



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Service des Etudes, de la Planification  
Territoriale et des Evaluations

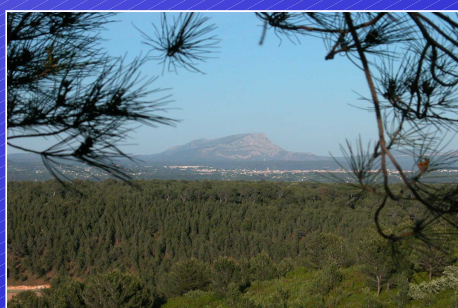


# La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône



## Présentation de la démarche et du document

Le document officiel a été approuvé le 10 mai 2007



## Qu'est-ce qu'une directive territoriale d'aménagement ?

La DTA, définie par l'article L-111.1.1 du code de l'urbanisme, fixe les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Elle fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Elle peut également préciser les modalités d'application des dispositions particulières au littoral adaptées aux caractéristiques géographiques locales.

La DTA des Bouches-du-Rhône a été approuvée par le décret n° 2007-779 du 10 mai 2007. Elle s'impose depuis aux autres documents d'urbanisme: les plans locaux d'urbanisme et schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec ses orientations.

### Des choix propres à la DTA des Bouches-du-Rhône

Sept territoires font l'objet d'une DTA en France: les Bouches-du-Rhône, les Alpes-Maritimes, l'aire métropolitaine Lyonnaise, les estuaires de la Loire et de la Seine, le bassin minier du Nord et les Alpes du Nord.

Les caractéristiques géographiques, sociales, économiques et institutionnelles comme les enjeux propres à chaque territoire justifient des choix adaptés quant aux priorités affirmées et aux modalités de leur mise en oeuvre.

La DTA des Bouches-du-Rhône s'affirme comme un cadre pour les documents d'urbanisme locaux, comme un outil de cohérence des démarches territoriales.

Elle n'a pas pour volonté de figer les limites des espaces de développement et de préservation, dans un contexte qui est lui-même en évolution permanente, ni de se substituer ou de s'ajouter aux dispositifs existants. En amont de ces démarches, elle affirme clairement les éléments essentiels que les pouvoirs publics devront intégrer.

De cette manière, la DTA prend en compte les principes de subsidiarité et de compatibilité. Elle respecte l'autonomie des collectivités territoriales compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme pour délimiter les espaces de protection ou de développement et définir les conditions précises de réalisation des projets.

Si le code de l'urbanisme définit la liste des collectivités territoriales et structures publiques qui doivent être obligatoirement consultées, les modalités de concertation et de mise à contribution d'autres structures peuvent être plus librement définies.

Pour la DTA des Bouches du Rhône, le choix a été fait d'associer à la démarche des participants d'horizons très divers, professionnels de la construction, de l'aménagement et de l'urbanisme, représentants d'associations...

Ce choix a permis d'enrichir le contenu des réflexions tant en amont, pour la réalisation du diagnostic, qu'au cours de l'élaboration proprement dite.

### Le mandat donné pour la DTA 13

Une lettre de mission lance la réalisation des études préalables en juillet 1996. Le premier mandat, adressé le 29 juin 1998 pour l'élaboration d'une DTA, concerne l'aire métropolitaine marseillaise à l'intérieur des Bouches du Rhône.

Après le CIADT de décembre 1998, un mandat complémentaire est adressé le 21 juillet 1999 pour élargir le périmètre à l'ensemble du département, rattachant les communes de l'Ouest et du Nord Ouest à la démarche.



## Le contenu de la DTA

**Le diagnostic** est une synthèse des travaux de commissions thématiques réunissant des représentants de services de l'Etat, de collectivités territoriales et des professionnels et associations intervenant dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, de l'environnement, de l'économie...

Ce portrait du territoire a permis d'identifier **les enjeux majeurs** pour les Bouches du Rhône.

La DTA définit ensuite **les objectifs** essentiels pour l'aménagement, qui exposent la stratégie d'ensemble, les volontés et les ambitions exprimées sur le territoire.

**Les orientations** sont la concrétisation de ces objectifs. Elles ont un caractère prescriptif vis à vis des documents d'urbanisme locaux, et sont exprimées conjointement par le texte et la carte des orientations.

**Les modalités d'application des dispositions particulières au littoral** font l'objet d'un chapitre distinct, pour des raisons de clarté, et également parce qu'elles peuvent, dans certains cas, être directement opposables aux autorisations d'utiliser ou d'occuper le sol. Là aussi, la lecture du texte et de la carte « littoral » sont indissociables.

**Les politiques d'accompagnement** sont des incitations et recommandations pour engager les actions partenariales et contractuelles nécessaires pour l'atteinte des objectifs et la mise en œuvre des orientations.

---

**Les deux cartes, « orientations » et « littoral »,** dessinées au 1/125 000 sont les traductions géographiques des orientations écrites.

Elles représentent ainsi les principes à prendre en compte à l'échelle du département en matière d'organisation des fonctions urbaines et économiques, de constitution d'un réseau de transport, et d'équilibre entre espaces urbains, agricoles et naturels.

Elles n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les différents types d'espaces, ni de définir l'implantation des infrastructures et équipements prévus.

En effet, cette compétence revient aux communes et à leurs groupements dans le cadre des plans locaux d'urbanisme et des schémas de cohérence territoriale, en relation avec la Région, le Département et l'Etat qui interviennent également en matière de transport, d'infrastructures, de développement économique ou de préservation des espaces.

**Les différents thèmes de la DTA sont présentés ci-dessous par un exposé du constat, des enjeux, des objectifs et des orientations. 3 grands principes sont développés :**

**1- Le développement de la métropole marseillaise et du département**

**2- Le fonctionnement de l'aire métropolitaine et du département**

**3- La préservation et la valorisation des espaces**

## Les Bouches-du-Rhône en bref...

### ... un territoire de contrastes

Accueillant 1.836.000 habitants au dernier recensement de 1999, et plus de 1.900.000 selon les estimations actuelles, sur les 5.087 km<sup>2</sup> que compte son territoire, le département est un espace géographiquement contrasté, unissant secteurs de plaine et de reliefs, régions sèches et régions humides, espaces urbains denses et zones plus rurales ou sauvages.

C'est un territoire qui attire, comme le montre l'évolution de la population depuis 1962, les projections annonçant un large dépassement des deux millions d'habitants à l'horizon 2020.

C'est un territoire géographiquement riche de sites emblématiques de renommée souvent mondiale, comme les Calanques, les Alpilles, la Sainte-Victoire ou la Camargue, mais également d'espaces naturels et agricoles qui contribuent au quotidien à la qualité d'un cadre de vie recherché .

Mais c'est un territoire menacé par les pollutions de l'air et de l'eau, d'origine industrielle et automobile avec plus de 90 % des déplacements assurés par la voiture sur des axes saturés, et dont les paysages sont altérés par une consommation souvent mal contrôlée de l'espace.

C'est un territoire qui présente des atouts indéniables pour le développement économique, grâce la présence d'infrastructures routières, ferrées, aéroportuaires et portuaires d'importance et des bases économiques reconnues dans des secteurs comme la microélectronique, la pétrochimie, la logistique...

Mais ce territoire rencontre de fortes difficultés économiques et sociales, avec des enjeux de reconversion industrielle, de fortes disparités géographiques et sociales, un taux de chômage important et des problèmes croissants d'accès au logement. Economiquement et en terme d'influence, l'aire marseillaise n'est pas au niveau d'autres métropoles comparables telles que Lyon, Barcelone ou Gênes.

La DTA a pour ambition de tirer avantage des conditions favorables dont bénéficie le département, de les améliorer encore, et de définir le cadre nécessaire à un développement du territoire qui puisse se faire dans le respect de son identité et bénéficier à tous.

# 1- Le développement de la métropole marseillaise et du département

**Le constat:** le développement du département et l'affirmation de l'aire métropolitaine marseillaise comme métropole à l'échelle européenne et méditerranéenne rendent nécessaire:

- de permettre l'insertion du territoire dans les grands courants d'échanges Nord-Sud et Est-Ouest,
- de valoriser et d'accroître le potentiel économique, afin de résorber le déficit d'emplois estimé à 100 000,
- d'attirer davantage les fonctions métropolitaines supérieures qui permettent de rayonner à une échelle inter régionale et internationale.

## Les enjeux majeurs

L'amélioration des capacités d'échanges du territoire, grâce aux infrastructures ferrées, routières et aéroportuaires

Le renforcement des fonctions métropolitaines supérieures, en mettant en valeur les atouts dans la logistique, les filières de pointe, la recherche

Le renforcement de l'économie portuaire, socle traditionnel de l'économie locale

La diversification, la valorisation et le développement de l'économie locale,

## Les objectifs

Assurer la continuité des grands axes d'échanges Nord-Sud et Est-Ouest

Assurer la liaison des grandes métropoles du Sud français par le TGV et les liaisons régionales

Optimiser le système aéroportuaire, en articulant les fonctions de l'aéroport Marseille-Provence et de l'aérodrome des Milles

Favoriser la dynamique des fonctions métropolitaines supérieures, à l'image de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée

Accroître le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche

Développer l'économie maritime en diversifiant les activités sur les bassins de Fos et Marseille

Valoriser le potentiel et la diversité de l'agriculture

Développer les filières porteuses, notamment la filière logistique

Affirmer le développement touristique, et en particulier le tourisme d'affaire, puissant vecteur d'image

## Les stratégies de filière

L'objectif de développement économique consiste à la fois, au-delà des principes que peut énoncer un document d'urbanisme tel que la DTA:

- à favoriser **l'enracinement des activités économiques déjà présentes**, en tenant compte des concentrations existantes pour les renforcer et faciliter leur croissance, notamment dans les secteurs de l'industrie des biens intermédiaires (sidérurgie, raffinage, pétrochimie), des industries agro-alimentaires et agro-industrielles, de l'aéronautique, de la microélectronique, des technologies de l'information et de la communication,

- à aider à **l'implantation d'activités à forte croissance**, traditionnelles ou en émergence: transports et logistiques terrestres et maritimes, commerce international, biotechnologie et industries de la santé, ingénierie de l'eau, optique photonique, télécommunications et industries de l'image et du multimédia, la mode et l'habillement, le tourisme traditionnel mais aussi culturel et de congrès,

- à encourager **le développement de pôles de compétitivité**, combinant pour une même filière et sur un même territoire trois ingrédients (entreprises, centres de formation, unités de recherche) et trois facteurs décisifs (partenariat, innovation, visibilité internationale). **Huit pôles de compétitivité ont aujourd'hui été labellisés** dans la région, dont cinq concernent au premier plan le département, dans les domaines de la microélectronique (pôle de vocation mondiale), de la gestion des risques et la vulnérabilité des territoires, de la photonique, des énergies non génératrices d'effet de serre, de la recherche médicale sur les pathologies émergentes et maladies orphelines, et deux en collaboration avec d'autres territoires dans les domaines de la mer et des parfums et arômes. L'Etat et les collectivités locales pourront soutenir les actions de développement initiées dans le cadre de ces pôles.

# Les orientations

Le développement économique ne se décrète pas, il se prépare et il s'accompagne. La contribution de la DTA consiste à organiser la mise en place des conditions favorables à une croissance durable, notamment dans des domaines identifiés comme porteurs d'effet d'entraînement.

Les grands projets d'infrastructures ferrées, routières, portuaires et aéroportuaires, les opérations de dimension internationale comme Euroméditerranée, le CEA et le projet ITER, l'enseignement supérieur et la recherche, l'affirmation du rôle que doivent jouer ensemble les principales villes pour tirer le développement de l'ensemble du département constituent les orientations prioritaires de l'Etat en matière de développement à l'échelle internationale ou interrégionale.

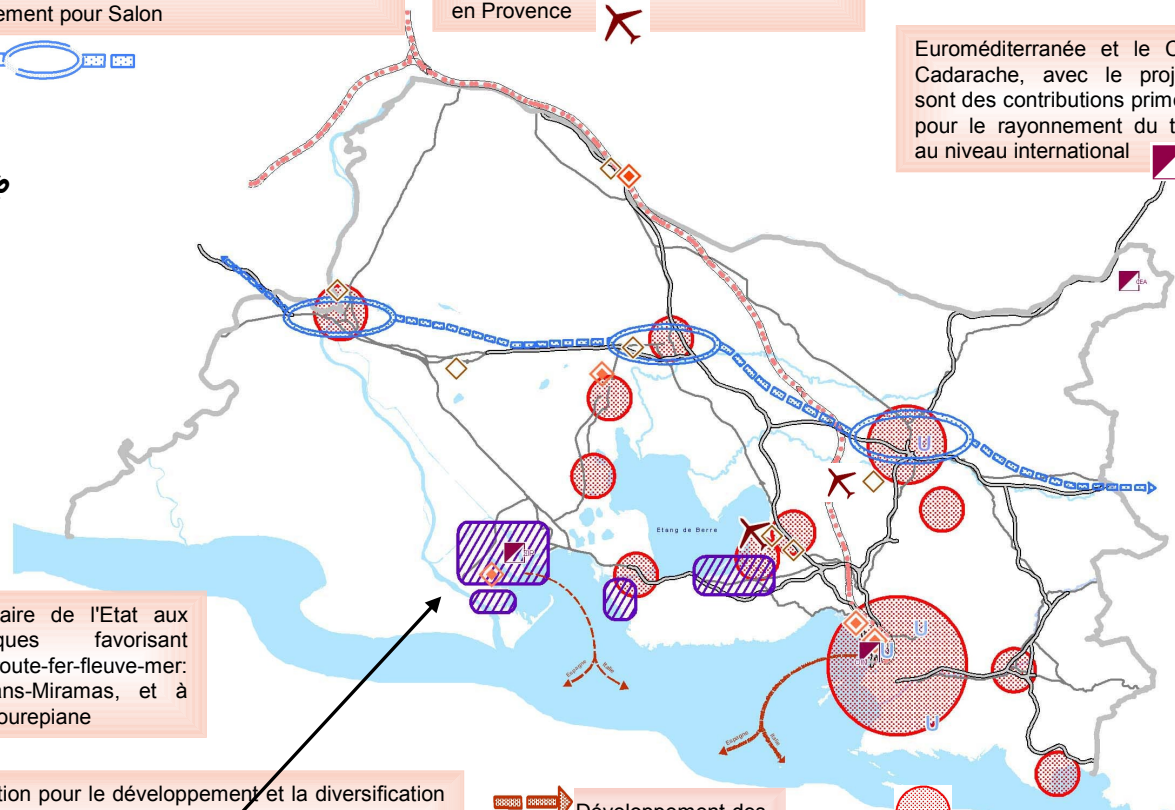
Le traitement de la continuité autoroutière Est-Ouest au droit des grandes agglomérations, selon des modalités propres à chacune: définition du projet de contournement en cours pour Arles, traitement du trafic local et développement des transports collectifs en priorité pour Aix, et préservation de possibilité d'aménagement pour Salon

L'aménagement du système de pistes de l'aéroport Marseille Provence, sa bonne desserte en transport en commun et la liaison avec le TGV; le maintien de la capacité de l'aérodrome des Milles à Aix en Provence

Le renforcement et l'organisation des pôles d'enseignement supérieur principaux à Marseille et Aix

Euroméditerranée et le CEA de Cadarache, avec le projet Iter, sont des contributions primordiales pour le rayonnement du territoire au niveau international

Extrait de la carte des orientations

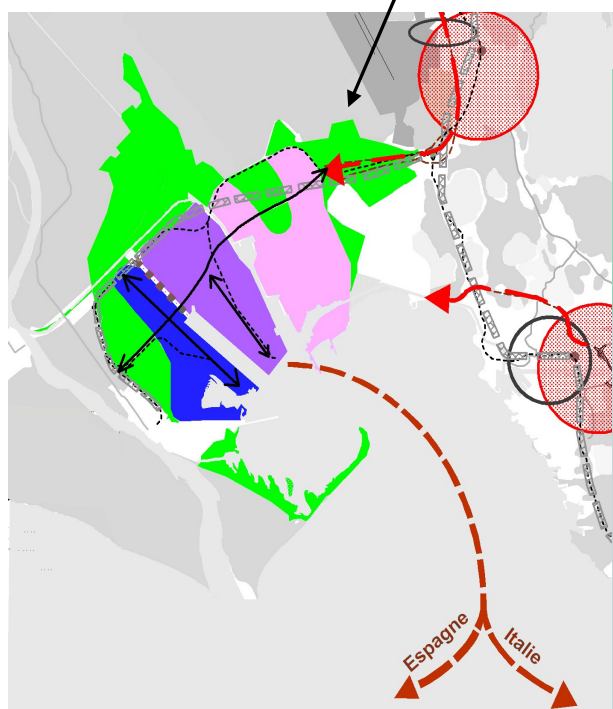


Un soutien prioritaire de l'Etat aux plateformes logistiques favorisant l'intermodalité route-fer-fleuve-mer: Distriport à Fos, Grans-Miramas, et à Marseille Le Canet et Mourepiane

Un schéma d'organisation pour le développement et la diversification de la zone de Fos, combinant les fonctions portuaires, logistiques et industrielles, dans le respect de l'environnement humain, naturel et agricole, et de la loi littoral

Développement des liaisons maritimes et du cabotage, entre Marseille-Fos et l'Espagne et l'Italie

Les principales villes du département, les centralités, doivent jouer un rôle primordial en matière de développement, de renouvellement urbain et de mixité sociale



**TERRITOIRE DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE (15 500 ha)**  
Surface terrestre : 8500 ha Surface en eau : 7000 ha

**ESPACE OCCUPE ET AMENAGE POUR L'INDUSTRIE (4700 ha)**

- Môle ouvert à la mixité économique (1400 Ha)
- Môle industrialo-portuaire diversifié (1800 Ha)
- Môle portuaire / logistique intermodale (1500ha)

— Principales infrastructures projetées

■ ■ ■ Prolongement de la darse 2

**COURONNE AGRI-ENVIRONNEMENTALE**

■ Espaces naturels et agricoles (3800 ha)

L'accessibilité du territoire dépend en grande partie d'éléments extra-départementaux. La DTA insiste sur la nécessité de desservir les principales villes de la façade méditerranéenne. Elle souligne également l'intérêt d'une liaison avec l'Italie du Nord passant sous le Montgenèvre.

De même, la saturation du couloir rhodanien ne peut être traitée durablement par la réalisation d'infrastructures autoroutières nouvelles, mais davantage en favorisant les alternatives au transport routier: fleuve et fer.

Le développement et l'organisation des pôles d'activités, nécessaires à la croissance de l'emploi, doit intégrer les préoccupations en matière de déplacements, de paysage et d'environnement, afin de maintenir l'attractivité du territoire.



## 2- Le fonctionnement de l'aire métropolitaine et du département

**Le constat:** Le développement économique ne doit pas se faire au détriment des conditions de vie et de fonctionnement du territoire.

Pour que ce développement soit durable et soutenable, il est indispensable de tenir compte de la principale caractéristique du territoire: la présence de centres multiples. Cette réalité nécessite de répondre à deux défis principaux:

- celui des transports et déplacements, l'utilisation quasi-exclusive de la voiture entraînant progressivement des blocages dans les relations entre villes et une dégradation de la qualité de l'air. Le rattrapage du retard en matière de transport en commun s'avère d'autant plus indispensable que le caractère fortement urbanisé du territoire rend extrêmement difficile voire impossible la réalisation d'infrastructures routières nouvelles capables d'absorber durablement un trafic routier en augmentation permanente,

- celui du mode de développement des zones résidentielles et d'activités. Les effets de mitage des espaces naturels et agricoles d'une part, conjugués aux réflexes d'urbanisation linéaire le long des principaux axes routiers conduisent à banaliser les paysages et à accroître encore les difficultés en matière de déplacements.

### Les enjeux majeurs

L'amélioration des déplacements à l'intérieur du territoire pour faciliter les échanges, l'accès aux équipements et services

La réduction des pollutions et nuisances automobiles

La satisfaction des besoins en matière de logement, de service et d'emploi

La maîtrise de la consommation et la gestion équilibrée de l'espace

### Les objectifs

Construire un réseau de transport collectif à l'échelle métropolitaine et départementale

Favoriser l'utilisation des transports en commun comme alternative à la voiture

Terminer la réalisation des infrastructures routières nécessaires

Privilégier le renouvellement urbain

Définir des secteurs privilégiés de développement

Retraiter les zones d'habitat diffus

Maîtriser l'évolution des secteurs soumis à forte pression

**Les compléments:** Les territoires littoraux et les espaces situés le long des principaux axes routiers sont ceux qui subissent la plus forte pression. Leur valeur paysagère est souvent altérée par un développement incontrôlé de secteurs résidentiels, d'espaces de loisirs et d'activités économiques, tendance qui compromet à terme la qualité de notre cadre de vie.

Pour préserver cet élément essentiel pour l'attractivité du territoire départemental, la DTA propose, sur les espaces les plus sensibles, d'élaborer des projets qui garantiront sur le long terme la prise en compte de la qualité paysagère. Les espaces à enjeux particuliers sur le littoral, et les espaces agricoles périurbains, notamment entre Marseille et Aix – en – Provence, sont les plus concernés. Il faudra y maintenir des « espaces de respiration », qui, en maintenant des zones naturelles, agricoles, ou destinées à accueillir des activités de loisir sans construction lourde, permettent d'éviter une continuité urbaine systématique.

Cette démarche concrétise la volonté de répondre aux besoins d'espaces nécessaires à l'activité économique et au logement sans renoncer à la qualité de notre cadre de vie.

La DTA insiste également sur la nécessité de travailler à l'échelle métropolitaine ou départementale en matière d'organisation des transports collectifs interurbains. La création d'une structure regroupant les diverses autorités compétentes en matière de transport permettrait de mieux articuler les démarches d'investissement sur les réseaux urbains et interurbains de l'aire métropolitaine.

Le projet en construction à l'échelle de l'aire métropolitaine doit en conséquence faire de la question des déplacements une priorité.

## Les orientations

Pour favoriser le développement et en maîtriser les effets négatifs, la DTA insiste particulièrement:

- sur le réseau de transport en commun à bâtir ou à améliorer, en combinant les différents modes ferrés et routiers,
- sur le fonctionnement du réseau routier, en combinant la réalisation d'infrastructures indispensables et la recherche d'une articulation cohérente des fonctions entre les réseaux nationaux et départementaux,
- sur la maîtrise de l'urbanisation, en articulant développements urbains et transports collectifs, et en définissant les grands principes de gestion des espaces les plus sensibles.

La L2 à Marseille, l'A 56 entre Fos et Salon, le contournement de Martigues et Port de Bouc et la LEO au Sud d'Avignon sont les infrastructures routières à réaliser pour un meilleur fonctionnement du réseau

Les espaces agricoles périurbains sont avant tout des espaces de maîtrise d'un processus d'urbanisation continu. Les possibilités d'extension limitée de l'urbanisation à définir dans le cadre des documents d'urbanisme devront être compatibles avec le maintien d'espaces naturels, agricoles ou de fréquentation par le public.

L'organisation du système de transport en commun recouvre à la fois la modernisation des lignes ferroviaires existantes, la création de nouveaux axes, l'organisation de points d'échanges entre modes de transport, le développement des transports en site propre, les liens entre transports urbains et interurbains et la complémentarité entre les différentes infrastructures routières.

Les secteurs à enjeux particuliers: sur le littoral, les projets devront concilier développement urbain, économique, prise en compte de l'environnement et des paysages, de manière adaptée à chaque site, dans le respect de la loi littoral

A partir des zones d'activités existantes, il s'agit de renforcer et d'accompagner les possibilités de développement économique du territoire notamment par densification, reconversion ou requalification. L'organisation des accès aux zones d'activités devra prendre en compte l'objectif de préservation du rôle de grand transit que doivent jouer les principaux axes routiers.

Les pôles d'échanges doivent à la fois assurer leur fonction d'accès aux réseaux de transports collectifs et servir de point d'ancrage aux opérations de renouvellement urbain ou d'extension urbaine, afin de réduire la circulation automobile.

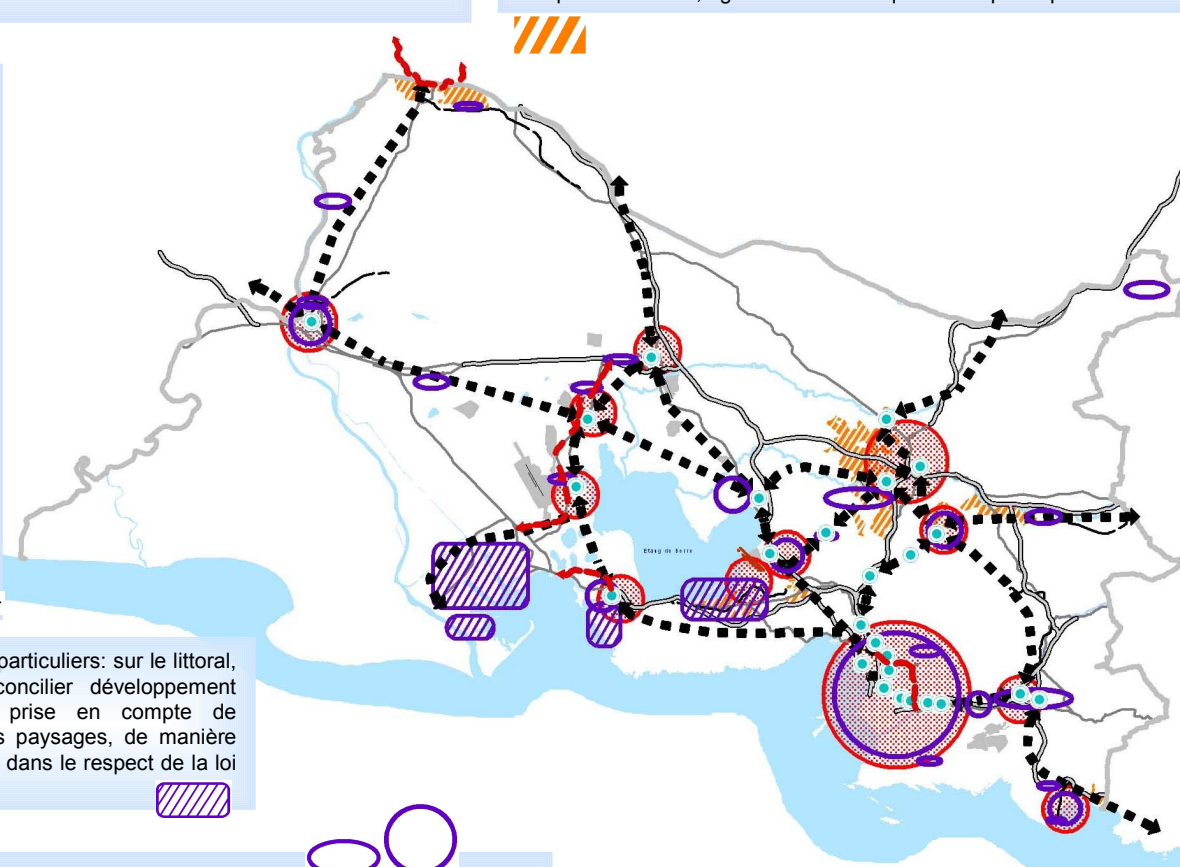
**Les zones NB:** les plans locaux d'urbanisme ont à définir l'évolution des zones d'urbanisation diffuse que la loi SRU oblige à supprimer.

Selon leur niveau d'équipement, leur densité et leur situation actuelle, la présence ou non de risques naturels, et les projets locaux, ces zones pourront soit accueillir des constructions supplémentaires, soit être confirmées dans une vocation naturelle ou agricole.

La DTA énonce ainsi les principes qui devront être mis en oeuvre par les communes.

**La stratégie foncière:** le coût du foncier compromet fortement les possibilités de construction de logements, notamment sociaux, et de zones de développement économique. Face à cette tendance, la DTA préconise l'élaboration et la mise en oeuvre par l'ensemble des partenaires d'une politique foncière anticipatrice qui permettra aux collectivités de répondre aux besoins futurs pour un coût diminué.

La mise en place de l'Etablissement Public Foncier Régional, voulue et soutenue par l'Etat, a fourni un outil opérationnel au service de cette ambition.



## 3- La préservation et la valorisation des espaces

**Le constat:** La variété et la qualité des espaces naturels sont parmi les atouts essentiels du territoire buccorhodanien.

Ils sont vecteurs d'une image qui dépasse largement les frontières départementales. Mais la qualité et l'équilibre de ces espaces sont quelquefois menacés par une fréquentation importante, les risques naturels tels que les incendies ou les dérapages d'une urbanisation mal contrôlée.

La qualité et la diversité des espaces agricoles permettent au département de figurer au 4ème rang français pour la production, mais la surface agricole utile, bien que stabilisée aujourd'hui, a diminué de 21 % en 25 ans.

L'enjeu pour l'ensemble de ces espaces consiste à reconnaître et affirmer leur rôle dans l'équilibre territorial, environnemental, mais aussi social et économique du département.

### Les enjeux majeurs

Le maintien de la qualité des espaces emblématiques qui font la notoriété du département

Le maintien d'espaces agricoles productifs et participant aux équilibres écologiques et à la prévention des risques naturels

La gestion des espaces paysagers naturels ou forestiers qui constituent l'environnement immédiat de nos villes

La maîtrise de l'urbanisation dans l'espace littoral

La qualité de l'environnement

### Les objectifs

Préserver et mettre en valeur les espaces naturels patrimoniaux: les calanques, la Sainte-Victoire, la Camargue, la Crau, le plateau de l'Arbois...

Limiter l'urbanisation des terres agricoles et éviter leur mitage

Prévenir les risques naturels

Favoriser une fréquentation et une utilisation des espaces naturels compatibles avec leur maintien

Identifier les espaces du littoral à préserver

Définir des principes pour éviter une urbanisation continue du rivage

Préserver la qualité de l'air et de l'eau

Gérer les déchets

Gérer les ressources du sol et du sous-sol

**Les compléments:** la « loi littoral » du 3 janvier 1986 a pour objectif de maîtriser l'urbanisation des espaces littoraux, afin d'éviter les dérives que peut entraîner l'attrait particulier qu'exercent ces territoires. Le mouvement de concentration des populations et des activités touristiques sur ce type d'espace reste réel. La DTA précise les modalités d'application de la loi littoral, afin d'apporter les meilleures réponses à la situation particulière de chaque entité géographique. Les principales orientations retenues dans ce cadre sont la préservation des grandes unités paysagères qui constituent l'identité de notre littoral, telles que la Camargue, les grands massifs des Calanques et de l'Estaque, le pourtour de l'Etang de Berre et le Golfe de Fos.

Des précisions sont données afin que la préservation des espaces naturels permette dans de bonnes conditions leur entretien, l'accueil d'un public toujours plus important, et favorisent ainsi le maintien et la découverte de milieux uniques.

La DTA favorise également l'aménagement et la constructibilité des terrains déjà artificialisés, en demandant d'apporter un soin particulier aux opérations proches du rivage, afin que les collectivités puissent répondre aux besoins en matière de logements, d'activités ou de services sans atteinte excessive aux milieux naturels.

La DTA identifie également des secteurs à enjeux particuliers qui font l'objet d'orientations d'aménagement plus précises destinées à assurer l'équilibre entre développement et préservation.

Les dispositions de la loi « littoral » qui ne sont pas précisées par la DTA restent applicables dans les conditions prévues par le code de l'urbanisme.



# Les orientations

**Préservation et non sanctuarisation:** dans un territoire très peuplé, les espaces naturels et agricoles ne peuvent être coupés de toute influence extérieure. La priorité donnée à la préservation des espaces les plus emblématiques doit s'accompagner de possibilités, dans des conditions bien définies, d'accueillir dans d'autres espaces les aménagements nécessaires au développement de l'activité touristique, à la fréquentation par le public, ou les éléments indispensables qui ne peuvent trouver place à proximité immédiate des zones urbaines: centres d'enfouissement, carrières, activités nuisantes ou à risque, infrastructures...

**Représentation et non délimitation:** la DTA ne définit pas les espaces naturels et agricoles au niveau de la parcelle. Les documents d'urbanisme locaux, SCOT et PLU, en préciseront chacun à leur échelle les limites en analysant le caractère propre du territoire qu'ils doivent gérer.

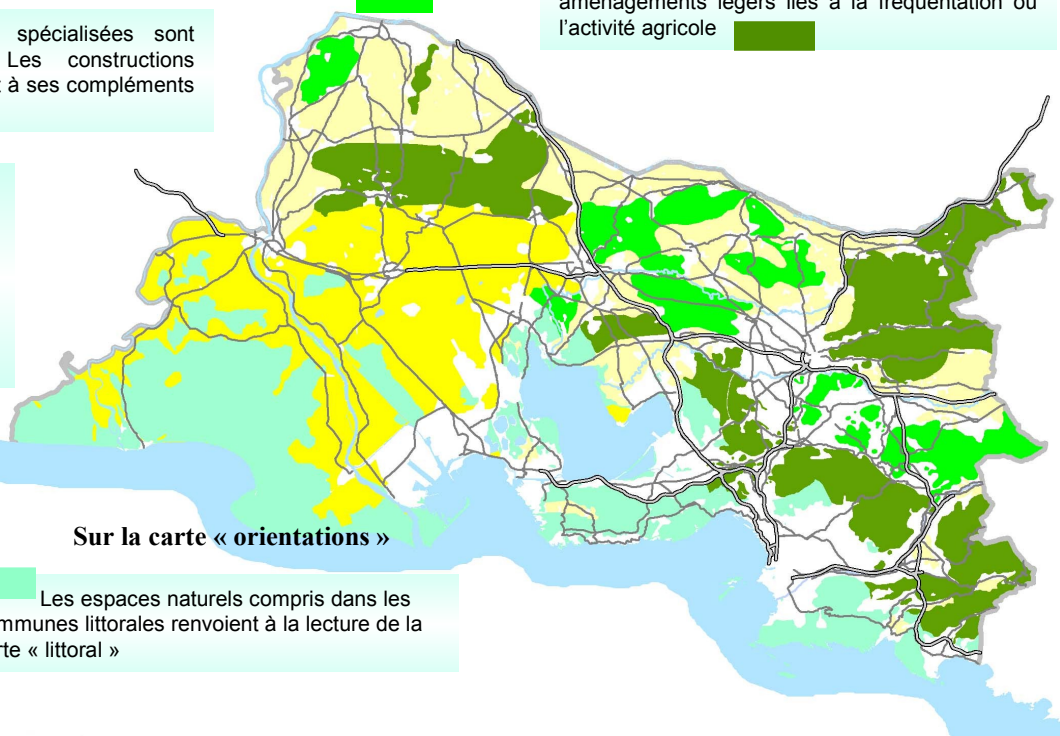
**Deux cartes complémentaires:** la carte « orientations » représente les espaces agricoles et naturels, et encadre les possibilités d'occupation afin de ne pas mettre en péril leurs fonctions. La carte « littoral », sur les communes riveraines de la mer ou de l'Etang de Berre, précise les espaces naturels remarquables ou significatifs du littoral, qui peuvent éventuellement se superposer à différentes catégories d'espaces de la carte « orientations ». La protection au titre du littoral devient dans ce cas prioritaire.

Les espaces naturels ou forestiers sensibles sont confirmés dans leur vocation naturelle, et pourront accueillir certains aménagements liés à l'activité agricole ou forestière, aux activités de loisirs et à la gestion d'une fréquentation raisonnée.

Les espaces naturels à forte valeur patrimoniale sont les plus emblématiques du département. Ils ne pourront accueillir, sauf exceptions, que des aménagements légers liés à la fréquentation ou l'activité agricole

Les espaces agricoles de productions spécialisées sont essentiels pour l'économie agricole. Les constructions autorisées sont donc liées à cette activité et à ses compléments éventuels.

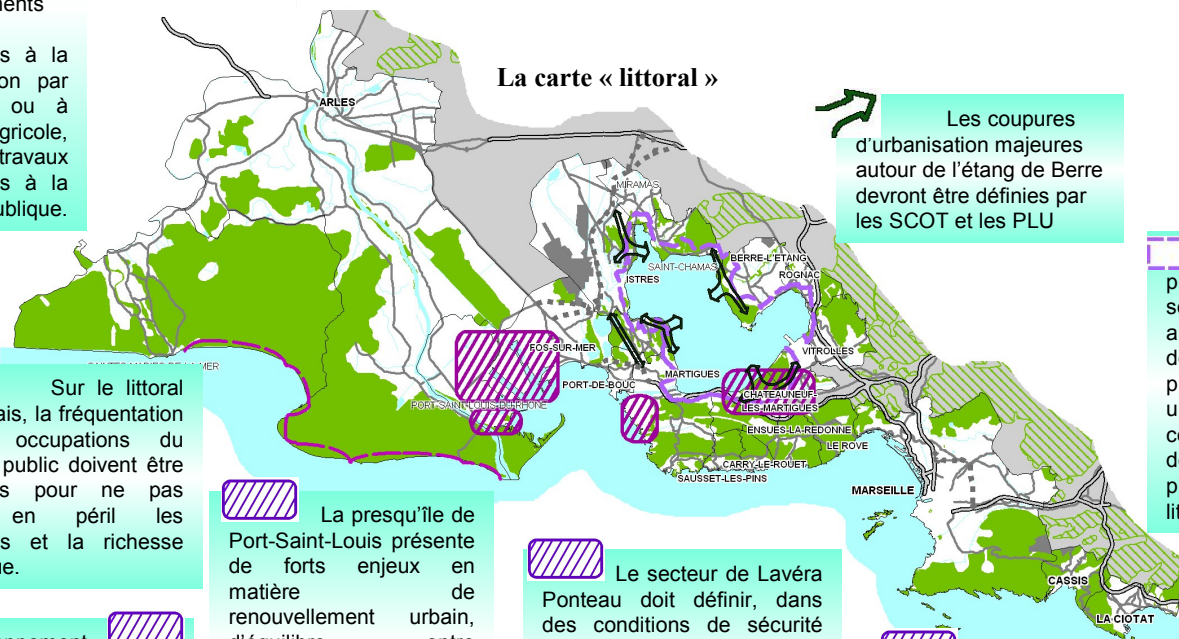
Les espaces agricoles gestionnaires d'écosystèmes sont indispensables à l'équilibre écologiques de certaines unités: la Camargue, la Crau et les salins. Les occupations admises dans le cadre de l'activité agricole et de ses compléments doivent respecter cette fonction.



Sur la carte « orientations »

Les espaces naturels compris dans les communes littorales renvoient à la lecture de la carte « littoral »

Les espaces naturels protégés au titre de l'article L. 146.6 du code de l'urbanisme ne peuvent accueillir que des aménagements légers nécessaires à la fréquentation par le public ou à l'activité agricole, et les travaux nécessaires à la sécurité publique.



La carte « littoral »

Les coupures d'urbanisation majeures autour de l'étang de Berre devront être définies par les SCOT et les PLU

Les espaces proches du rivage sont définis autour de l'étang de Berre, pour le préserver d'une urbanisation trop consommatrice des espaces les plus proches du littoral

Sur le littoral camarguais, la fréquentation et les occupations du domaine public doivent être maîtrisées pour ne pas mettre en péril les personnes et la richesse écologique.

La presqu'île de Port-Saint-Louis présente de forts enjeux en matière de renouvellement urbain, d'équilibre entre requalification des friches et espaces aménagés et maintien du caractère naturel des zones humides et des plages

Le secteur de Lavéra Ponteau doit définir, dans des conditions de sécurité accrues, les modalités de fonctionnement et d'extension du complexe pétrochimique tout en préservant certains espaces naturels

Le secteur Sud-Est de l'Etang de Berre, entre Marignane et La Mède doit trouver un équilibre entre développement économique, urbain, respect des milieux naturels et maintien d'espaces non urbanisés.

Le développement de la zone industrialoportuaire de Fos devra respecter les espaces naturels et agricoles les plus remarquables.



# L'histoire de la DTA

## Association et concertation,

Depuis son inscription parmi les sites expérimentaux des démarches DTA en 1995, puis le mandat officiel désignant le territoire départemental comme périmètre en juillet 1999, jusqu'à sa transmission au Conseil d'Etat, le projet de DTA a fait l'objet de nombreuses réunions permettant l'association des principales collectivités territoriales (région, département, communes de plus de 20 000 habitants et groupements de communes) et la participation de représentants de la société civile (associations, chambres consulaires, agences d'urbanisme...).

Cette concertation a permis d'aboutir, sur la base du travail fourni par les commissions thématiques, à la conception d'un diagnostic, d'objectifs et d'orientations largement partagés.

Les modalités d'application de la loi littoral ont fait l'objet d'un travail spécifique grâce à la rencontre de chaque commune littorale à une ou plusieurs reprises.

Après l'expression officielle de l'avis des personnes associées, le projet de DTA a été soumis à enquête publique du 18 mai au 13 juillet 2005.

La commission d'enquête a remis ses conclusions et son rapport le 2 décembre 2005. Elle a rendu un avis favorable assorti de deux réserves demandant l'apposition d'une mention claire du principe de représentation des cartes en page de couverture du document et sur les deux cartes elles-mêmes.

Le projet a ensuite été finalisé pour tenir compte des avis exprimés, sous le contrôle d'une Conseillère d'Etat et des directions d'administration centrale.

Le décret d'approbation, signé le 10 mai 2007, est paru au Journal Officiel le 11 mai.

## Où trouver la DTA?

Elle est tenue à disposition du public dans les mairies de l'ensemble des communes du département, en préfecture et en sous-préfecture, ainsi qu'à la direction départementale de l'équipement.

Elle est également consultable et téléchargeable sur les sites internet de la préfecture et de la DDE des Bouches-du-Rhône.

## Les personnes publiques associées

(définies par l'article L. 111.1.1 du code de l'urbanisme):

le Conseil Régional PACA, le Conseil Général, les communes de Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, La Ciotat, Marignane, Martigues, Arles, Istres, Miramas, Salon de Provence et Vitrolles, la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, les communautés d'agglomération du Pays d'Aix-en-Provence, de Garlaban-Huveaune-Sainte Baume, de Berre Salon Durance, de l'Ouest de l'étang de Berre et Arles-Crau-Camargue-Montagnette, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle de l'Ouest étang de Berre, les communautés de communes Colline-Durance, Lou Païs de l'Estello, Rhône-Alpilles-Durance et Vallée des Baux, les syndicats intercommunaux d'études et d'aménagement sylvo-pastoral des Alpilles, des transports de l'Est de l'Etang de Berre, des transports urbains du bassin minier de Provence, des transports du canton d'Aubagne.

## Les structures consultées

Toutes les communes littorales ont été rencontrées.

Plusieurs réunions, au cours de l'élaboration de la DTA, ont permis de recueillir les réactions de représentants de la société civile, de représentants de professionnels, d'associations et d'experts désignés par le Préfet: Agence de l'Eau, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix en Provence, Association Fare Sud, Association Forêt Méditerranéenne, Association l'Etang Marin, Association Régionale Environnement et Citoyenneté, Association Régionale HLM, Associations Rassemblées pour le Développement Durable du Pays d'Arles, Centre Régional de la Propriété Forestière, Chambre d'Agriculture, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, Chambre des Métiers, Comité pour la Défense des Sites Naturels, Conseil Economique et Social Régional, Délégation Régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations, Fédération Départementale du Bâtiment, Fédération Régionale des Travaux Publics, GIP des Calanques, GIP du Parc Naturel Régional de Camargue, GIPREB, Groupement Régional d'Animation, Initiation, Nature et Environnement, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, Ordre des Architectes, S.A.F.E.R., Société des Urbanistes, Syndicat mixte du massif des Alpilles, Syndicat mixte du massif de Sainte Victoire-Concors, Union Régionale et Union Départementale pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

**Merci à tous ceux qui, par leurs contributions, ont participé à l'enrichissement de cette démarche et à son aboutissement**