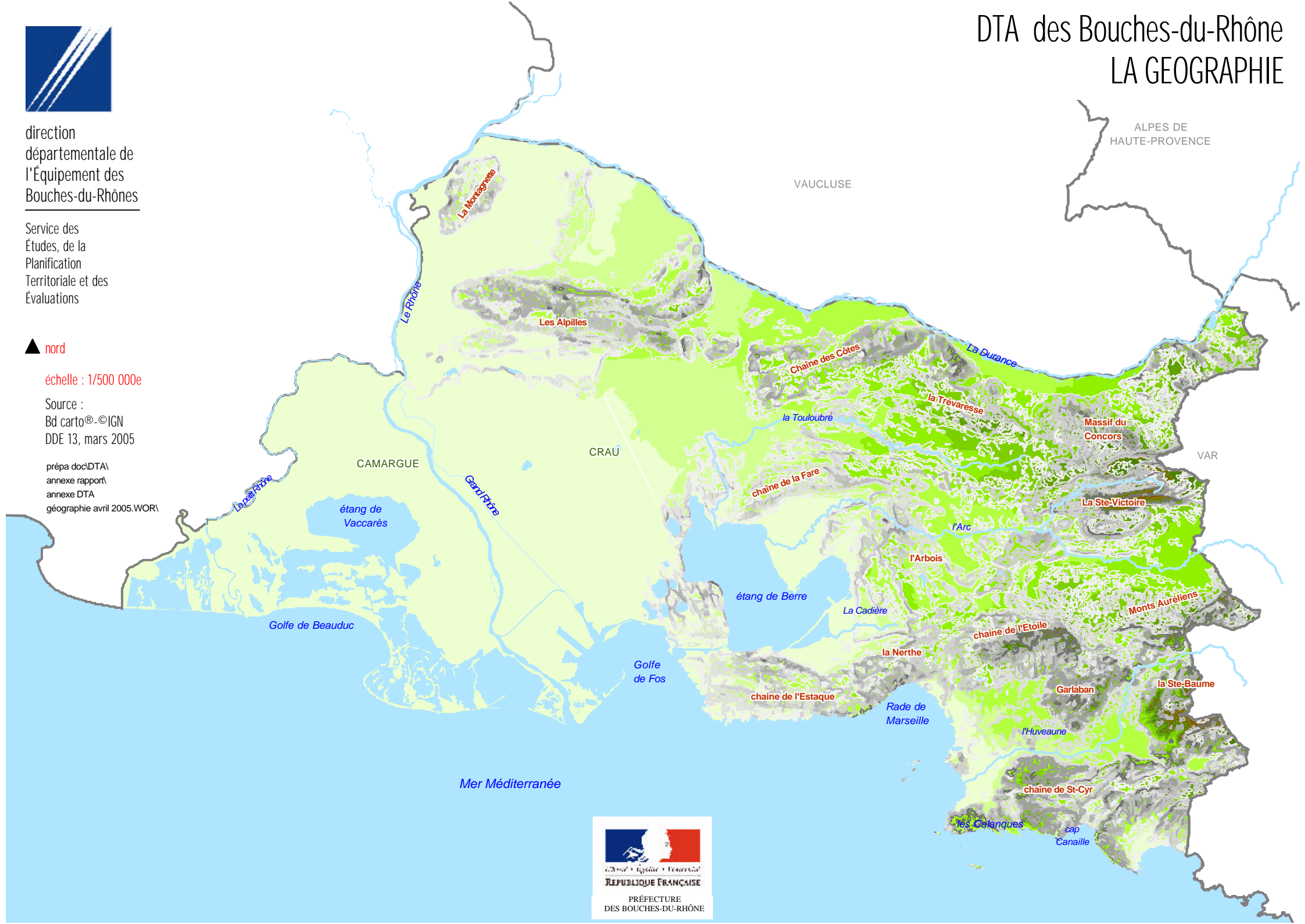


échelle : 1/500 000e

Source :
Bd carto® ©IGN
DDE 13, mars 2005

prépa doc\DTA\
annexe rapport\
annexe DTA
géographie avril 2005.WOR\

DTA des Bouches-du-Rhône LA GEOGRAPHIE



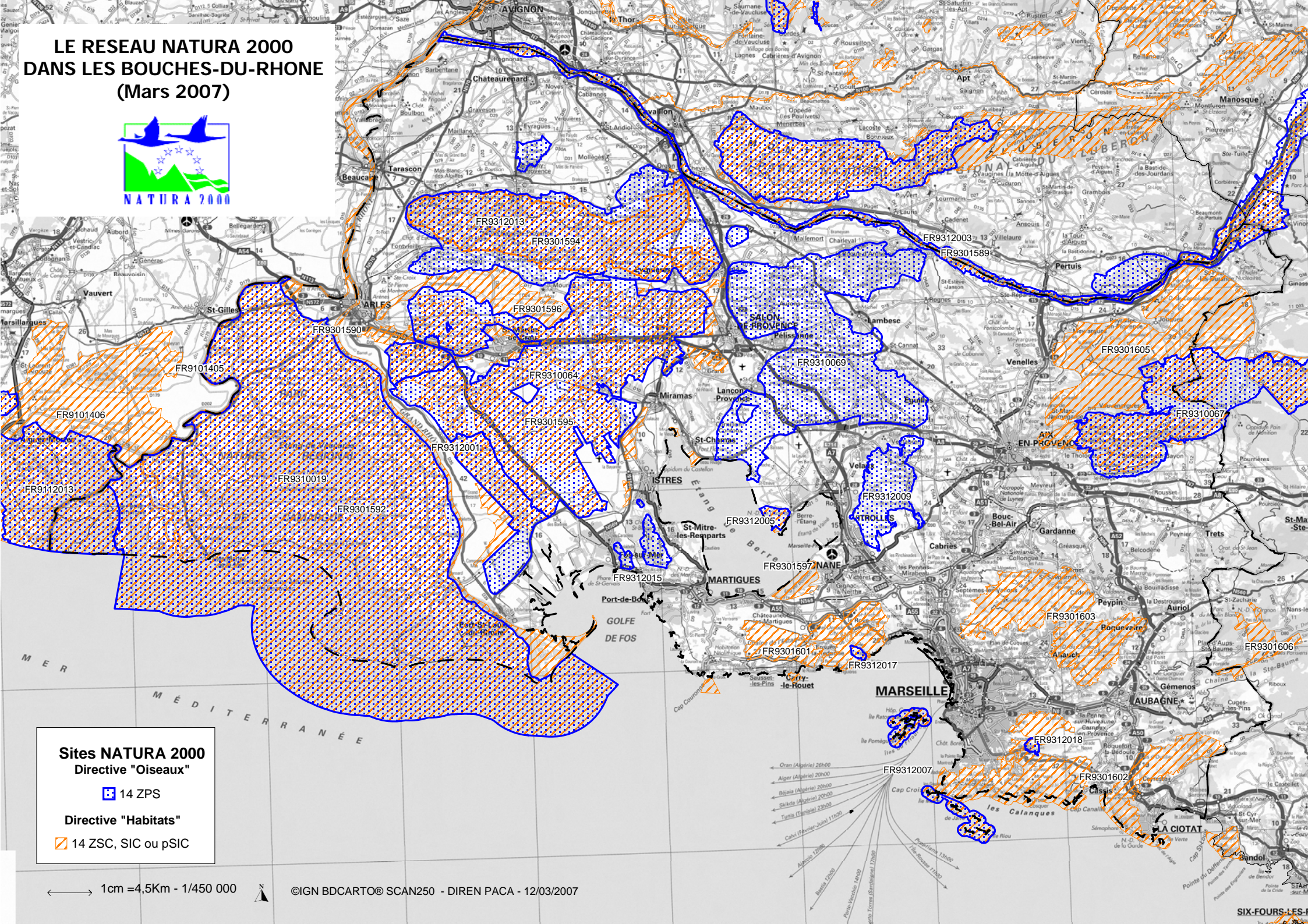
**Liste des sites Zones de Protection Spéciales (ZPS) & Zones Spéciales de Conservation (ZSC)
Département des Bouches du Rhône**

FR9101405	Le Petit Rhône	SIC/pSIC*
FR9101406	Petite Camargue	SIC/pSIC
FR9301589	La Durance	SIC/pSIC
FR9301590	Le Rhône Aval	SIC/pSIC
FR9301592	Camargue	SIC/pSIC
FR9301594	Les Alpilles	SIC/pSIC
FR9301595	Crau Centrale – Crau sèche	SIC/pSIC
FR9301596	Marais de la vallée des Baux et Marais d'Arles	SIC/pSIC
FR9301597	Marais et zones humides liées à l'Etang de Berre	SIC/pSIC
FR9301601	Côte Bleue – Chaîne de l'Estaque	SIC/pSIC
FR9301602	Calanques et Iles Marseillaises – Cap Canaille et Massif du Grand Caunet	SIC/pSIC
FR9301603	Chaîne de l'Etoile – Massif du Garlaban	SIC/pSIC
FR9301605	Montagne Sainte Victoire – Forêt de Peyrolles – Montagne des Ubacs – Montagne d'Artigues	SIC/pSIC
FR9301606	Massif de la Sainte Baume	SIC/pSIC
FR9112013	Petite Camargue Laguno-Marine	ZPS
FR9310019	Camargue	ZPS
FR9310064	Crau sèche	ZPS
FR9310067	Montagne Sainte Victoire	ZPS
FR9310069	Garrigues de Lançon et Chaînes alentour	ZPS
FR9312001	Marais entre Crau et Grand Rhône	ZPS
FR9312003	La Durance	ZPS
FR9312005	Salines de l'Etang de Berre	ZPS
FR9312007	Iles marseillaises	ZPS
FR9312009	Plateau de l'Arbois	ZPS
FR9312013	Les Alpilles	ZPS
FR9312015	Etangs entre Istres et Fos	ZPS
FR9312017	Falaises de Niolon	ZPS
FR9312018	Falaises de Vaufrèges	ZPS

N'existent pas : Marais du Vigueirat + La Barben

*SIC/pSIC : Sites d'Intérêt Communautaire/proposition

LE RESEAU NATURA 2000 DANS LES BOUCHES-DU-RHONE (Mars 2007)



Sites NATURA 2000
Directive "Oiseaux"

14 ZPS

Directive "Habitats"

14 ZSC, SIC ou PSIC

1cm = 4,5Km - 1/450 000

©IGN BDCARTO® SCAN250 - DIREN PACA - 12/03/2007