

Enquête publique sur le Schéma de Cohérence Territoriale de Marseille Provence Métropole

■■■■■■■ Position de l'UDVN 13 ■■■■■■■

Fait à Marseille le 21 mai 2012

L'UDVN13, ses associations adhérentes et sa fédération régionale URVN-FNE PACA œuvrent à la mise en œuvre du Développement Durable dans toutes ses composantes, dont les documents d'urbanisme.

Dans le cadre de l'enquête publique du Scot de MPM, l'UDVN 13 tient à exprimer sa position sous la forme de 10 observations synthétiques¹.

■ 1 En préalable

L'association déplore :

- que l'Etat n'ait pas trouvé les moyens de promouvoir et faire connaître, en amont, une réflexion de planification à **l'échelle métropolitaine**, seule à même d'assurer une véritable cohérence territoriale
- l'insuffisance de dispositions prescriptives alors que de nombreuses **recommandations** pourraient être de véritables **prescriptions**
- que MPM ait décidé d'approuver son SCOT selon les **modalités** de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) **et non selon** les orientations de la **loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE)**.

■ 2 La concertation

L'UDVN 13 déplore que les modalités de concertation sous la forme de réunions **d'information et de communication** n'aient pas favorisé l'étude en profondeur du DOG et n'aient pas permis une véritable prise en compte des avis pertinents des associations.

■ 3 La coordination inter-SCOT

Nous regrettons que le manque de **coordination inter-SCOT** n'ait pas permis d'assurer la bonne intégration de problématiques métropolitaines telles que la circulation et les transports, l'économie, les fonctionnalités biologiques, la lutte contre les pollutions et nuisances, les déchets...

¹ Chacune des 10 observations mentionnées dans cette note sont détaillées et illustrées dans les annexes (p. 4 à 13)

■ 4 La cartographie et les objectifs

Le DOG ne traduit clairement, ni graphiquement, ni dans les prescriptions, les orientations stratégiques du PADD, notamment sur les zones à enjeux d'aménagements. Le DOG ne contient pas de schéma d'intention et de fonctionnement.

Le DOG contient peu de données actuelles, pour fixer des **objectifs chiffrés** à 20 ans, traduisant de façon concrète les engagements de MPM et facilitant leur évaluation (consommation d'espace, linéaire de TC, etc.).

■ 5 La protection des milieux maritimes, agricoles et naturels

Le SCOT ne contient pas, soit, **de volet mer ambitieux** explicitant un projet de gestion intégrée de la zone côtière (GIZC). Mais la protection du milieu marin et du littoral devrait faire l'objet de prescriptions moins floues et plus fermes.

L'intention du PADD de « préservation absolue des **espaces agricoles** » n'est pas traduite dans le DOG par **des prescriptions explicites** (conservation, protection, restauration...) et **une cartographie précise**. Les surfaces des terres agricoles actuelles et à venir ne sont **pas chiffrées** par bassin de vie.

Les continuités écologiques dans les secteurs de plus grands enjeux sont établies à une échelle insuffisante et juridiquement inopérante.

■ 6 L'intégration du changement climatique

Le SCOT, en l'absence d'une vision prospective territoriale, n'indique pas explicitement, par des objectifs chiffrés, la **priorité donnée aux actions de maîtrises des dépenses d'énergie et de production locale d'énergie renouvelable**. Le SCOT ne prévoit pas l'impact du changement climatique sur le fonctionnement du territoire (évolution au niveau des inondations, de la biodiversité, de la santé...).

■ 7 La priorité aux modes alternatifs à la voiture

Nous déplorons l'absence d'une Autorité Organisatrice de Transport (AOT) **unique sur le département**.

Le DOG met insuffisamment en évidence le ferroviaire comme constituant l'armature du **système de transport métropolitain**, tant pour le fret que pour les voyageurs, afin de valoriser les transports en commun comme annoncé dans le PADD.

Le DOG n'indique pas les emprises existantes et les réservations foncières nécessaires à la mise en place d'un système de transports collectifs, avec des précisions graphiques claires.

Le SCOT est silencieux sur la **vocation de la gare souterraine en ligne de Saint Charles** en relation avec celle de la Blancarde, la connexion du segment nord de la future LGV aux voies desservant le Grand Port de Marseille et Euroméditerranée, la création éventuelle d'une gare intermodale en liaison avec la future LGV à l'est de Marseille.

Le DOG n'indique pas, par **une cartographie localisée plus précise dans les secteurs à enjeux** (centre-ville, pôles urbains, pôles d'échange, etc.), et par des schémas de principe de fonctionnement, comment peut s'effectuer **un meilleur partage de la voirie** (interconnexion vélo, voiture, transport en commun, piéton..) et les moyens de réduire concrètement la place donnée à la voiture en ville.

Le DOG n'est pas assez prescriptif pour l'**accessibilité des transports en communs aux personnes à mobilité réduite (PMR)**, qui constitue l'utilisateur de référence au niveau Européen, et dont le niveau est notoirement insuffisant aujourd'hui.

■ 8 La mixité et le vivre ensemble

Dans le cadre de la révision du Programme Local de l'Habitat (PLH) de Marseille Provence Métropole en cours, le DOG ne joue pas son rôle véritable d'orientation. Il ne liste de manière précise, ni **les secteurs prioritaires et objectifs chiffrés de renouvellement urbain** (quartiers anciens et quartiers d'habitat social), ni **les secteurs et objectifs chiffrés de rééquilibrage de la mixité sociale**, afin de dépasser les égoïsmes territoriaux. Le DOG ne prescrit pas non plus la prise en compte d'actions en faveur des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

■ 9 Le projet stratégique du Grand port de Marseille

Le SCOT n'intègre pas les conséquences du projet stratégique du **Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)** : consommation d'espace, nouvelles infrastructures nécessaires aux augmentations de trafic de tous ordres, équilibre des activités économiques nouvelles et existantes, logistique multimodale induite, impacts environnementaux et en terme de risques sanitaires et technologiques (principes de précaution et de prévention à définir), etc.

■ 10 Les risques

Le DOG est trop peu précis dans **l'identification des risques naturels et technologiques** et leur localisation (absence de cartographie) pour démontrer à une échelle suffisamment fine, la compatibilité des orientations d'aménagement.

Le SCOT n'évalue pas les conséquences des options d'aménagement sur les risques sanitaires. Il ne prend pas en compte l'impact du changement climatique sur l'évolution des risques.

EN CONCLUSION : L'UDVN 13-FNE EMET UN AVIS DEFAVORABLE SUR LE PROJET DE SCOT DE MPM TEL QUE PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le DOG comprend des idées et des lignes directrices trop générales. Nous demandons qu'il comporte dans ses différentes thématiques:

- **des objectifs chiffrés et des échéances de réalisation,**
- **une cartographie beaucoup plus précise concernant les secteurs à enjeux,**
- **davantage de prescriptions précises**

La participation des associations dans un processus de concertation réel leur permettant d'apporter leurs contributions conduirait probablement à l'amélioration du contenu du SCOT.

ANNEXES

1 En préalable pour un SCOT conforme à la loi ENE

Depuis le vote de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010, **l'élaboration du SCOT de MPM a connu une accélération rapide.**

MPM en indique sur son site internet la raison :

« Au regard du calendrier du SCoT, MPM bénéficie de dispositions transitoires de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE). Celle-ci précise que les SCoT en cours d'élaboration arrêtés avant le 1er juillet 2012 et approuvés avant le 1er juillet 2013 peuvent opter pour les dispositions antérieures à la loi ENE. Le SCoT de MPM se fera donc sous les dispositions de la loi Solidarité Renouvellement Urbains [de 2000]. »

MPM prend ainsi le risque que **son SCOT, avant même qu'il soit approuvé soit rapidement dépassé et, en voulant forcer les étapes, pénalise le processus de concertation du dernier document constituant le SCOT (le DOG) qui est le seul dont les dispositions obligent les documents hiérarchiquement inférieurs à leur être compatibles.**

De ce fait le SCOT de MPM se prive de développer toutes les possibilités ouvertes par la loi :

- En précisant les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques
- En arrêtant des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain
- En déterminant des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur déserte par les transports collectifs [densité minimale de construction dans les secteurs situés à proximité des TC existants] ou à l'obligation pour les constructions de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées
- En imposant préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :
 - l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les transports collectifs
 - la réalisation d'une étude d'impact
 - la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées

En termes quantitatifs il apparaît également que le DOG du SCOT de MPM ne fixe pas d'objectifs chiffrés propres aux engagements de la loi ENE à savoir :

- Diminuer les consommations d'énergie de 38% d'ici 2020
- Augmenter les énergies renouvelables de 20% d'ici 2020
- Augmenter la part des transports propres pour une diminution des gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020
- Atteindre le bon état écologique des eaux d'ici 2015 (rappel de la Directive Cadre sur l'eau et du SDAGE Rhône Méditerranée voté le 16 octobre 2009).

2 La concertation

Si les **consultations obligatoires** à la demande des associations agréées (article L.121-5 du Code de l'urbanisme) ont été menées de manière régulière, MPM pouvait aussi recueillir, par des **consultations facultatives**, l'avis des associations concernées et compétentes dans les domaines traités par le SCOT (aménagement, environnement, urbanisme...). Cela n'a pas été fait.

Le public a été informé de l'avancement du SCOT par 2 réunions publiques, une sur le PADD (le 6 mai 2010) et une sur le DOG (le 21 novembre 2011). L'organisation de cette dernière ne laissait que très peu de place à l'expression des associations. L'arrêt du projet de SCOT en Conseil communautaire le 9 décembre 2011, soit 3 semaines seulement après la réunion publique, montre que les remarques faites par les associations n'ont pas pu être intégrées dans le document final. Il s'agissait de la part de MPM d'une action, au demeurant très bien faite, de communication.

MPM indique dans la présentation de son bilan de la concertation:

« *Au total pour l'élaboration du DOG, ce n'est pas moins :*

- *d'une dizaine de groupes de travail composés d'élus,*
- *d'une dizaine de comités de coordination composés de technicien de MPM,*
- *d'une cinquantaine de réunions thématiques avec les élus et techniciens communautaires et communaux, des institutions et des associations »*

En réalité, entre la réunion publique du 6 mai 2010 clôturant la phase PADD et celle de présentation du DOG le 21 novembre 2011, très peu de réunions publiques ont été réalisées.

3 L'intégration des problématiques de la coordination inter-SCOT

Si dans les documents soumis à l'enquête publique, le dossier « Articulation avec les autres documents » répond textuellement à différentes observations faites antérieurement par l'UDVN 13 (notamment par rapport au Parc National des Calanques et au SDAGE), **l'absence de cartographie montrant effectivement la superposition des prises en compte rend inopérantes les déclarations d'intention** (cela est particulièrement vrai, comme le souligne l'avis de l'autorité environnementale du 12 avril 2012, pour la compatibilité du SCOT avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône).

L'IAU IdF publie en Février 2010 une étude « Les démarches Inter-Scot en France État des lieux en 2009 et perspectives »² : la métropole marseillaise ne fait pas partie des 16 démarches en cours.

Il faut noter qu'à la demande de MPM, l'Etat a relancé la démarche inter-scot entre les différentes intercommunalités du département des Bouches-du-Rhône, mais aussi du Var³

S'il est vrai que plusieurs comités de Pilotage et ateliers thématiques inter-SCOT (réunissant élus et techniciens) se sont déjà déroulés sur les thèmes suivants : Démographie - Lien habitat-emploi (octobre 2010), Contraintes physiques - Mobilités résidentielles et alternantes (décembre 2010), Agriculture (mars 2011), Mobilités (mai 2011)⁴, **cette coordination inter-**

² Voir sur le site :

http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_685/Les_demarches_interScot_en_France_avec_signets_light.pdf

³ Discours d'Eugène Caselli à la réunion publique du 21 novembre 2011.

⁴ Source AUPA

SCOT tardive n'a pu être opérante pour l'élaboration du SCOT de MPM et interroge sur la cohérence des politiques publiques sur le territoire métropolitain.

Quelques exemples:

- Au niveau des trames vertes et bleues, comment peut-on assurer la continuité écologique entre le massif de la Nerthe et celui de l'Etoile (commune des Pennes Mirabeau au milieu), entre le massif du Garlaban et celui des Calanques (commune de la Penne sur Huveaune au milieu) ou de la Sainte Baume ?
- En matière de transport, comment peut-on assurer la liaison tramway entre Marseille et Gemenos (communes de la Penne sur Huveaune et Aubagne au milieu) ? Comment le SCOT de MPM peut-il intégrer une stratégie audacieuse sur la liaison Aix-Marseille, pourtant fondamentale pour les déplacements métropolitains et leurs effets sur la production de GES ?

L'UDVN 13 salue les initiatives prises par les Conseils de Développement des trois SCOT métropolitains, d'échanger et d'harmoniser leurs points de vue et inciter des initiatives similaires de l'Etat et des collectivités.

4 La cartographie et les objectifs

Contrairement à ce qui est énoncé en préambule du DOG (p.7) : « le DOG doit exprimer de manière claire, détaillée et thématique, les principales prescriptions et recommandations essentielles pour impulser la mise en œuvre du PADD », la version du DOG mise à l'enquête manque nettement de précisions.

Cela est tout particulièrement vrai **sur les secteurs à enjeux d'aménagement** (zones de conflit d'usages, franges urbaines, corridors écologiques, coupures littorales, etc.), qui nécessitent des cartes de différentes échelles, plus précises et adaptées, **des schémas d'intention et de fonctionnement, etc.**

Par exemple, les cartes des secteurs de projet ne précisent pas les orientations très générales de la carte du DOG de la page 43 « Construire une trame écologique » : les liaisons écologiques locales ne sont indiquées que par des flèches dont la précision ne permet aucune lecture réglementaire

Par exemple :

Les cartes des deux secteurs de Prado-Michelet-Capelette (page 108 du DOG) et la Valentine-Barasse (page 113 du DOG), aux portes du Parc des Calanques, indiquent, aux confins de la zone verte foncée dite « Cœur de nature », des zones verte claire dites « Interface ville-nature à préserver-maîtriser » et des zones blanches (non légendées, au statut non défini) qui ne figurent pas sur la carte « Construire une trame écologique ».

Quelle lecture prescriptive réglementaire peut-on en faire ?

La conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale est à ce titre explicite

Elle observe cependant que :

- les prescriptions du SCOT et leurs déclinaisons territoriales et cartographiées, mais aussi règlementaires sont insuffisamment précises pour évaluer la bonne prise en compte des objectifs environnementaux.

L'UDVN 13 demande que sur les secteurs à enjeu d'aménagement, comme définis ci-dessus, soient cartographiés à minima au 1/25 000^{ème}.

En ce qui concerne les objectifs chiffrés, le document N°6 du dossier d'enquête publique « Dispositifs de suivi du SCOT » énumère en effet un certain nombre d'indicateurs de suivi au travers desquels se déclinent les objectifs du SCOT.

Mis à part les indicateurs de population et d'emplois (accueillir 80 à 100 000 habitants, produire 80 000 logement, permettre la création de 80 000 emplois) qui restent très généraux (ni spécifiés, ni localisés), les autres indicateurs, près d'une trentaine, ne sont pas chiffrés et sont d'une trop grande généralité pour ce type de document, **par exemple page 5:**

*« Offrir une diversité d'espaces dédiés,
S'inscrire dans une économie de la connaissance,
Mettre en place un réseau de transports collectifs performants,
Apporter une protection appropriée à l'ensemble des milieux
Etc. »*

MPM indique que les variables attachées à chaque indicateur ne sont pas mentionnées dans ce document et qu'elles figurent dans une délibération communautaire distincte, précisant le détail des modalités de suivi du SCOT !

On peut s'étonner, que si ces variables existent, elles ne soient pas produites pour illustrer l'état zéro et fixer clairement les objectifs à atteindre par le SCOT.

5 Les prescriptions explicites concernant la protection des milieux maritimes, agricoles et naturels

Le DOG est trop permissif en matière de protection du littoral.

A titre d'exemple, dans le cadre de l'interdiction à l'urbanisation des espaces naturels remarquables du littoral (partie : prescription au PLU), le DOG permet néanmoins de réaliser dans ces espaces des « travaux nécessaires au fonctionnement et à la gestion de l'eau » (p.26). Il précise que « ces ouvrages peuvent être réalisés en limitant autant que possible l'impact tant sur l'aspect paysager qu'écologique ou biologique » (p.26). Le DOG devrait plutôt indiquer que ces ouvrages « doivent » être réalisés en limitant autant que possible l'impact ...

Le niveau de prescription est trop faible et les formulations trop floues ce qui laisse aisément le porte ouverte aux dérives (pollution des eaux, destruction des paysages, sur fréquentation, perte de biodiversité, etc.).

De même, le DOG autorise dans ces mêmes **espaces naturels remarquables** les « installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages [...] nécessaires au fonctionnement des aérodromes » (p.26). La construction supplémentaire de telles infrastructures d'imperméabilisation des sols, bien que s'ajoutant à un site déjà artificialisé

dans un espace naturel remarquable et de surcroît situé en zone littorale n'est pas appropriée, (pollution visuelle, sonore, destruction irréversible des milieux, perturbation de la biodiversité, etc.). Le DOG ne doit pas encourager l'extension de telles infrastructures. En l'état, la prescription est trop permissive et ne constitue pas vraiment une **extension limitée de l'urbanisation**.

Le SCOT ne comprend pas de volet mer ambitieux. Ce volet mer aurait permis une gestion globale de l'interface terre/mer pour gagner en cohérence et de s'inscrire dans les engagements du Grenelle de la mer et de la directive cadre stratégie marine qui demande aux Etats membres de raisonner à l'échelle du territoire méditerranéen.

Dans le même objectif de gestion et d'utilisation durable des zones côtières, le SCOT aurait dû faire référence à une politique de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) en cohérence avec le projet régional proposé par le conseil consultatif de la mer.

Le DOG est insuffisamment prescriptif sur des espaces agricoles fragiles.

La surface agricole ne représente plus que 3% du territoire de MPM et constitue donc un enjeu majeur.

Si le PADD identifie « la préservation absolue des espaces agricoles » comme une de ses priorités, les mesures consistant à « Identifier, permettre, voire favoriser le classement de nouveaux espaces en zone agricole, afin d'accroître les terres cultivées » (p.47 du DOG) ne sont pas des prescriptions mais simplement des recommandations.

De plus le DOG autorise les **constructions en zone agricole** « nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien, la gestion et la valorisation de ces espaces », formulation standard que l'on retrouve dans tous les PLU et qui a largement contribué au mitage de ces zones.

Par contre le DOG est silencieux sur les **espaces agricoles périurbains** qu'il se propose de valoriser.

Par exemple :

- autour de Marseille, mis à part l'identification précise du domaine de la Serviane, les espaces agricoles de piémont ne sont indiqués que par des symboles (triangles) très sommairement localisés et sont à peine plus précis sur les cartes des secteurs à projet.
- par contre les « zones blanches » d'Allauch à la Valentine représentent une superficie considérable de « non droit » par rapport à l'agriculture.
- aucune proposition n'est faite sur la contribution de ces espaces à l'alimentation des marseillais pour tendre vers plus d'autonomie ou à l'organisation des circuits courts de commercialisation des produits, tel que le Grenelle le suggère.

Le SCOT ne définit pas une véritable continuité écologique des trames vertes et bleues

L'insuffisance du DOG pose particulièrement problème concernant la trame verte et bleue.

Pour que la Trame Verte et Bleue assure véritablement une fonctionnalité écologique des milieux, la cohérence entre les SCOT est indispensable (voir plus haut).

Il paraît cohérent de prendre un objectif fort de rechercher à établir une trame verte sur la **ceinture allant de la Nerthe à la Sainte Baume par l'Etoile et le Garlaban**.

Il en va de même pour une trame verte et bleue «marine» le long du littoral afin de relier le **parc marin de la Côte Bleue au futur Parc National des Calanques** et ce dernier au futur Parc Naturel Régional de la Sainte Baume.

Le SCOT est peu disert sur les objectifs de restauration et de réduction des pollutions des **cours d'eau et masses d'eau** du territoire : Cadière, Raumartin, Huveaune, Cortiou . Il ne

fixe aucun moyen pour atteindre les objectifs de la DCE pour un retour à leur bon état écologique.

Nous demandons que les cartographies sur les continuités écologiques dans les secteurs de plus grands enjeux (en général hors des cœurs de nature), soient établies au 1/25 000ème.

Nous renvoyons pour l'ensemble de ce chapitre à l'avis de l'Autorité Environnementale qui indique :

La question des limites données à l'extension urbaine, enjeu primordial du ScoT, n'est pas traitée alors qu'elle revêt une importance particulière sur plusieurs de ces territoires de projet. La visibilité du potentiel mobilisable pour le développement urbain souffre du maintien de zones blanches sur les cartes, parfois étendues, pour lesquelles aucune orientation n'est définie. La question du devenir de ces zones, en interface avec les cœurs de nature, est pourtant essentielle, et le ScoT, conformément aux orientations de la DTA sur les zones d'habitat diffus, doit guider le choix des collectivités entre maintien d'un caractère naturel dominant, sans droit à construire supplémentaire, ou évolution vers une densification et une intégration à l'espace urbain organisé.

6 L'intégration du changement climatique

Il n'y a, ni dans le PADD, ni dans le DOG d'analyse des effets du changement climatique sur le fonctionnement du territoire. Ses impacts sur l'évolution des risques (inondation, incendies, etc.), de la santé, de la biodiversité, etc. n'ont pas été évalués. Les modalités d'adaptation à ce changement ont été évacuées. Il s'agit là d'un défaut de prospective, d'une lacune majeure.

Les prescriptions du SCOT concernant la transition énergétique du territoire n'est pas à la hauteur de l'importance des enjeux. Le SCOT ne dit rien sur la **contribution du territoire à l'atteinte des objectifs nationaux et internationaux** de réduction des gaz à effet de serre et de qualité de l'air.

Rappel : la Stratégie Nationale de Développement Durable a fixé les objectifs de la France en matière de réduction de GES et d'énergie :

- 20 % de réduction des émissions de CO2 d'ici 2020 par rapport à 1990, en Europe.
- 23 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en métropole d'ici 2020.
- 25 % c'est l'augmentation de la part du fret non-routier et non-aérien à atteindre d'ici 2012.
- 10 % d'énergie renouvelable dans les transports d'ici 2020

Un chapitre du DOG « Optimiser le potentiel énergétique de la mer et du littoral » fait écho à un développement possible des énergies nouvelles et renouvelables. C'est insuffisant.

Dans le dossier N°2 « Articulation avec les autres documents », le Plan Climat Energie Territorial en cours est évoqué. Il est indiqué que le SCOT « anticipe certaines grandes actions dans le DOG en termes de déplacement avec le développement des réseaux de transports en commun, notamment en site propre et des modes de déplacements doux ; et en termes de construction avec l'intégration de nouvelles normes énergétiques et des incitations à aller au-delà ».

Ici encore, pas d'objectifs chiffrés qui permettraient de rendre compréhensibles et crédibles les intentions annoncées.

7 La priorité aux modes alternatifs à la voiture

Le SCOT ne s'appuie pas sur une **vision prospective** d'un système de transport moderne énergétiquement économe, respectueux de l'environnement, socialement équitable d'une grande métropole. La priorité donnée dans le PADD aux transports en commun et aux modes doux ne se traduit pas dans le DOG de manière formelle.

Que penser dans le DOG (p10) de ces prescriptions : « Réserver les espaces nécessaires à la réalisation de ces différentes infrastructures autoroutières et routières et de leurs échangeurs » et plus loin « Réserver **le cas échéant** les espaces nécessaires à la réalisation de ces différentes infrastructures ferroviaires passagers et de leurs gares », ce qui est en complète contradiction avec la volonté affichée de donner la priorité aux transports en commun ?

Les infrastructures concernées sont les boulevards urbains (Boulevard Urbain Sud et le Boulevard urbain LINEA/RD4d/U4d), les infrastructures autoroutières (L2, la liaison entre l'autoroute A7 et l'échangeur de Capitaine Gèze, et l'autoroute Fos-Salon) et la création d'un échangeur autoroutier complet au Jas de Rhodes.

L'UDVN fait sienne l'observation de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

La recherche d'une **complémentarité et d'une articulation entre les transports collectifs et le réseau routier et autoroutier** ne sont pas évoquées.

Des choix alternatifs, marqués par des programmations différenciées, avec par exemple une hypothèse de restriction radicale du rôle de la voiture, ne sont pas proposés ou évoqués en alternative. A l'échelle de temps du SCOT, l'impact du coût des énergies fossiles et de ses conséquences sur l'utilisation de la voiture pourrait être utilement évoqué.

Le DOG précise sa volonté « d'optimiser l'articulation des systèmes de transport urbain et de réaliser la 3^e voie pour le TER en coordination avec la LGV PACA ».

Une des conséquences de la réalisation de cette infrastructure est de **repenser un système ferroviaire global**. Les connexions TER et autres aménagements devront donc être bien connectées avec la LGV PACA.

L'UDVN 13 demande que DOG indique que le tracé LGV soit conçu dans le cadre d'un réseau maillé ferroviaire et que, **immédiatement**, partout où cela sera possible, **l'offre TER** soit développée afin de répondre aux besoins des usagers et d'améliorer sans attendre la réalisation de la LGV.

La cohérence de la simultanéité d'un TER et d'un tramway sur l'axe Marseille Aubagne n'est pas justifiée dans le DOG.

D'autre part il est indiqué dans le DOG « Réserver les espaces nécessaires à la valorisation du secteur de la gare Saint-Charles et à l'infrastructure ferroviaire nécessaire au développement de la LGV PACA lorsque les tracés seront déterminés » (p8). L'UDVN 13 demande que soit inscrite dans le DOG l'option d'une **gare souterraine en dessous de Saint -Charles**, pour que celle-ci devienne une gare en ligne et facilite les échanges et le développement en site propre, en liaison avec le pôle d'échange de la Blancarde (p 73 du DOG).

L'UDVN 13 demande que le DOG indique clairement la connexion du segment de la future LGV au nord de Saint Charles souterrain aux **voies desservant le GPMM et Euroméditerranée** permettant ainsi de relier le pôle croisières et ferries.

Le DOG doit prescrire que la ligne nouvelle n'engendre pas de nuisances sonores dans les Bouches du Rhône, et que soit réalisée une étude de faisabilité permettant d'apprécier l'intérêt de la création d'une gare intermodale de niveau régional en liaison avec la LGV à l'est de Marseille, ainsi qu'une étude de faisabilité d'un scénario alternatif croisant la vallée de l'Huveaune en venant de Saint Charles pour franchir le tunnel sous les massifs de St Cyr et de Carpiagne, afin d'éviter toute nuisance du secteur Huveaune – Pays d'Aubagne – Sainte Baume.

Le très court paragraphe sur les **modes doux** « favoriser l'usage de la marche à pied et du vélo » fait référence **sans l'annexer** (donc pas de possibilité de s'y reporter) à un « Schéma Directeur des Modes Doux » qu'il demande d'inscrire dans les documents d'urbanisme « de manière progressive » pour « une mise en œuvre progressive ». Que de prudence ! Cela est nettement insuffisant.

La lecture de DOG de SCOT d'autres grandes agglomérations voisines (Montpellier, Grand Lyon) montre que la volonté politique peut s'exprimer de manière forte et claire par des schémas de fonctionnement, des loupes sur des territoires stratégiques.

Ainsi il manque dans le DOG un **schéma global des aménagements de pistes cyclables et voies vertes** protégées et sécurisées ainsi qu'un **schéma global des parcs de stationnement relais** et leur articulation au réseau des modes doux et transports collectifs.

Manquent également des **modèles de schéma de partage de la voirie**, visant à réduire la place de la voiture et à augmenter celle des modes doux et des transports en commun) selon les typologies urbaines (faire des coupes sur des types de voies, sur des types de places, ...).

Le DOG n'indique pas non plus graphiquement les **principes d'organisation des centres d'échange** et l'articulation avec la logistique de proximité.

En bref, au-delà de déclaration d'intention, le SCOT n'est pas assez prescriptif et peu incitatif.

■ 8 La mixité et le vivre ensemble

Le DOG indique bien dans son préambule que le SCOT « assure enfin une **cohérence des politiques menées par la Communauté Urbaine sur son territoire**. Ainsi les documents locaux d'aménagement et d'urbanisme comme le Plans Local d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) devront être compatibles avec le DOG ».

En réalité, si le DOG est souvent prescriptif pour le PLU, parfois pour le PDU, il l'est **très rarement pour le Programme Local de l'Habitat**, uniquement dans le chapitre « Mettre en œuvre la mixité sociale dans les communes de MPM et les arrondissements de Marseille » (p 84) concernant les efforts en matière de logement social et l'accueil des populations spécifiques, et (p 92) sur l'offre d'espaces publics de qualité.

Le SCOT ne s'appuie pas sur une **analyse prospective de l'évolution quantitative** (par secteurs géographique) **et qualitative** (changement des modes de vie, vieillissement, diversité sociale, ...) **de la population** pour fixer des orientations au Programme Local de l'Habitat.

Si des quotas globaux de logement social (20-30%) sont bien indiqués, leur répartition géographique est à peine évoquée. Il en va de même pour les structures d'accueil de personnes défavorisées (pas d'objectif chiffré ni de localisation).

Les prescriptions du SCOT au Programme Local de l'Habitat sont trop générales (stopper l'étalement urbain en s'appuyant sur les centralités, mettre en œuvre la mixité sociale,...), ne sont ni territorialement quantifiées, ni précisément localisées, et renvoient souvent à l'application de la réglementation déjà en vigueur.

Comment les **objectifs sociaux** pourraient-ils être atteints dans l'ensemble si chacune des communes se défait sur les autres pour les réaliser (10 communes sur 18 font l'objet d'un arrêté préfectoral de carence sur la mise en œuvre de l'article L302-9-1 du code de la construction et de l'habitation) ?

Comment le SCOT, à partir de ces éléments peut-il orienter l'élaboration du Programme Local de l'Habitat et comment les politiques d'habitat pourront-elles être cohérentes avec l'ensemble des autres politiques publiques que le SCOT est censé coordonner⁵ ?

Les décisions d'aménagement entraînent de facto des spéculations sur les valeurs foncières des sols, rendant plus onéreuses et même aléatoires les réalisations des aménagements envisagés, (particulièrement à notre époque où les Collectivités et les opérateurs publics ont des difficultés financières). MPM recommande bien aux communes de définir une stratégie foncière mais là encore n'identifie que de manière très générale (*Exemple P.82 : Doter le territoire d'outils complémentaires à ceux existants pour mettre en place une stratégie foncière efficace ; Préparer un plan cadre d'intervention foncière pour traduire les engagements des acteurs*) les secteurs prioritaires d'intervention et les moyens à mettre en œuvre (réserves foncières, ZAD, préemption, etc.)

■ 9 Le projet stratégique du Grand port de Marseille

Il nous semble nécessaire d'insister sur le **rôle joué par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)** et de la nécessaire intégration des conséquences de son projet stratégique dans le SCOT de MPM. Ces conséquences ne sont pas évaluées : consommation d'espace, nouvelles infrastructures nécessaires aux augmentations de trafic de tous ordres, équilibre des activités économiques nouvelles et existantes, logistique multimodale induite, impacts environnementaux et en terme de risques sanitaires et technologiques (principes de précaution et de prévention à définir), etc.

Le DOG actuel ne fait en la matière que des recommandations non étayées et générales.

Nous demandons que **l'ensemble des incidences de tous ordres du projet du GPMM soit étudié, évalué, chiffré** et que le DOG prescrive en conséquence.

Nous rejoignons en ce sens l'avis de l'Autorité environnementale.

⁵ Voir l'excellente étude récente « Schéma de cohérence territoriale et articulation juridique des planifications » Nicole Lerousseau et Corinne Manson professeurs de Droit public.

Considérant le territoire portuaire, le SCOT met en avant la valorisation de l'interface Ville Port et les synergies entre le port et l'économie urbaine. Les conséquences de ces orientations sur l'environnement et les territoires limitrophes sont toutefois peu évoquées. Le SCOT lie la création de nouveaux sites de stockage à la création de l'échangeur du Jas de Rhodes (p14 du DOG) sans en détailler les incidences. Cette question de la stratégie foncière et des besoins des opérateurs en terme de développement et de zones logistiques mériterait, au delà des recommandations formulées par le DOG en page 14, des développements argumentés sur les choix, les localisations et les priorités.

Ainsi que l'avis de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

La question de l'intérêt du mode maritime pour des transports, notamment en lien avec le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), au sein de la métropole marseillaise n'est pas évoquée alors même que cette problématique a récemment fait l'objet d'un important travail dans le cadre de la réflexion « bassins Est » animée par Yves Cousquer, laquelle a notamment mis en exergue la nécessité de maintenir des disponibilités foncières en appui arrière (zones logistiques, zones de stockage,...) des activités portuaires.

10 Une prise en compte de l'ensemble des risques du territoire

Toutes les communes couvertes par le SCOT sont au moins concernées par un risque naturel et/ou technologique. L'Autorité environnementale souligne que sur les 18 communes, 87 situations de risques majeurs doivent faire l'objet d'un PPR. Le DOG est trop peu précis dans leur identification.

Nous souhaitons insister sur l'importance de partir des nombreuses connaissances existantes, **d'établir une cartographie de l'ensemble de ces risques et leur intensité, d'identifier les grands secteurs à enjeux risques naturels et technologiques et de démontrer en regard, à une échelle suffisamment précise, la compatibilité des orientations d'aménagement.**

Cela est particulièrement vrai pour la protection des champs d'expansion des crues, des conséquences de l'urbanisation nouvelle sur l'imperméabilisation et l'artificialisation des sols, facteurs de risques d'inondation.

Le **risque sanitaire** fait partie des éléments importants à prendre en compte. MPM est un territoire soumis à de forts enjeux santé-environnement, notamment au niveau de la forte pollution atmosphérique.

Le deuxième plan national santé environnement prévoit notamment de : « repérer et prévenir l'exposition des populations aux substances à effet nocif, améliorer la qualité de l'air intérieur et extérieur et lutter contre le bruit excessif ». Ce plan National Santé Environnement est transposé sur la région PACA par le **Plan régional santé environnement** qui porte sur trois enjeux essentiels : l'air (intérieur et extérieur), l'eau, l'accès à l'information. Il nous paraît ainsi important que le DOG du SCOT de MPM intègre les aspects du PRSE PACA.

Nous proposons que soient inscrites dans le DOG les démarches visant à une meilleure gestion des risques au niveau communautaire de type Plan Intercommunal de Sauvegarde ainsi que des actions de sensibilisation de la population aux risques.