

AGAM_ VERSION DU 17.07.2020

**PREFIGURATION DU SCHEMA STRATEGIQUE DU GRAND
CENTRE-VILLE DE MARSEILLE**

PREFIGURATION DU SCHEMA STRATEGIQUE DU GRAND CENTRE-VILLE DE MARSEILLE

Version 10/07/2020

SOMMAIRE

A. Introduction.....	4
B. Enjeux transversaux.....	5
1. LE GRAND-CENTRE-VILLE, UN ROLE MOTEUR POUR L'ENSEMBLE DE LA METROPOLE, MAIS PORTEUR DE DYSFONCTIONNEMENTS.....	5
1.1. LIEU PRIVILEGIE D'UN NOUVEAU MODELE URBAIN ?.....	5
1.2. UN TERRITOIRE POLYVALENT AUX MULTIPLES FACETTES, UN POTENTIEL A RENFORCER.....	5
1.3. UN GRAND CENTRE-VILLE FRAGMENTE, EN MANQUE D'EQUILIBRE ?.....	6
2. LA RESTAURATION D'UN CADRE DE VIE DE QUALITE COMME LEVIER INDISPENSABLE A L'ATTRACTIVITE GLOBALE DU GRAND CENTRE-VILLE.....	6
2.1. DES DEFICITS PENALISANT D'EQUIPEMENTS DE PROXIMITE.....	7
2.2. DES MOBILITES VECTRICES DE MUTATION ET D'APAISEMENT DU CENTRE-VILLE.....	7
2.3. UN ESPACE PUBLIC APAISE ET REVALORISE.....	7
3. UN PROJET INTEGRATEUR, AU CROISEMENT D'ENJEUX ET POLITIQUES PUBLIQUES MULTIPLES.....	8
3.1. UN TRAITEMENT DU CENTRE-VILLE A LA HAUTEUR DE SES ENJEUX ET DE SON ROLE POUR LA METROPOLE.....	8
3.2. UNE SITUATION D'URGENCE A TRAITER PRIORITAIREMENT, UNE STRATEGIE DE LONG TERME A PARTAGER.....	8
3.3. L'AMENAGEMENT DES EQUILIBRES, COMPLEMENTARITES ET SYNERGIES AU COEUR DES ENJEUX DE REUSSITE DU PROJET.....	9
3.4. LE DEPLOIEMENT SPATIAL DES POLITIQUES DE REQUALIFICATION.....	9
3.5. UN ESPACE PRIVILEGIE D'EXPERIMENTATION ET D'INNOVATION.....	10
3.6. UN PROJET INTEGRATEUR, DES POLITIQUES SECTORIELLES, ECHELLES ET TEMPORALITES, NECESSITANT UNE VISION ET UN PILOTAGE UNIQUE.....	11
4. CARTE DE SYNTHESE.....	12
C. Enjeux thématiques.....	14
1. LA LUTTE CONTRE LE DÉCROCHAGE DES QUARTIERS DÉGRADÉS ET PRÉCARISÉS, ENJEU PRIORITAIRE DU CENTRE-VILLE.....	14
1.1. DES SECTEURS SINISTRES A « RELEVER » PRIORITAIREMENT.....	14
1.2. DES SECTEURS DE TRANSITION RESIDENTIELLE FRAGILISES A CONFORTER ET « REGULER »...15	15
1.3. DES SECTEURS PLUS DIVERSIFIES, COMME LEVIER ET APPUI DU DESSERREMENT DE LA PRECARITE.....	15
1.4. UNE FRAGMENTATION DU GRAND-CENTRE VILLE QUI INTERROGE SON EQUILIBRE GLOBAL...15	15
1.5. LE GRAND CENTRE-VILLE, MOTEUR RESIDENTIEL ESSENTIEL.....	16
1.5.1. Une présence des familles à conforter.....	16
1.5.2. Une population jeune et étudiante levier, supplémentaire à la transformation du centre-ville.....	16
1.6. DES MECANISMES DE CUMUL DE DIFFICULTES A L'OEUVRE.....	17
1.6.1. Un parc de logement social insuffisant pour répondre aux besoins.....	17

1.6.2. Une production neuve insuffisamment diversifiée et attractive.....	17
1.6.3. Des stratégies « logements » parfois contradictoires.....	19
1.6.4. Une connaissance du potentiel vacant et dégradé à affiner.....	19
1.7. UN CADRE DE VIE COMME LEVIER INDISPENSABLE A LA RECONQUETE DES QUARTIERS LE PLUS DEQUALIFIES.....	19
2. UN CENTRE-VILLE A POSITIONNER AU CŒUR DE L'ECONOMIE METROPOLITAINE.....	22
2.1. UN POSITIONNEMENT ECONOMIQUE DU CENTRE-VILLE A RENFORCER DANS UNE LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT CONJOINT DE SES PRINCIPAUX PÔLES ET ACTIVITES RENFORCER.....	22
2.1.1. Une affirmation du positionnement de premier rang.....	22
2.1.2. Un développement équilibré des trois grands secteurs au sein et en marge du grand centre-ville.....	22
2.1.3. Une diversification de l'offre d'immobilier d'entreprises.....	23
2.1.4. Un regard sur les relocations administratives qui fragilisent la position de centralité du périmètre.....	23
2.2. LE DEVELOPPEMENT DU PREMIER ESPACE TERTIAIRE ET INNOVANT DE LA METROPOLE A CONFORTER.....	23
2.2.1. Un renforcement de l'offre en immobilier de bureau conformément à la stratégie définie par la Métropole..	23
2.2.2. Une attractivité pour les nouvelles générations et talents.....	23
2.2.3. Un accueil et accompagnement des activités innovantes, créatives et du numérique.....	24
2.3. DES VOCATIONS COMMERCIALES ET TOURISTIQUES A CONSOLIDER.....	24
2.3.1. Singularité et qualité de l'offre pour une destination commerciale lisible et visible.....	24
2.3.2. Un contrôle des implantations périphériques et péricentrales pour limiter les concurrences.....	24
2.3.3. Un territoire d'innovation dans la logistique urbaine.....	24
2.3.4. Un développement d'un tourisme urbain respectueux de la vocation résidentielle et diffusion de la fréquentation aux delà des lieux emblématiques.....	25
2.4. UN POLE ETUDIANT DU CENTRE-VILLE DE MARSEILLE A DEVELOPPER EN PRIORITE.....	25
2.4.1. Une affirmation du positionnement en tant que centralité de la vie étudiante.....	25
2.4.2. Une amélioration des conditions de vie des étudiants sur l'axe Saint-Charles – Timone.....	25
2.5. UNE DYNAMIQUE DE REVITALISATION ECONOMIQUE A ACCOMPAGNER.....	26
2.5.1. Une réhabilitation/rénovation des locaux vacants du parc ancien.....	26
2.5.2. Une plurifonctionnalité et connexion du centre aux grands pôles économiques métropolitains et régionaux..	26
2.5.3. Une prise en compte des populations résidentes fragilisées dans le soutien au dynamisme économique et des « talents ».....	26
2.5.4. Un renforcement des enjeux de visibilité économique et d'accompagnement des entreprises face à la crise sanitaire actuelle.....	27
3. UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITE.....	30
3.1. DES CONSTATS A PARTAGER.....	30
3.1.1. La première polarité de mobilité métropolitaine.....	30
3.1.2. Une mobilité spécifiquement urbaine.....	32
3.1.3. Des pratiques de mobilité particulières selon les secteurs du grand centre-ville.....	32
3.1.4. Une dynamique de changement largement impulsée par la problématique des déplacements.....	33
3.1.5. Malgré des améliorations, un environnement qui reste impacté par la voiture.....	33
3.2. DES ORIENTATIONS PORTEES PAR LE PDU, DES ACTIONS ENGAGEES.....	33
3.2.1. Un espace public au bénéfice des piétons.....	33
3.2.2. Une nouvelle armature de mobilité : tramway + vélo.....	34
3.2.3. Une accessibilité métropolitaine et régionale complète.....	34
3.2.4. La diminution des nuisances environnementales au cœur des enjeux d'apaisement.....	35

3.3. Les enjeux de mobilité complémentaires au PDU.....	35
4. UN CADRE DE VIE EN DEÇA DES « STANDARDS URBAINS ».....	38
4.1. NATURE EN VILLE : DES SECTEURS EN CARENCE, UNE INEGALITE D'ACCES.....	38
4.1.1. Les parcs publics existants et en projet.....	38
4.1.2. La nature en ville, multiforme et inégalement répartie.....	38
4.1.3. Des secteurs en carence.....	38
4.2. ESPACES PUBLICS : UNE DYNAMIQUE DE REQUALIFICATION ENGAGEE, MAIS QUI NE CONCERNE PAS TOUS LES QUARTIERS.....	39
4.2.1. La requalification de l'hyper-centre.....	39
4.2.2. La place de la voiture.....	40
4.3. UN ENJEU DE QUALITE, COUPLE A UN ENJEU DE QUANTITE.....	42
4.3.1. Une amélioration qualitative de la nature en ville et des espaces publics.....	42
4.3.2. Une massification et un maillage équilibré, complémentaire, entre espaces de nature et espaces publics.....	42
4.4. UN ENJEU DE REEQUILIBRAGE DE L'OFFRE D'EQUIPEMENTS.....	46
4.4.1. Une offre caractérisée par les grands équipements d'envergure métropolitaine.....	46
4.4.2. Des difficultés dans l'accès à certains équipements de la vie quotidienne.....	46
4.4.3. L'amélioration des équipements du quotidien au centre des enjeux.....	47
5. UN TERRITOIRE HETEROGENE, DES ENJEUX DE RENOUVELLEMENT URBAIN MULTIFORMES..	50
5.1. UN TISSU URBAIN HETEROGENE.....	50
5.2. LA NECESSITE D'UNE GESTION FINE DES HAUTEURS ET D'AERATION DE TISSUS.....	50
5.3. UN ENJEU DE CONNAISSANCE DU FONCIER.....	51
5.4. DES ENJEUX DE REHABILITATION DU PARC DE LOGEMENTS.....	53
5.5. L'HYGIENE ET LA SANTE, UN ENJEU DE GESTION URBAINE DE PROXIMITE.....	54

A. INTRODUCTION

C'est dans le contexte législatif renouvelé par la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 (portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique) dite Loi ELAN, et par celui de crise qu'a connu la ville de Marseille avec le drame de la rue d'Aubagne le 5 novembre 2018, que la Métropole Aix Marseille Provence, la Ville de Marseille et l'État ont souhaité fédérer et coordonner leurs compétences pour construire et conduire un projet majeur de requalification urbaine à l'échelle du grand centre-ville de Marseille, indispensable pour ce territoire.

L'investissement important engagé depuis plusieurs années en matière de restructuration urbaine, d'équipements, de services publics et d'aménagement d'espaces urbains ainsi que la mise en œuvre de programmes d'actions en matière d'habitat n'ont pas permis d'obtenir une amélioration suffisante. En effet, une part significative de ce vaste périmètre poursuit un processus de dégradation profond aux causes multiples, remettant en cause les facteurs de cohésion et d'équilibre de la ville dans son ensemble.

Le présent document s'inscrit donc dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement signé en juin 2019 et constitue la matière préalable à la déclinaison de son action n°1 (*construire le schéma d'orientations stratégiques d'une intervention globale sur le centre-ville de Marseille à la hauteur des enjeux*). Les éléments présentés, qui synthétisent les principaux constats et enjeux de ce vaste territoire de 1000 hectares, visent donc à alimenter au moins 2 objectifs :

- Celui du PPA lui-même, dans la perspective d'une démarche globale permettant de définir, avec les élus, un niveau d'ambition et une stratégie partagés pour le territoire du grand centre-ville ;
- Celui du contexte de la future convention ANRU considérant que plus de la moitié de ce territoire est inscrit en Quartiers Prioritaires de la Ville;

Seconde ville de France située au cœur d'une métropole de 1,8 million d'habitants, Marseille est appelée à occuper une place centrale dans les dynamiques européennes et méditerranéennes. La ville, et plus particulièrement son grand centre-ville, sont en capacité de jouer un rôle moteur pour l'ensemble de la Métropole Aix-Marseille Provence, en complémentarité avec ses territoires voisins. Fort de près de 200.000 habitants et premier pôle d'emplois de la Métropole, il participe directement à son attractivité et constitue un secteur de projets prioritaires. Même si la ville connaît depuis plusieurs années un renouveau, grâce à ses atouts économiques, touristiques et culturels, relayés par de grands projets de revitalisation urbaine, son grand centre-ville pâtit encore de difficultés socio-économiques et de fonctionnement urbain marquées. La relance de son attractivité résidentielle et économique, la restauration de conditions d'habitat et de vie décentes pour tous ses habitants et la préservation de son patrimoine bâti urbain, vecteur de l'identité marseillaise, constituent des enjeux majeurs pour valoriser à sa pleine mesure le potentiel considérable du centre-ville.

B. ENJEUX TRANSVERSAUX

1. LE GRAND-CENTRE-VILLE, UN ROLE MOTEUR POUR L'ENSEMBLE DE LA METROPOLE, MAIS PORTEUR DE DYSFONCTIONNEMENTS

1.1. LIEU PRIVILEGIE D'UN NOUVEAU MODELE URBAIN ?

Depuis quelques années, le réinvestissement des centres-villes prend de plus en plus de place dans les débats de société et dans les préoccupations des citoyens. Ces lieux, historiques et emblématiques, longtemps hors des radars des politiques publiques, acteurs publics et privés, constituent une alternative au modèle de développement périphérique à l'œuvre depuis plusieurs décennies, et qui se trouve désormais confronté à ses propres limites et aux nombreux dysfonctionnements qu'il a engendré. La déconnection croissante des lieux de vie et d'emplois générée par ce modèle de développement a inéluctablement conduit à la perte d'attractivité des centres urbains. L'assujettissement à la voiture, les embouteillages et l'envahissement de l'espace public, les pollutions de l'air et nuisances sonores, la consommation d'espaces naturels et agricoles, la ségrégation socio-spatiale, le coût de réseaux, etc. sont autant de maux auxquels le réinvestissement des centres-villes peut répondre. Parallèlement, la mise en œuvre de ce modèle et la reconquête de l'attractivité nécessite de produire une offre véritablement attractive et crédible constituant une véritable alternative face à l'habitat individuel. Elle suppose de privilégier la qualité et le confort des logements avant les considérations de densité ou purement esthétiques du patrimoine bâti, et de tenir compte des attributs recherchés par le marché, comme les espaces extérieurs privatifs ou semi-privatifs. Cette même logique d'offre alternative, doit permettre de diversifier davantage les produits immobiliers économiques afin de répondre aux besoins particuliers des entreprises et actifs suivant leurs types d'activité (bureaux, coworking, ateliers, commerce, ...) et leurs étapes et parcours de développement.

1.2. UN TERRITOIRE POLYVALENT AUX MULTIPLES FACETTES, UN POTENTIEL A RENFORCER

Au sein de la Métropole Aix Marseille Provence, et premier d'entre eux, le grand centre-ville de Marseille constitue le lieu privilégié pour construire cette alternative au modèle de développement périphérique, sous réserve de rendre ce vaste territoire de nouveau attractif, non seulement pour ses fonctions résidentielle et économique, mais aussi pour permettre et renforcer son positionnement à l'échelle régionale, nationale et internationale. En effet, le grand centre-ville de Marseille assure indéniablement un rôle structurant au sein de la Métropole Aix-Marseille Provence. Il constitue non seulement un vecteur essentiel des parcours résidentiels des ménages locaux et dans l'accueil des néo-marseillais, mais il est aussi le premier pôle d'emplois du territoire métropolitain. En même temps qu'il accueille une grande diversité d'activités stratégiques, il offre des emplois à ses propres habitants et à une part importante des actifs marseillais et métropolitains. Ses nombreux équipements culturels, ses événements, ses lieux d'animation, son patrimoine et son histoire, lui permettent de porter le rayonnement de la métropole et constitue un lieu fédérateur et emblématique de l'identité marseillaise et métropolitaine. Capitale régionale, il accueille le siège des principales institutions exerçant à l'échelle régionale et métropolitaine et le siège d'entreprises et organismes internationaux. Doté d'une bonne accessibilité, c'est le principal carrefour des échanges métropolitains. Au sein de ce territoire de 1000 hectares, toutes les fonctions sont réunies et interdépendantes : habiter, travailler, étudier, se divertir (y compris la nuit), se déplacer et accueillir (habitants, touristes, entreprises).

Se positionner à l'échelle nationale et internationale suppose d'être visible par les acteurs des dynamiques économiques actuelles et de demain, notamment les professionnels du numérique et de l'innovation et les étudiants. Comme dans la plupart des métropoles, l'environnement urbain du grand centre-ville se prête tout particulièrement à l'accueil des jeunes talents, qui recherchent l'animation et la diversité des grands cœurs urbains en termes d'aménités (culture, détente, sport, découverte, ...), des opportunités de rencontres et d'expérimentations pour nourrir leur parcours professionnel.

Néanmoins, la dégradation avancée de plusieurs quartiers, et la moindre qualité urbaine qui persiste sur une part importante de ce territoire, remettent en question l'ensemble de ces fonctions, l'attractivité et le rayonnement du grand centre-ville. Malgré son poids, il peine à contribuer au maintien des néo-marseillais, jeunes ménages et familles car il répond peu à leurs attentes en terme de cadre de vie et d'équipements de proximité. La perte d'attractivité résidentielle et la faible lisibilité économique du centre-ville limite l'accueil dans le grand centre-

ville et la métropole d'emplois et fonctions stratégiques, d'activités créatives et innovantes et des populations étudiantes.

1.3. UN GRAND CENTRE-VILLE FRAGMENTE, EN MANQUE D'EQUILIBRE ?

Des quartiers fortement dégradés

Pris dans son ensemble, le grand centre-ville dispose d'une offre résidentielle diversifiée tant en gamme de produits que de prix, et permet à de nombreux ménages de se loger, néanmoins cette diversité n'est qu'apparente et le cloisonnement socio-économique et urbain reste prégnant et tend à se renforcer. Avec une présence importante d'habitat très dégradé, de poches de pauvreté et de conditions de vie qui ne sont pas au niveau, cette situation remet en question la fonction même de l'attractivité et du rayonnement du grand centre-ville de Marseille et de la ville elle-même. En répondant mal aux besoins des habitants, le fonctionnement des marchés immobiliers au sens large crée du mal-logement. Alors que les populations les plus modestes se concentrent dans les quartiers situés essentiellement au nord, les ménages plus aisés s'installent dans d'autres, renforçant ainsi la ségrégation sociale et le déséquilibre social au sein du grand centre-ville. Aujourd'hui, le cumul de difficultés entamé il y a plusieurs décennies, se poursuit et relève de mécanismes encore à l'œuvre, s'aggravant dans de nombreux quartiers, qu'il devient désormais indispensable d'enrayer, dans une logique d'urgence.

L'ampleur des enjeux suppose de définir une stratégie de reconquête adaptée et localisée, s'ancrant sur des espaces prioritaires et des stratégies différenciées suivant les secteurs. Le « desserrement » des poches de précarité pourra s'appuyer sur le développement d'une offre de logements adaptée aux besoins des plus modestes mais aussi, et dans le même temps, à mobiliser les leviers permettant d'équilibrer le profil social, en accueillant une population moins modeste. La priorisation de l'intervention sur l'habitat dégradé et son environnement urbain peut permettre d'y enclencher un changement positif d'image propice à cette diversification. Les secteurs en frange et à l'interface des quartiers à requalifier constituent des sites prioritaires pour le développement de produits attractifs pour des ménages aux revenus plus élevés.

Une fonction économique fragilisée

Le grand centre-ville abrite une grande diversité d'activités et de fonctions économiques stratégiques et décisionnelles, sans toutefois permettre à la métropole d'Aix-Marseille d'atteindre une part remarquable de cadres des fonctions métropolitaines, par rapport aux autres métropoles françaises. Le manque de dynamisme se double d'une visibilité économique brouillée et d'une forte hétérogénéité des dynamiques et positionnements des différents secteurs qui composent le grand centre-ville, résultats d'effets de concurrence en termes de programmation économique mais également de qualité. En effet, les déséquilibres entre pôles économiques du grand centre-ville et la faible dynamique économique générale sont le produit d'une production neuve et de réhabilitation de bureaux insuffisante pour répondre à la diversité du tissu bâti et d'activités du périmètre du PPA. A côté des rythmes soutenus de construction d'immeubles de bureau notamment sur Euroméditerranée, le parc immobilier d'autres secteurs du grand centre-ville reste marqué par la vacance et l'obsolescence.

2. LA RESTAURATION D'UN CADRE DE VIE DE QUALITE COMME LEVIER INDISPENSABLE A L'ATTRACTIVITE GLOBALE DU GRAND CENTRE-VILLE

Bien qu'elles constituent un facteur central, les interventions sur le « bâti », qu'il s'agisse de logements ou d'immobilier économique, ne sauront à elles seules remédier aux dysfonctionnements que connaît le grand centre-ville de Marseille. D'autres leviers et politiques publiques, étroitement liées, apparaissent également indispensables pour redonner à ce territoire un rôle de premier plan dans les parcours de vie de l'ensemble des habitants, dans son positionnement économique et plus largement dans l'attractivité, l'image et le rayonnement du territoire.

La requalification de l'environnement urbain au sens large et le développement des éléments qui contribuent à un cadre de vie attractif et favorable au bien-être des habitants et néo arrivants est centrale. Concrètement, il s'agit d'une mise à niveau générale de l'offre d'équipements et des espaces publics. Même si depuis plusieurs années des interventions importantes ont été menées en termes de requalification, de développement des infrastructures de mobilité et de qualité des espaces publics, celles-ci se sont pour la plupart concentrées sur le cœur historique et les espaces vitrine du grand centre-ville. Hors de ces secteurs, là où vit la grande majorité des habitants de ce vaste territoire, l'environnement urbain reste dégradé et ne se situe pas au niveau de ce que devrait offrir un centre de premier rang à ses habitants.

La reconquête de l'attractivité résidentielle et économique repose sur une offre urbaine globale mieux adaptée aux exigences actuelles et aux objectifs d'équilibre social. Cette offre doit comprendre a minima des produits logements et immobiliers de qualité et diversifiés, avec des prix adaptés pour l'ensemble des ménages, des équipements et services urbains de proximité et des espaces publics apaisés ; la réduction des nuisances urbaines (pollution de l'air, bruits, ...) et l'intensification de la présence de la nature doivent contribuer activement à cette qualité urbaine.

2.1. DES DEFICITS PENALISANT D'EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

Le grand centre-Ville de Marseille est le révélateur des difficultés que connaît la ville en matière d'équipements publics. Pour certains types d'équipements, la difficulté y est exacerbée. Pourtant, Marseille et son grand centre-ville ont les atouts pour pouvoir rééquilibrer l'offre d'équipements et permettre ainsi à ses habitants de pouvoir bénéficier de services de qualité. En effet, l'offre du grand centre-ville se caractérise par les grands équipements d'envergure métropolitaine, mais les difficultés dans l'accès à certains équipements de la vie quotidienne sont prégnantes. Ainsi, les déficits d'équipements du quotidien sont quantitatifs, notamment pour les équipements sportifs, et qualitatifs, particulièrement pour les groupes scolaires qui restent fortement dépendants de l'éducation prioritaire. Ceux-ci peuvent constituer un véritable frein pour l'accueil de certains ménages, et plus particulièrement des familles et jeunes ménages. La densité de ce territoire, et l'importance des besoins militent pour la mutualisation des équipements sportifs, en vue de répondre à la fois aux besoins scolaires et des associations, mais aussi pour le développement d'équipements combinant les pratiques encadrées comme les pratiques libres (plateaux sportifs, parcs et jardins, ...). L'enjeu central pour le grand centre-ville est bien d'améliorer les équipements du quotidien, moteurs de la qualité de vie. C'est la condition sine qua non d'une attractivité résidentielle, et économique pour les actifs, permettant un équilibre socio démographique du grand centre-ville.

2.2. DES MOBILITES VECTRICES DE MUTATION ET D'APAISEMENT DU CENTRE-VILLE

La dynamique de requalification et de transformation du centre-ville engagée depuis plusieurs années, a été fortement impulsée par les projets de transport et les actions sur la mobilité : tramway, semi-piétonisation du Vieux-Port, apaisement de la circulation automobile, ... Les réseaux de transport doivent encore permettre de soutenir les stratégies de développement économiques et de rayonnement culturel, évènementiel ou touristique. La mise en œuvre des projets de tramway doit, au-delà du désenclavement des quartiers les plus dégradés de la Belle-de-Mai et de Saint-Mauront, avoir un impact important sur la requalification, et sur l'accessibilité du secteur Corse-Catalans.

En lien avec la mise en place de la « Zone à Faible Emission » et l'élaboration du « Plan Local de Mobilité », la réduction de l'usage de la voiture constitue une opportunité pour réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores, ce qui constitue un enjeu central pour la restauration d'une qualité de vie acceptable. La réduction de l'occupation automobile sur les trottoirs et l'espace public peut constituer à moyen ou plus long termes un potentiel de revalorisation des délaissés routiers et de certains ouvrages comme les parkings en ouvrage, les stations-services ou les garages.

2.3. UN ESPACE PUBLIC APAISE ET REVALORISE

L'urgence de prévoir une ville durable, saine et résiliente face au changement climatique et aux enjeux sanitaires est aujourd'hui au cœur des réflexions, plus particulièrement dans le contexte de la crise sanitaire actuelle. Outre les nombreux bénéfices de la nature en ville, comme la captation du carbone et de production d'oxygène, la lutte contre les îlots de chaleur, la gestion des eaux, la biodiversité, l'épuration des sols et de l'air, la santé/salubrité et de bien-être physique et psychologique, elle est la clef pour améliorer le confort, l'attractivité et la qualité de vie de ce secteur. Les esplanades, places, parcs et jardins publics constituent des lieux de déambulation, de détente, de convivialité et de pratiques sportives à destination d'une large part de la population (enfants, personnes âgées, sportifs, ...). Ils contribuent à la dynamisation urbaine et peuvent permettre de reconnecter les quartiers au travers de parcours piétons facilités et agréables. En dépit des avancées notables des dernières années, certains quartiers du grand centre-ville restent à cet égard encore peu dotés ; leur attractivité passe par une aération des tissus bâtis. L'amélioration du cadre de vie, notamment par les espaces publics, a donc un impact important sur l'attractivité de l'ensemble du grand centre-ville, en corrélation forte avec la mobilité, l'économie et l'habitat. Elle est un sujet essentiel pour assurer le maintien des familles et emplois dans le centre-ville (espaces publics de qualité et équipés, rues apaisées, accès à des espaces de nature), et est également un vecteur important de

dynamisation économique et touristique. Néanmoins, la reconquête de l'espace public ne peut pas se limiter à leur seul aménagement et implique également d'agir en parallèle sur la gestion urbaine de proximité en traitant les questions de propreté, d'incivilité et dégradations, de sécurité.

3. UN PROJET INTEGRATEUR, AU CROISEMENT D'ENJEUX ET POLITIQUES PUBLIQUES MULTIPLES

3.1. UN TRAITEMENT DU CENTRE-VILLE A LA HAUTEUR DE SES ENJEUX ET DE SON ROLE POUR LA METROPOLE

Marseille et son grand centre-ville présente une des situations locales les plus aiguës de centres anciens dégradés. L'investissement important engagé ces dernières années en matière de restructuration urbaine (OIN, PNRU et NPNRU,...), d'équipements, de services publics et d'aménagement d'espaces urbains (Vieux Port, Tramway, restructuration et apaisement d'infrastructures routières urbaines,...) ainsi que la mise en œuvre de programmes d'actions volontaristes en matière d'habitat (OPAH, Accord partenarial pour une stratégie d'intervention sur les copropriétés dégradées, Engagement Municipal pour le Logement, Programmes de Restauration Immobilière, Protocole LHI...) n'ont permis d'obtenir qu'une amélioration qui reste insuffisante.

Au croisement de nombreuses stratégies métropolitaines, sa place de cœur métropolitain implique d'être reconnue, acceptée et traduite de façon tangible dans les démarches et stratégies au-delà du seul périmètre du PPA, mais également au-delà des politiques publiques portées par la Métropole. Cette reconnaissance suppose d'être partagée avec l'ensemble des acteurs de la ville et de la métropole, au-delà des signataires du PPA, à l'instar de l'enjeu universitaire co-porté avec Aix Marseille Université. Elle suppose notamment que ces acteurs, notamment les institutions publiques, traduisent leur volonté affichée dans le cadre de la localisation de leurs établissements, et coordonnent la mise en œuvre de leurs actions pour concrétiser de véritables effets de leviers.

3.2. UNE SITUATION D'URGENCE A TRAITER PRIORITAIREMENT, UNE STRATEGIE DE LONG TERME A PARTAGER

Le drame de la rue d'Aubagne du 5 novembre 2018, a signifié l'urgence à agir. Très fortement dégradés (bâti et environnement urbain) les quartiers de Noailles, Saint-Mauront, Pelletan-Villette, Belle de Mai, Belsunce et des Grands Carmes et se caractérisent par un habitat privé potentiellement indigne qui atteint, en moyenne, près de la moitié du parc des résidences principales privées (et jusqu'à 75% pour certains secteurs). L'occupation y est très précarisée, où la quasi-totalité des ménages sont pauvres et captifs de leurs conditions de logements. La déqualification de ces quartiers se poursuit, principalement sous l'effet conjugué de dynamiques démographiques importantes et d'un « dysfonctionnement » des marchés immobiliers, doit être enrayée de manière prioritaire, afin d'offrir aux ménages les plus fragiles des conditions d'habitat et de vie décentes.

Au vue de la complexité des dysfonctionnements, la mise en œuvre des actions et mesures d'urgence s'étendra probablement au-delà des 15 ans du PPA, et appelle donc à la définition d'une vision et d'une stratégie au long cours. Parallèlement, celle-ci nécessite d'être globale, en prenant en compte l'ensemble du périmètre, les spécificités et rôle de chaque quartier qui le compose. En effet et à titre d'exemple, le quartier de Saint-Mauront, aujourd'hui parmi les plus dégradé et précarisé du périmètre et d'Europe, constitue une pièce essentielle à la réussite de la relance de l'attractivité de l'ensemble du grand centre-ville. Par son positionnement au croisement de l'OIN Euroméditerranée phase 1 en cours d'achèvement, du début de la phase 2 et de ce grand centre-ville, il constitue un secteur clef et peut être le support idéal d'innovation et de nouveaux modes de faire.

La définition d'objectifs démographiques et de rééquilibrage du « peuplement » au centre des enjeux du grand centre-ville

Parallèlement, l'absence d'objectifs démographiques et de stratégie de rééquilibrage partagés peuvent conduire à des contradictions, à une difficulté de mise en œuvre à moyen ou long terme qu'il s'agit d'anticiper en définissant une stratégie et une ambition à plus long terme, au-delà du temps PPA. En effet, l'intensification de la production d'offre, neuve et dans l'existant, apparait nécessaire pour faire face à des besoins importants. Néanmoins, la situation de l'habitat dans le grand centre-ville s'inscrit au cœur de plusieurs paradoxes qu'il s'agit de partager et mettre au débat avec les partenaires et décideurs. L'inévitable contraction de l'offre en logements induite par les besoins d'aération des tissus des quartiers notamment les plus dégradés, l'augmentation des besoins en logements en lien avec l'objectif de maintien des populations énoncé dans le contrat PPA et dans la stratégie « post rue d'Aubagne », et enfin la volonté d'accueil de nouvelles populations en vue de rééquilibrer

socialement le grand centre-ville mettent à jour des points de blocage en terme de « capacité ». Parallèlement, des mécanismes ségrégatifs sont toujours à l'œuvre à une échelle plus large et viennent renforcer l'enjeu de solidarité et de complémentarité avec d'autres quartiers infra PPA et d'autres opérations. Pour ce faire, l'articulation et la mise en cohérence des différentes études et stratégies touchant à l'habitat sont indispensables à l'échelle du PPA, de la ville mais aussi à l'échelle de la Métropole, avec l'ensemble des acteurs.

3.3. L'AMENAGEMENT DES EQUILIBRES, COMPLEMENTARITES ET SYNERGIES AU COEUR DES ENJEUX DE REUSSITE DU PROJET

Le centre-ville constitue le lieu de plusieurs opérations d'envergure : OIN Euroméditerranée, Opération Grand Centre-Ville, PRU Centre-Nord et Saint-Mauront, Projet Quartiers Libres, Démarche Ambition Centre-Ville, AVAP de Marseille, Opération « Ici Marseille change ». La coordination insuffisante de ces opérations a pu conduire à alimenter une concurrence entre projets commerciaux et tertiaires du grand centre-ville et certains espaces d'interface entre ces opérations n'ont pas bénéficié des dynamiques des quartiers voisins. Le succès du projet suppose donc de veiller aux équilibres, complémentarités et synergies à promouvoir entre les différents secteurs du centre-ville (centre historique, Euroméditerranée, Quartiers Libres St Charles Belle de Mai, quartiers périphériques). En tout état de cause, la coordination et articulation des opérations, dispositifs et projets (QPV, OPAH-RU, requalification des espaces publics, redynamisation commerciale...) implique de développer les synergies et effets levier suffisants pour la requalification des quartiers les plus dégradés du centre-ville.

Parallèlement, le grand centre-ville continue de pâtir fortement du développement d'une offre concurrentielle dans sa périphérie proche et lointaine. La plupart des fonctions est concernée : zones et pôles commerciaux, zones tertiaires de bureaux, campus d'enseignement supérieur, habitat pavillonnaire, Des moratoires et dispositions limitant les développements périphériques ont été imaginés. Elles pourraient conduire à assumer une discrimination positive au profit de ce territoire et à systématiser le réflexe d'examiner tout projet structurant hors de ce périmètre pour vérifier qu'il ne va pas affecter sa vitalité ou son processus de requalification ou s'il ne peut pas y être réalisé.

3.4. LE DEPLOIEMENT SPATIAL DES POLITIQUES DE REQUALIFICATION

Le déploiement des interventions visera à réduire les handicaps structurels existant au sein du grand centre-ville. Les secteurs du centre-ville, autour de la Belle-de-Mai et vers l'avenue de la Corse /Vauban, devraient notamment être désenclavés à terme au travers de projets de transport en commun en site propre et de requalification de l'espace public.

La fragilité du tissu commercial face à la concurrence périphérique et sa segmentation physique nécessitent d'organiser sa consolidation sur des axes et secteurs ciblés. Il en va de même pour les activités de bureau dans le centre historique, à revitaliser sur les sites où le marché est relativement actif.

3.5. UN ESPACE PRIVILEGIE D'EXPERIMENTATION ET D'INNOVATION

Le PPA peut être l'occasion de tester in vivo la redynamisation d'un secteur central, emblématique d'un nouveau modèle de développement urbain. Son succès suppose que des solutions novatrices soient apportées. Plusieurs innovations sont déjà intégrées à la démarche : recours à des dispositifs d'aménagement récemment définis par la loi ELAN (contrat de PPA, GOU, SPLA IN), mesures dérogatoires ou faisant évoluer la réglementation nationale pour renforcer les outils de lutte contre l'habitat privé dégradé, lutte contre les marchands de sommeil, organisation ad hoc des services, ... Au regard des constats posés, d'autres champs d'expérimentation peuvent d'ores et déjà être identifiés :

- L'organisation de la coordination permanente des institutions, acteurs publics, entreprises et associations pour converger sur la stratégie et assurer sa mise en œuvre efficace,
- L'amplification et le développement des process de co-construction avec la population, afin de mieux tenir compte des attentes et usages, renforcer l'acceptation du projet, améliorer le vivre ensemble et mobiliser les énergies, mais également contribuer à l'amélioration de la gestion urbaine de proximité ;
- La conduite du renouvellement urbain, en valorisant la diversité des formes de recyclage urbain (réhabilitation, changement de vocation, naturation, rénovation ...) et leur aspect transitoire possible,

- La conception de nouveaux produits immobiliers, pour le logement et l'accueil des entreprises, en vue de répondre aux objectifs d'équilibre social et d'attractivité, en s'appuyant notamment sur la mise en place de nouveaux montages et partenariats originaux ;
- L'évolution des modes de faire, en favorisant l'urbanisme « tactique », qui vise à s'inscrire dans une logique du faire, d'évaluation des actions et mesures mises en œuvre et d'adaptation, évolution de celles-ci en fonction des résultats.
- La conception et l'exploitation d'une nouvelle génération d'équipements urbains, compatibles avec un tissu bâti dense et répondant à la fois aux besoins scolaires, associatifs et de pratiques libres, dans une logique de mutualisation et d'efficience des investissements publics ;
- La mise en place de moratoires sur des projets structurants, comme les grandes surfaces commerciales ou les relocalisations d'emplois publics en l'attente d'arbitrage politique définitif ;

Par ailleurs, la crise actuelle appelle un niveau accru d'exigence et de résilience des politiques de redynamisation. Les centres villes, et celui de Marseille en premier lieu, sont particulièrement concernés par les impacts de la crise, dans ses dimensions sanitaires mais aussi sociales et économiques. Les politiques mobilisées par le projet se trouvent réinterrogées, par exemple aux plans :

- de l'amélioration de l'hygiène du quotidien, notamment à travers les dispositifs d'assainissement, de nettoyage des espaces publics, d'évacuation des déchets, ...
- du risque d'un nouveau desserrement résidentiel dont le centre-ville serait la première victime, impliquant la recherche d'un habitat urbain plus attractif, valorisant notamment la nature et les espaces publics et semi-privatifs ;
- de l'adaptabilité du tissu économique (notamment le tourisme, le commerce ...) et du risque d'affaiblissement culturel et de l'animation ;
- de l'évolution du e-commerce, et de son impact sur le commerce traditionnel et la logistique, et de la généralisation du télétravail, et de ses conséquences sur le marché du bureau et sur la ville en général ;
- de l'évolution des mobilités, notamment des flux et parts modales, du recours croissants aux mobilités douces et de la conception des espaces publics ;
- du renforcement de la proximité et des circuits courts, avec la priorité donnée au local.
- ...

L'ensemble de ces questions s'ordonne autour de la notion de résilience, de prise de conscience, de réactivité et d'adaptation aux aléas très divers. Le grand centre-ville de Marseille peut ainsi être le porte-étendard de la résilience et de la conception d'un nouveau modèle de développement.

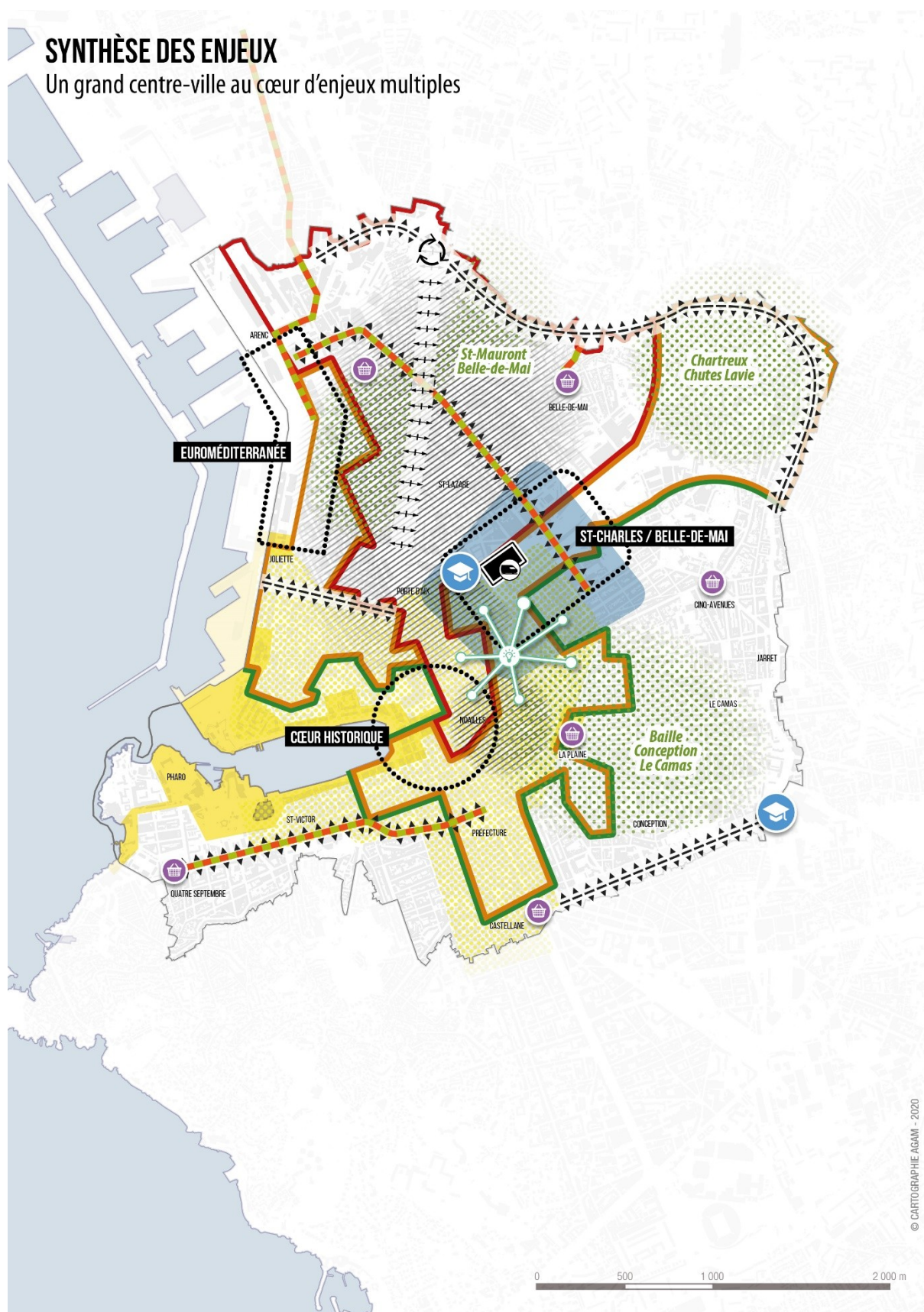
3.6. UN PROJET INTEGRATEUR, DES POLITIQUES SECTORIELLES, ECHELLES ET TEMPORALITES, NECESSITANT UNE VISION ET UN PILOTAGE UNIQUE

Le projet, global et évolutif, nécessite de traiter simultanément de l'ensemble des fonctions urbaines, d'intégrer les politiques publiques développées sur son périmètre, et de tenir compte de celles susceptibles de l'impacter. Il implique d'agir à toutes les échelles, dans des temporalités différenciées (PPA, GOU, secteurs urbains-quartiers, îlots opérationnels de 1ère phase, etc.) en rattrapage de situations dégradées et en expérimentation de nouvelles solutions. La gestion stratégique du projet nécessite de mettre en place un monitoring urbain qui permette de mesurer finement et en temps réel les dynamiques urbaines, en cherchant à déverrouiller la question des données localisées.

Sa réussite nécessite un portage politique et technique fort, garants du niveau d'ambition et de la stratégie mais également de sa mise en œuvre opérationnelle dans la durée. Cet impératif doit permettre et faciliter la coordination et la mise en synergie de l'ensemble des partenaires, opérateurs et politiques publiques dans une même perspective et vers des objectifs communs. Les interventions et la mise en œuvre de la stratégie, vont s'inscrire dans le temps long, probablement bien au-delà du temps « PPA » et du traitement des situations d'urgence qu'appellent ce territoire. Cette temporalité particulière, et l'absence de visibilité sur les évolutions des modes de vie et usages à très long terme, implique de passer d'une logique « d'aménagement » à une intervention publique « tactique ». Le renouvellement des modes de faire constitue un enjeu important dans la

réussite du projet, en privilégiant une évaluation in itinere des actions, portant davantage sur la cohérence et la pertinence, et permettant de faciliter l'ajustement, voire la réversibilité des mesures qui seront mises en œuvre.

4. CARTE DE SYNTHÈSE



Habitat



Secteurs sinistrés à relever prioritairement et à rééquilibrer



Secteurs fragilisés à conforter



Secteurs diversifiés, d'appuis au rééquilibrage de l'offre

Nature en ville / espaces publics



Secteurs à enjeux de végétalisation et d'aération



Espaces vitrines et de grands équipements



Grands axes urbains à apaiser et requalifier



Sous-face autoroutière à apaiser et à réinvestir

Économie



Pôles économiques et tertiaires structurants



Centralités commerciales de proximité à conforter ou à créer



Vitrine urbaine de l'innovation à constituer ou à conforter



Pôle d'enseignement supérieur



Pôle étudiant à affirmer

Équipements



Enjeu de modernisation en lien avec l'éducation prioritaire

Mobilités



Projet d'itinéraire mixte (tramway et vélo)



Zone à apaiser



C. ENJEUX THÉMATIQUES

1. LA LUTTE CONTRE LE DÉCROCHAGE DES QUARTIERS DÉGRADÉS ET PRÉCARISÉS, ENJEU PRIORITAIRE DU CENTRE-VILLE

29% du parc de logements de la ville

22 % des logements potentiellement indignes vs 13% à l'échelle de la ville

49% des logements indignes de Marseille localisés dans le périmètre PPA

33% de ménages sous le seuil de pauvreté vs 27% pour Marseille

51% d'emménagés récents très modestes vs 42% pour Marseille

Avec près de 130 000 logements, le grand centre-ville est au cœur des trajectoires de vie des marseillais mais aussi des métropolitains (28% des logements et plus du tiers des emménagements de la ville chaque année). Il constitue un vecteur essentiel des parcours résidentiels des marseillais et assure également une fonction d'accueil majeure auprès des néo-marseillais. Même si, pris dans son ensemble, le grand centre-ville dispose d'une offre résidentielle diversifiée tant en gamme de produits que de prix, et permet à de nombreux ménages de se loger, cette diversité n'est qu'apparente et le cloisonnement urbain et socio-économique reste prégnant. Avec une présence importante d'habitat très dégradé, de poches de pauvreté et de conditions de vie qui ne sont pas au niveau, cette situation remet en question la fonction même de l'attractivité et du rayonnement du grand centre-ville de Marseille et de la ville elle-même. En répondant mal aux besoins des habitants, le fonctionnement des marchés immobiliers au sens large crée du mal-logement. Aujourd'hui, le cumul de difficultés entamé il y a plusieurs décennies, se poursuit et relève de mécanismes encore à l'œuvre, s'aggravant dans certains quartiers, qu'il devient indispensable d'enrayer.

Au sein du grand centre-ville, trois grands types de territoire se distinguent en fonction de la qualité de l'habitat et fonctionnement des marchés immobiliers mais aussi de leur occupation sociale :

- les plus décrochés, essentiellement situés dans le 3ème arrondissement, où le cumul de difficultés immobilières, sociales et urbaines est le plus marqué ;
- ceux dégradés et fragilisés mais dans lesquels une certaine mixité sociale existe et qui assurent un rôle essentiel dans les parcours résidentiels des ménages notamment modestes ;
- Enfin, des territoires plus diversifiés en terme de peuplement et où le patrimoine bâti et l'espace public sont de meilleure qualité et plus « apaisés ».

4.1. DES SECTEURS SINISTRES A « RELEVER » PRIORITAIREMENT

Saint Mauront, Pelletan-Villette, Belle de Mai, Belsunce, Grands Carmes, Noailles

Très fortement dégradés, ces secteurs se caractérisent par un habitat privé potentiellement indigne qui atteint, en moyenne, près de la moitié du parc des résidences principales privées (jusqu'à 75% pour certains secteurs) et une occupation très précarisée, où la quasi-totalité des ménages sont pauvres. La déqualification de ces quartiers se poursuit principalement sous l'effet conjugué de dynamiques démographiques importantes et d'un « dysfonctionnement » des marchés immobiliers.

Ils se caractérisent par une forte densité de peuplement, une natalité importante et l'arrivée de populations très précaires. Ces secteurs se distinguent également par un profil plus familial (39 % de familles vs 28% à l'échelle du périmètre dans son ensemble). Avec davantage de « grands ménages » mais une majorité de petits appartements locatifs (73 % du parc de logements), le phénomène de sur-occupation y est de fait important et générateur de conditions de vie dégradées. Le marché immobilier, bien qu'actif en terme de volume de transactions (29% de l'ensemble des transactions du grand centre-ville pour 19% du parc de logements), se caractérise par les prix les plus faibles du grand centre-ville alimentant ainsi une spirale de déqualification. Avec un prix moyen de 1 420 €/m² et pouvant aller, dans les secteurs les plus dégradés jusqu'à moins de 900 €/m², ces secteurs constituent une véritable « opportunité » pour des investisseurs peu scrupuleux et peu enclins à l'amélioration du patrimoine.

Ce sont également ces quartiers, et plus particulièrement ceux du 3^{ème} arrondissement, qui ont connu un développement important de la production neuve en lien avec l'opération Euroméditerranée et de grandes opérations en renouvellement urbain et la reconstitution de l'offre ANRU.

4.2. DES SECTEURS DE TRANSITION RESIDENTIELLE FRAGILISES A CONFORTER ET « REGULER »

Secteur boulevard national, Panier, Opéra, Chapitre, Notre Dame du Mont,

Ces territoires, ont un peuplement fragilisé composé de ménages pauvres, mais ils sont plus « mixtes » que les secteurs précédents (ménages en emploi précaires, étudiants, personnes âgées isolées...). Le parc dégradé y est aussi présent mais en moindre mesure. Ils se caractérisent également par la présence d'une vacance structurelle significative. Permettant à des ménages modestes de démarrer leur parcours résidentiel ou de se loger durant des situations de crise, ils sont indispensables dans le fonctionnement résidentiel global de la ville et il semble nécessaire de conforter cette fonction tout en la régulant.

4.3. DES SECTEURS PLUS DIVERSIFIES, COMME LEVIER ET APPUI DU DESSERREMENT DE LA PRECARITE

Secteurs l'Est et Sud-Ouest du centre : d'une ceinture allant de Chutes Lavies jusqu'au secteur de la Timone, puis Baille jusqu'au Pharo / Catalans

Au sein de ces secteurs, le profil de la population y est plus diversifié. Ils bénéficient d'une meilleure qualité du bâti même si, ponctuellement, la présence d'habitat dégradé peut exister.

Plus résidentiels que le reste du grand centre-ville, certains connaissent une présence de familles plus importante, en lien avec un cadre de vie et environnement urbain plus apaisé.

Composé de logements familiaux (3, 4 pièces) et en propriété occupante plus importante, la mobilité résidentielle y est logiquement plus faible (14 %). Le marché immobilier est le moins « actif » du centre, en lien notamment avec des prix les plus élevés du périmètre PPA et de la ville de Marseille avec 3 500 € / m² en moyenne mais une gamme élargie de prix en fonction des quartiers. Toujours en lien avec des niveaux de prix élevés, les quartiers situés vers le Pharo, Catalans connaissent, plus que les autres, une surreprésentation des seniors parmi les acquéreurs.

Ces territoires, plus particulièrement ceux où les potentialités en renouvellement urbain pourraient s'avérer importantes constituent une opportunité et un levier à l'amélioration, notamment sociale, des quartiers les plus dégradés. En effet, la requalification des quartiers les plus dégradés induira nécessairement des besoins en relogement et interrogeront également la question du peuplement.

4.4. UNE FRAGMENTATION DU GRAND-CENTRE VILLE QUI INTERROGE SON EQUILIBRE GLOBAL

Pour les deux premiers types de territoires des interventions massives sur l'habitat semblent indispensables, tout autant que l'accompagnement social de leurs habitants et la prise en compte des mécanismes cumulatifs. En effet, au-delà des caractéristiques propres à ces quartiers, d'autres éléments plus globaux viennent également alimenter leur décrochage, mais aussi renforcer les dynamiques de ségrégation sociale et territoriale à une échelle plus large. Apporter de la diversité d'habitat dans chaque secteur du périmètre constitue un enjeu central, tout autant qu'y améliorer la qualité résidentielle (*cf. infra partie 4*).

Le fonctionnement des marchés immobiliers et la structure du parc accentuent et alimentent la fragmentation du centre-ville. La recherche d'un meilleur équilibre social et de conditions décentes de logements pour l'ensemble des habitants et enfants du centre-ville induit une intervention et une régulation, dans le cadre d'une politique globale de l'habitat impliquant l'ensemble des partenaires publics et privés. Territoire vaste et connaissant des mutations permanentes, le centre-ville possède le potentiel nécessaire pour aboutir à cette diversification et appelle non seulement des interventions directes de résorption de l'habitat indigne et dégradé mais également :

- Une intensification de la programmation de logements, en particulier sociaux publics ou privés conventionnés. Sous tendue, la question de la mixité du peuplement au sein de ce vaste périmètre mais également à une échelle plus large, celle de la ville a minima, implique d'être questionnée. Il s'agit ainsi

de « desserrer » les poches de précarité, en développant une offre adaptée aux besoins des plus modestes, tout en mobilisant les leviers permettant d'accueillir une population plus aisée.

- Un confortement des territoires où la mixité sociale est acquise. En effet, la troisième typologie de secteurs bénéficie de caractéristiques d'occupation plus diversifiées, d'une meilleure qualité de logements, appuyées par un espace public plus « apaisé ». L'identification et l'organisation de ces secteurs, que l'on pourrait qualifier « d'appui » au sein du périmètre PPA et à l'échelle de la ville en fonction de leur accessibilité, constituent un levier central pour une diversification sociale des secteurs les plus dégradés.

4.5. LE GRAND CENTRE-VILLE, MOTEUR RESIDENTIEL ESSENTIEL

Aujourd'hui le centre-ville compte 215 000 habitants (un quart de la population marseillaise) et 108 500 ménages. Si les jeunes y sont surreprésentés (31% des habitants ont moins de 25 ans en 2016), les 25-40 ans y sont aussi très présents. Ainsi, les moins de 40 ans regroupent plus de la moitié de la population du centre. En forte croissance démographique avec 1 132 habitants supplémentaires chaque année entre 2011 et 2016 (0,54% par an contre 0,27%/an pour Marseille), il connaît une double dynamique : vieillissement et forte natalité. Vieillissant, avec 520 personnes de 65-79 ans supplémentaires par an, cette population est celle qui augmente le plus (+2,25% par an). Les couples 40-54 ans avec enfants augmentent aussi. La croissance démographique et celle du nombre d'enfants sont les plus fortes dans les quartiers les plus paupérisés.

4.5.1. Une présence des familles à conforter

A l'échelle du grand centre-ville, les familles sont légèrement moins présentes qu'à celle de la ville. Avec près de 28 000 ménages avec enfants, elles représentent 28% des ménages dont 45% de familles monoparentales contre respectivement 30% et 40% pour Marseille. Néanmoins, leur présence est très hétérogène et concentrée dans quelques quartiers et leur profil social très contrasté.

- Les quartiers les plus paupérisés des 1er et 3ème arrondissements voient des familles en proportion plus importante (38% des ménages ; les familles nombreuses représentant 29% de ces ménages contre 18% à l'échelle du PPA). La population d'enfants y est nombreuse dans des espaces très inadaptés à ce public (habitat dégradé, absence d'espaces publics adaptés, peu d'équipements dédiés...).
- Certains quartiers (Saint Charles/Flammariou, Chartreux, 5 avenues, Chutes Lavie, Lonchamp) plus propices à l'accueil de familles en terme de structure du parc (logements plus grands mais également d'environnement urbain) où elles sont plus représentées et attirées.
- D'autres quartiers comme Joliette, Préfecture, Saint Victor, Hôtel de ville, Conception et les parties Est de 5 avenues et Camas, où les familles sont encore peu présentes mais en croissance et pourraient encore augmenter sous l'effet d'un renouvellement générationnel et d'une structure du parc favorable.

L'enjeu de la présence de familles dans le centre-ville se joue à un double niveau pour le grand centre-ville. D'une part, la problématique de l'adaptation de l'offre d'équipements, de services et de l'espace public à cette population apparaît comme une condition essentielle pour le renforcement de leur présence, notamment dans des secteurs comme Joliette et autour du boulevard Baille, dans une couronne située sur les franges est du grand centre-ville. D'autre part, la maîtrise de la programmation habitat et des niveaux prix constitue un autre levier pour permettre le maintien et l'accueil de nouvelles familles. Parallèlement, les quartiers de l'hyper centre et quartiers dégradés où elles sont déjà fortement présentes et vivent dans des conditions inadaptées nécessitent une adaptation et mise à niveau de l'environnement urbain en même temps qu'une programmation logements adaptée tant en terme de typologies que de prix.

4.5.2. Une population jeune et étudiante levier, supplémentaire à la transformation du centre-ville

Le poids de la présence des étudiants dans les changements socio-spatiaux, dans l'évolution de la ville et des quartiers est majeur. C'est un facteur qui peut accompagner la transformation du centre-ville de Marseille. Ce n'est pas pour autant un facteur « magique » et il nécessite de conforter les facteurs d'attractivité des jeunes dans le centre, en particulier des étudiants. La mise en place des mécanismes régulateurs est également essentielle. Cela passe par la stratégie d'enseignement supérieure du territoire, la promotion de son image mais aussi des

actions très concrètes: sécurité, services et équipements dédiés, maîtrise des prix des loyers et développement d'une offre innovante et alternative.

Le grand centre-ville est plus « jeune » que le reste du territoire de Marseille mais leur nombre diminue. Ils restent relativement peu nombreux dans l'hyper-centre, là où pourtant sont présents les sites universitaires et les équipements qui leur sont dédiés. Ils préfèrent se concentrer plus en périphérie des sites et pôles universitaires.

Ainsi, deux pôles où logent « jeunes et étudiants » se distinguent :

- **Le pôle Conception/Castellane/Préfecture** où les étudiants se trouvent à proximité des grands sites universitaires, bien desservis avec une présence importante de commerces et services et une offre de grands logements propices à la colocation. Ils y trouvent les ingrédients d'une ambiance qu'ils recherchent et des niveaux de loyers souvent plus abordables qu'en location individuelle.
- **Le secteur Euroméditerranée**, où la population des jeunes est en croissance forte en lien avec une offre locative abondante et bien desservie et la présence de résidences services privées. C'est un secteur qui est plus « fonctionnel » qu'un réel lieu de vie étudiant. Les ingrédients d'une réelle « vie étudiante » y sont à construire.

4.6. DES MECANISMES DE CUMUL DE DIFFICULTES A L'OEUVRE

4.6.1. Un parc de logement social insuffisant pour répondre aux besoins

Avec seulement 11% de logements sociaux (au sens Filocom) à l'échelle du périmètre (18% pour Marseille) pour une population qui y est éligible pour près de 70% (58% pour Marseille), l'insuffisance d'une offre adaptée aux besoins des ménages les plus modestes contribue à alimenter les mécanismes de mal logement. Les difficultés d'accès au logement à une échelle plus large sont telles (logements privés chers, garanties) que les plus fragiles – plus nombreux qu'ailleurs – n'ont d'autres solutions que de recourir à un parc privé déqualifié, moins regardant. L'insuffisance d'une offre sociale publique adaptée aux besoins des ménages les plus modestes, cumulée aux effets du renouvellement urbain massif (disparition de logements spacieux et très peu chers plus particulièrement au sein des quartiers d'habitat social en lien avec les opérations PNRU et des besoins en relogement induits), tendent à favoriser le report des populations précaires dans les quartiers les plus dégradés du PPA (au sein du 3^{ème} arrondissement essentiellement) qui constituent parmi les seules « opportunités » de se loger. Ainsi, 40% des ménages très modestes de Marseille qui changent de logement s'installent au sein du périmètre. Avec le démarrage du NPNRU et le renouvellement du parc social programmé hors du périmètre PPA, cette tendance risque de se renforcer.

La production d'une offre sociale publique à bas coût gagnerait à être anticipée dans la stratégie du PPA d'autant plus que ces territoires ne sont pas en capacité de se redresser seuls, c'est-à-dire grâce aux seuls mécanismes du marché, qui alimentent d'ailleurs les processus de déqualification via des prix immobiliers anormalement bas (cf. *infra* 1.1). Elle est aussi le fait d'un modèle économique de la construction neuve inadapté au contexte du centre-ville, qui peine à répondre aux besoins des ménages notamment en terme d'accessibilité financière.

4.6.2. Une production neuve insuffisamment diversifiée et attractive

Les quartiers les plus dégradés (essentiellement ceux du 3^{ème} arrondissement) souffrent d'une image stigmatisée et concentrent des dysfonctionnements multiples où il s'avère difficile, voire impossible, d'attirer des ménages aux profils plus aisés et ce, même en menant des efforts sur le développement d'une offre neuve de meilleure qualité. Dans ces quartiers, le fonctionnement des marchés immobiliers est essentiellement dominé par les investisseurs (dans l'ancien comme en neuf) et tend en réalité à renforcer les mécanismes de déqualification à l'œuvre. Dans les opérations neuves récentes, le profil des propriétaires occupants reste modeste et les professionnels observent d'ores et déjà des difficultés à faire face aux charges de copropriété.

Effectivement, la stratégie de diversification de la population par « l'offre » s'avère dans son ensemble « inopérante », et risque, à moyen ou long termes, de participer à l'aggravation de la situation de ces quartiers. La réalisation au cours des 15 dernières années d'opérations neuves notamment en promotion privée et ventes en bloc (plus particulièrement dans le 3^{ème} arrondissement et certains secteurs d'Euroméditerranée) n'ont pas réellement permis d'inverser les logiques de déqualification existantes et parviennent difficilement à accueillir une population moins pauvre. En effet, hors des secteurs « vitrine » d'Euroméditerranée, les plus côtés

(Joliette/littoral), le développement de l'offre neuve récente, et plus particulièrement dans le 3ème arrondissement, n'a pas eu l'effet levier envisagé initialement. Les greffes urbaines d'envergure (macro-lots) « souffrent » pour certaines de leur insertion dans l'environnement urbain et d'éléments de proximité dégradés.

La construction neuve dans le territoire du PPA a été très dynamique ces dernières années sur les secteurs en renouvellement urbain (Euroméditerranée et 3ème arrondissement), mais reste plus limitée dans le reste du grand centre-ville. Ainsi, en 10 ans ce sont près de 6 000 logements neufs qui y ont été livrés. Mais il s'agit de produits peu diversifiés qui ne favorisent pas la diversification du peuplement du grand centre-ville. Elle s'est, pour plus de la moitié de la production, orientée vers des produits locatifs privés à destination des investisseurs (52%) et pour 28% des logements sociaux. Le parc en propriété occupante y est très minoritaire. Les petites typologies et les petites surfaces y sont surreprésentées renforçant ainsi une structure du parc déjà dominée par ce type de logements. Seuls 22% des propriétaires de ces « logements neufs » sont des marseillais (4% des propriétaires occupants), situation qui témoigne de la problématique d'image et d'attractivité du territoire pour des acquéreurs extérieurs au périmètre. Dans les secteurs les plus dégradés, près de 40% des emménagés dans ce parc sont des ménages très modestes, pour seulement 27% de ménages plus « aisés ». Alors que les plus modestes se concentrent dans certains quartiers, les plus aisés s'installent dans d'autres, renforçant ainsi la ségrégation sociale du périmètre PPA.

L'enjeu pour la collectivité dans le grand centre-ville est de mieux maîtriser la programmation de logements, afin de produire des logements plus confortables, limiter les petites surfaces, plus particulièrement dans les quartiers déjà dominés par ces logements, et rendre l'accès à la propriété attractive et financièrement abordable. Au-delà de ces grands enjeux, plusieurs éléments complémentaires, mais pouvant constituer des leviers essentiels à l'amélioration de la production neuve, gagneraient à être réinterrogés :

- La question de la taille des opérations, en développant de plus petits programmes et en limitant les macro-lots, afin de permettre les péréquations entre opérations dans une logique d'équilibre financier des programmes, sans passer par la péréquation social/privé. La régulation des ventes à investisseurs peut également constituer un levier intéressant notamment pour certains secteurs.
- La question de la « mixité sociale » au sein des opérations gagnerait à être ré-envisagée et questionnée, plus particulièrement dans un contexte de renforcement du développement d'une offre de logement (très) social adaptée.
- La question de l'évolutivité des produits et du développement de produits « innovants » apparaît également centrale, afin de rendre plus attractive cette offre neuve. Le développement et la prise en compte de la maîtrise d'usage au sein des projets pourrait également constituer un véritable levier complémentaire et favoriser l'impulsion d'un changement positif d'image propice à l'accueil de nouveaux ménages plus aisés. La création de « produits » plus attractifs permettrait d'attirer des ménages aux revenus plus élevés et diversifiés (familles, jeunes actifs, classes créatives en lien avec les cibles de développement des activités d'innovation et artisanat,...). Les quartiers en frange et à l'interface des quartiers requalifiés pourraient, dans un premier temps, constituer des sites prioritaires pour le développement de cette offre.
- Dans une perspective de développement du statut de la propriété occupante au sein du périmètre, plus particulièrement dans les quartiers les plus dégradés, la mise en place des dispositifs d'accompagnement pour les propriétaires occupants modestes, en amont de l'achat et dans la durée, apparaît également centrale.
- La recherche de nouveaux modes de gestion, notamment pour les opérations en acquisition/amélioration, peut également constituer un levier, dans la perspective d'une intensification de la production « aidée » en secteur « diffus ».

4.6.3. Des stratégies « logements » parfois contradictoires

L'intensification de la production d'offre, neuve et dans l'existant, apparaît nécessaire pour faire face à des besoins importants. Néanmoins, la situation de l'habitat dans le centre s'inscrit au cœur de plusieurs paradoxes :

- une contraction de l'offre : les objectifs d'aération des tissus conjugués à un parc de petits logements induiront nécessairement, à terme, une baisse du volume de logements au sein de certains quartiers ;
- des besoins croissants : l'objectif de maintien des populations énoncé dans le contrat PPA et dans la stratégie « post rue d'Aubagne », combiné à une volonté d'accueil de nouvelles populations en vue de

diversifier le centre-ville, génèrent mécaniquement des besoins supplémentaires (liés au desserrement, à l'accueil de nouveaux ménages et à la dynamique démographique endogène,...)

- des mécanismes ségrégatifs toujours à l'œuvre : les relogements ANRU (démolition) estimés à près de 900 logements par an (hors besoins en relogements induits par des opérations de recyclage immobilier au sein du centre-ville) provoquent des effets de concentration très forts de l'offre à très bas loyers dans le parc social « ancien » résiduel mais aussi, au regard des difficultés à mobiliser du foncier abordable, une concentration de la reconstitution de l'offre dans des territoires déjà paupérisés.

Ces éléments mettent à jour des points de blocage en terme de « capacité » y compris avec la mobilisation du parc vacant de longue durée estimé à environ 2500 logements en l'état. Ce constat renforce l'enjeu de solidarité et complémentarité avec d'autres quartiers infra PPA et d'autres opérations. Pour ce faire, l'articulation et la mise en cohérence des différentes études et stratégies touchant à l'habitat sont indispensables à l'échelle du PPA, de la ville mais aussi à l'échelle de la Métropole.

4.6.4. Une connaissance du potentiel vacant et dégradé à affiner

Des potentiels existent au sein même du centre-ville à travers notamment la vacance. Mais également le parc de logements très dégradés (même si celui-ci est occupé). Ces « potentiels » sont particulièrement élevés dans le centre-ville. Le parc très dégradé se situe essentiellement dans les quartiers d'habitat situés au Nord du centre-ville. La vacance lourde est plus « éparse » mais elle peut également recouvrir des situations de locations touristiques non déclarées dans les quartiers plus attractifs. La connaissance des capacités réelles du grand centre-ville nécessite de diagnostiquer plus finement ce parc, afin de repérer les secteurs et potentialités de renouvellement de l'offre. Mais aussi, d'anticiper les points de blocage en terme de capacités et donc de relogements.

Au sein du territoire du PPA se localisent près de 2500 logements vacants « lourds » (de plus de 5 ans d'après Filocom) et près de 2 300 logements très dégradés (noyau dur des logements potentiellement indignes). La moitié des logements vacants sont de très petites surfaces, moins de 35 m² et 34% mesurent entre 35 m² et 54 m², 29% mesurent entre 54 et 74 m². 88% de ce parc est très ancien, construit avant 1948.

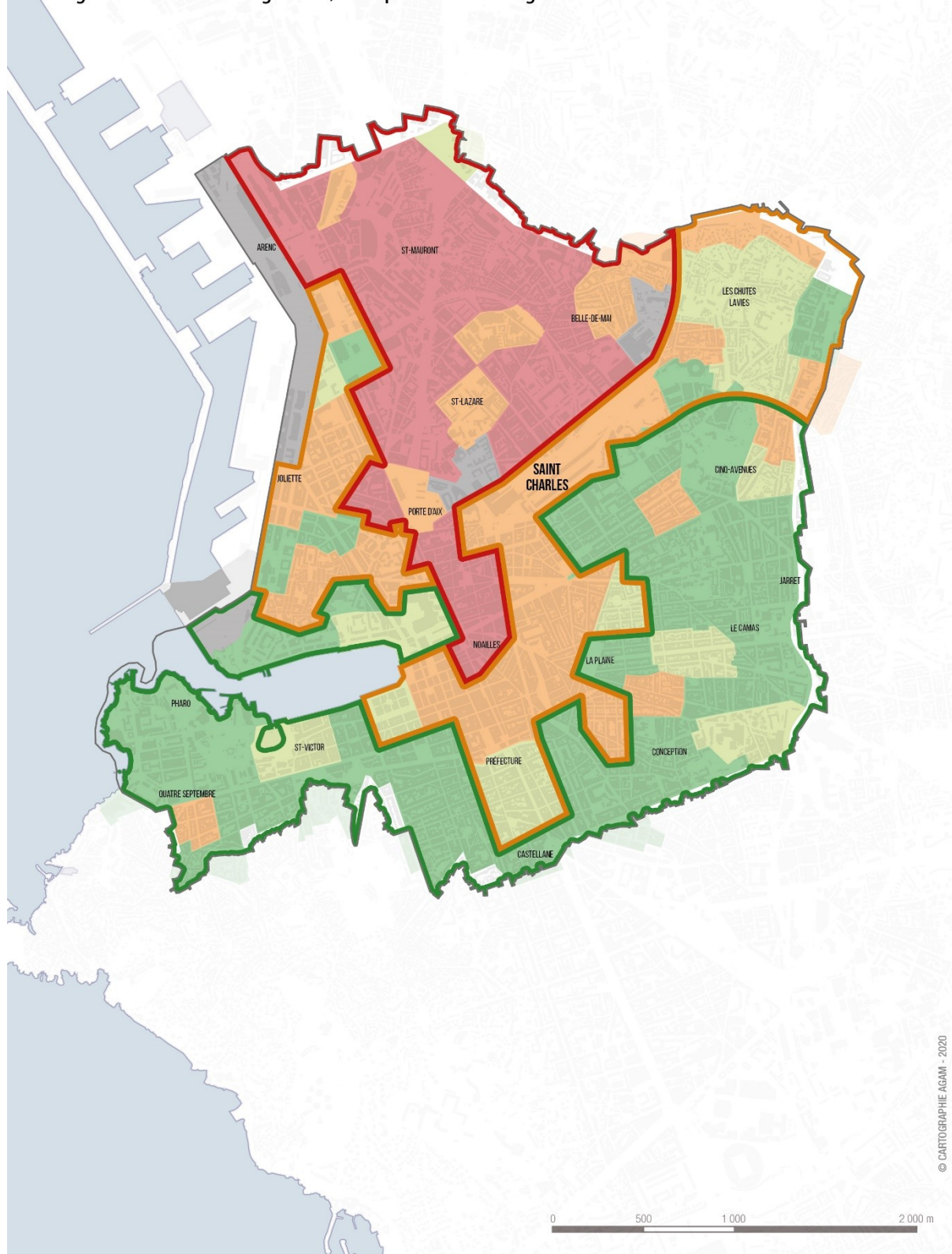
A la vacance des logements, s'ajoute l'importance présence de locaux d'activité vacants car obsolètes. Si l'enjeu n'est pas la transformation de l'ensemble de ceux-ci en logement, il est toutefois nécessaire de diagnostiquer plus précisément ce parc, afin de repérer les secteurs où les locaux, trop éloignés des attentes des acteurs économiques et trop difficiles à remettre sur le marché, pourraient changer d'usage vers le logement.

4.7. UN CADRE DE VIE COMME LEVIER INDISPENSABLE A LA RECONQUETE DES QUARTIERS LE PLUS DEQUALIFIES

Néanmoins, les interventions sur le « bâti » ne sauront à elles seules remédier aux dysfonctionnements que connaît le centre-ville de Marseille. Le territoire du PPA s'inscrit dans des mécanismes profonds de cumul de difficultés, le bâti est un facteur central mais d'autres apparaissent également indispensables pour redonner au centre-ville un rôle de premier plan dans les parcours de vie des habitants mais plus largement dans l'attractivité du territoire. C'est sur l'ensemble des facteurs qu'il faudra agir. (*cf. infra partie 4*)

ENJEUX HABITAT

Un grand centre-ville fragmenté, un équilibre à interroger



Secteurs à enjeux

-  Secteurs sinistrés à relever prioritairement et à rééquilibrer
-  Secteurs fragilisés à conforter
-  Secteurs diversifiés, d'appuis au rééquilibrage de l'offre

Qualification des secteurs selon l'état du parc et le profil social des occupants

-  Parc très dégradé et présence très importante de ménages très modestes
-  Parc dégradé et présence importante de ménages modestes
-  Parc peu dégradé et occupation sociale plus diversifiée
-  Faible présence de parc dégradé et occupation sociale diversifiée
-  Secret statistique

5. UN CENTRE-VILLE A POSITIONNER AU CŒUR DE L'ECONOMIE METROPOLITAINE

15% de vacances commerciales en centre-ville (*études cabinet Cibles et Stratégies, 2019*)

58 000 établissements (*INSEE sirène 2018, périmètre envie de ville*)

13 100 établissements supplémentaires en moyenne entre 2013 et 2018 soit +21%

(*source Sirene INSEE*)

1,6 millions de m² de bureau dans les 1 à 7ème arrondissements (*source : sirène 2015*)

INSEE, exploitation AGAM avec application ratio 20m²/emploi)

5.1. UN POSITIONNEMENT ECONOMIQUE DU CENTRE-VILLE A RENFORCER DANS UNE LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT CONJOINT DE SES PRINCIPAUX PÔLES ET ACTIVITES RENFORCER

5.1.1. Une affirmation du positionnement de premier rang

Le centre-ville de Marseille constitue le premier pôle en volume d'emplois de la Métropole avec près de 130.000 emplois dans les 7 premiers arrondissements. Fortement tourné vers le présentiel, le centre-ville économique n'est pas à la hauteur du centre de la deuxième ville de France et du cœur d'une métropole de 2 millions d'habitants. La dynamique de croissance de l'emploi salarié y est faible. Entre 2008 et 2017, la croissance quasi nulle (0,5 %) est marquée par de fortes disparités suivant les secteurs économiques. L'économie présentielle et le tourisme constituent les seuls relais de croissance des emplois salariés privés : 20% d'emplois supplémentaires en CHR (café-hôtellerie-restauration) entre 2008 et 2017, 28% en santé et actions sociales et 13% en artisanat.

Le centre-ville abrite une grande diversité d'activités et de fonctions économiques stratégiques et décisionnelles, sans toutefois permettre à la métropole d'Aix-Marseille d'atteindre une part remarquable de cadres des fonctions métropolitaines, par rapport aux autres métropoles françaises. Les activités stratégiques et/ou pourvoyeuses d'emplois sont une opportunité : filières et activités innovantes, activités créatives, enseignement supérieur, tertiaire de bureau, tourisme, économie présentielle intégrant commerce et services publics et aux habitants.

5.1.2. Un développement équilibré des trois grands secteurs au sein et en marge du grand centre-ville.

L'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée est un projet de rénovation urbaine initié par l'Etat et les collectivités territoriales en 1995. L'ambition était de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes, par le développement économique, social et culturel de ce secteur. Depuis sa création, ce quartier d'affaires ne cesse d'attirer des entreprises et des emplois. Avec son parc tertiaire estimé à 650 000m² et sa visibilité, les effets de concurrence sur le centre ancien et les autres polarités de bureaux existantes se sont peu à peu amplifiés, puisque le secteur concentre la majorité de la production récente de Marseille.

Le manque de dynamisme se double d'une visibilité économique brouillée et d'une forte hétérogénéité des dynamiques et positionnements des secteurs qui composent le grand centre-ville. Les écarts de dynamiques sont marqués entre les secteurs géographiques, avec par exemple un 1^{er} arrondissement qui perd 7,3% d'emplois.

Ces écarts sont notamment dus au manque de stratégie économique partagée à l'échelle du périmètre du PPA, en termes de positionnement économique et de développement du parc immobilier, du fait notamment d'une production de bureau sur Euroméditerranée qui, en terme de prix pour l'utilisateur, et de coût de revient pour l'opérateur, vient concurrencer des projets de réhabilitation qui pourraient être menés sur le parc vieillissant du centre-ville. Les écarts entre les deux pôles tertiaires majeurs que sont Euroméditerranée et Le Prado, où se concentrent les fonctions tertiaires à forte valeur ajoutée, et le cœur de ville, où se concentrent plutôt des professions libérales et de petites sociétés, renvoient à des gammes de produits, des niveaux de prix et une qualité générale qui varient parfois de manière radicale.

Le développement équilibré du centre-ville suppose de rechercher la complémentarité des vocations et positionnements des pôles et d'assurer les continuités entre eux et avec les pôles voisins (pôle Santé Timone/Conception, axe tertiaire du Prado).

5.1.3. Une diversification de l'offre d'immobilier d'entreprises.

Compte tenu de son poids, la stratégie économique du centre-ville s'inscrit dans une démarche métropolitaine plus globale, initiée dès 2017 par l'Agenda du développement économique, qui définit la stratégie à long terme, et les objectifs et projets qui en découlent à court-moyen termes, notamment les secteurs stratégiques. Parmi ces secteurs, 6 filières d'excellence font actuellement l'objet d'études visant à les organiser spatialement et à définir l'offre foncière et immobilière adaptée et répondant au parcours résidentiel des entreprises concernées. Pour les filières urbano-compatibles comme le tourisme, les biotechnologies, les activités créatives ... le centre-ville apparaît déjà clairement comme un espace privilégié.

Par ailleurs, le centre-ville abrite des activités artisanales et supports qui doivent être maintenues dans la mesure où elles ne génèrent pas de nuisances ou de risques. Dans cette même logique, le centre-ville pourrait constituer un espace privilégié de relocalisation d'activités productives compatibles avec l'environnement urbain compte tenu de l'évolution de certaines formes industrielles, s'apparentant par exemple à des laboratoires.

5.1.4. Un regard sur les relocations administratives qui fragilisent la position de centralité du périmètre

Les implantations des collectivités territoriales, de l'Etat et des établissements publics et dépendants des acteurs publics sont nombreuses dans le centre-ville où elles ont fortement contribué à l'organisation actuelle des pôles tertiaires. Depuis de nombreuses années, plusieurs relocalisations publiques ont notamment conduit à transférer des volumes importants d'emplois du cœur historique vers le secteur d'Euroméditerranée. Dans le cœur historique, ces transferts ont appauvri les fonctions administratives, avec une relève limitée du secteur privé et associatif, mais également les commerces et activités supports (restauration, imprimerie, ...) qui bénéficiaient de la présence de ces emplois publics.

Afin d'éviter que d'autres relocalisations, au sein du périmètre du PPA ou vers les espaces plus périphériques, ne viennent davantage fragiliser le cœur historique, au risque d'y annihiler toute visibilité tertiaire, il apparaît nécessaire de mettre rapidement en place un moratoire sur l'organisation des implantations publiques en cours d'étude ou décidées mais non encore mises en œuvre.

5.2. LE DEVELOPPEMENT DU PREMIER ESPACE TERTIAIRE ET INNOVANT DE LA METROPOLE A CONFORTER

5.2.1. Un renforcement de l'offre en immobilier de bureau conformément à la stratégie définie par la Métropole

Les déséquilibres entre pôles économiques du centre-ville et la faible dynamique économique générale sont le produit d'une production neuve et de réhabilitation de bureaux insuffisante pour répondre à la diversité du tissu bâti et d'activités du périmètre du PPA. A côté des rythmes soutenus de construction d'immeubles de bureau sur Euroméditerranée, le parc immobilier d'autres secteurs du centre-ville reste marqué par la vacance et l'obsolescence. La stratégie métropolitaine de l'immobilier de bureaux adoptée en mai 2019, fixe les perspectives de développement des 3 pôles tertiaires du centre-ville, de façon à en valoriser les potentiels et à y ménager des équilibres et une mixité fonctionnelle pérenne : sur Euroméditerranée pour y renforcer les fonctions métropolitaines supérieures de la place d'affaires, sur le secteur Saint-Charles/Quartiers Libres, qui bénéficiera d'une attractivité et capacité renforcées avec la nouvelle gare, et sur l'hyper-centre de Marseille, pour qu'il redevienne une destination recherchée.

5.2.2. Une attractivité pour les nouvelles générations et talents

L'environnement urbain du centre-ville se prête tout particulièrement à l'accueil des jeunes talents qui recherchent tout particulièrement l'animation et diversité des cœurs urbains des métropoles en termes d'aménités urbaines et d'opportunités de rencontres et d'expérimentations pour nourrir leurs parcours professionnels. Malgré des manques, et notamment un environnement urbain plus qualifié et apaisé, l'offre à la fois quantitative et qualitative en termes de transports en commun et d'aménités (services, commerces, restauration, offre culturelle), la grande variété d'entreprises (des grands groupes privés aux PME, professions libérales et associations, services aux entreprises), d'espaces de coworking ou de tiers lieux, constituent des atouts importants pour attirer et accueillir une dynamique créative. L'attractivité envers les acteurs de l'innovation et les jeunes talents pourra nécessiter d'accompagner et de valoriser les projets innovants sur les modes de production (participatifs, inclusifs, ...).

5.2.3. Un accueil et accompagnement des activités innovantes, créatives et du numérique

L'immobilier d'entreprise reste très standardisé et ne répond pas encore pleinement à la plupart des besoins des activités, des stades de développement des entreprises et des nouvelles formes de production. Les conséquences de ce manque de diversité de l'offre sont une perte d'attractivité, notamment pour les secteurs d'activité où l'ancrage urbain est fort. Les activités créatives par exemple, correspondant aux secteurs de l'innovation, des services, de la culture et de l'artisanat, ne représentent que 8% des emplois salariés privés en 2016 à Marseille et ses emplois ont baissé de 7% en 10 ans ; la tendance est encore plus marquée dans les 1^{er} et 6^{ème} arrondissements avec 11,7% de diminution. En comparaison, à Lyon et Nantes, les activités créatives représentent respectivement 14,5% et 15,2% des emplois salariés privés, soit une proportion presque double, et elles y ont augmenté de 12,8% et 21,6%. Le développement de ces activités nécessite de promouvoir, en cohérence avec l'existant, une offre de structures d'accompagnement (incubateurs, pépinières, accélérateurs) et de tiers-lieux, ateliers de production innovants (FabLab, MakerSpace) et nouveaux concepts hybrides.

5.3. DES VOCATIONS COMMERCIALES ET TOURISTIQUES A CONSOLIDER

5.3.1. Singularité et qualité de l'offre pour une destination commerciale lisible et visible

Le diagnostic du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial a permis d'identifier les principales caractéristiques de la dynamique commerciale du centre-ville. L'importance de la vacance commerciale en cœur de ville en hausse ces dernières années, ainsi que sa zone de chalandise, limitée à Marseille, démontrent le faible rayonnement et les difficultés commerciales que rencontre aujourd'hui celui-ci. Le rayonnement commercial est pénalisé par une offre peu lisible car dissociée en segments discontinus et parfois concurrents et qui ne parvient pas à se distinguer clairement de celle des grands pôles commerciaux périphériques. Des créneaux spécifiques au centre-ville existent pourtant, dont certains peuvent s'appuyer sur la fréquentation touristique. Le développement de l'artisanat alimentaire et de nouveaux concepts commerciaux, en particulier en équipement de la maison, gagnerait ainsi à être accompagné.

5.3.2. Un contrôle des implantations périphériques et péricentrales pour limiter les concurrences

L'attractivité commerciale du centre-ville est également pénalisée par l'extension des surfaces commerciales dans les grands pôles périphériques et dans les secteurs péricentraux. L'ambition récente d'étalement physique de l'offre peut-être trop important. La maîtrise de ces développements préjudiciables au centre-ville de Marseille et à ceux de plusieurs autres communes a conduit à envisager la mise en œuvre d'un moratoire sur les projets commerciaux en cours d'instruction. Dans certains secteurs, le développement du commerce de proximité se trouve en outre limité par la présence d'une population à faible revenu.

5.3.3. Un territoire d'innovation dans la logistique urbaine

La dynamique commerciale passe aussi par une meilleure gestion des flux de livraison. Des flux mal régulés génèrent des perturbations importantes dans la circulation, du bruit et de la pollution. Dans un contexte où le e-commerce continue d'acquiescer des parts de marché, de développement d'enseignes en centre-ville de type Carrefour Market et de livraisons en flux tendus, l'organisation du dernier kilomètre et le temps de livraison deviennent des enjeux importants pour le secteur PPA, et la création d'espaces logistiques de proximité une des réponses. La Ville et la Métropole sont engagées depuis 2018 dans une meilleure prise en compte de la logistique urbaine : réforme de la réglementation (Zone de Trafic Régulée/Zone à Faible Emission), réorganisation des services, volet marchandises du PDU, lancement en 2020 d'un schéma directeur de la logistique chargé notamment de concevoir un nouveau maillage en espaces logistiques urbains.

5.3.4. Un développement d'un tourisme urbain respectueux de la vocation résidentielle et diffusion de la fréquentation aux delà des lieux emblématiques

Le moteur touristique reste très dynamique et un des premiers pourvoyeurs d'emplois, notamment dans le secteur café-hôtel-restaurant. Il peut s'appuyer sur des sites emblématiques et sur la présence du littoral, sur des espaces publics requalifiés et sur une offre de musées et d'équipements culturels profondément renforcée depuis une dizaine d'années. L'accueil des touristes dans les locations de meublés, via les plates formes en ligne de type AirBnB, peut croître au détriment de la vocation de résidence principale. La maîtrise de cette offre est un enjeu, et d'autres villes françaises, comme Paris et Bordeaux, l'ont prise en compte dans leur politique d'habitat.

La fréquentation touristique reste concentrée sur les lieux emblématiques (Notre Dame de la Garde, Vieux-Port, MUCEM) ; le déploiement sur d'autres sites moins connus mais riches de potentiels est un enjeu, dans une logique de parcours et en s'appuyant sur les projets d'espaces publics.

5.4. UN POLE ETUDIANT DU CENTRE-VILLE DE MARSEILLE A DEVELOPPER EN PRIORITE

5.4.1. Une affirmation du positionnement en tant que centralité de la vie étudiante

Le site pluridisciplinaire du centre-ville de Marseille compte aujourd'hui plus de 15 000 étudiants. Certains projets récemment réalisés dans le cadre du *CPER* viennent renforcer le positionnement de ce pôle d'enseignement, qui reste toutefois de dimension modeste compte tenu de l'organisation de l'enseignement supérieur marseillais en 4 pôles : hyper centre, Timone, Etoile, Luminy. De nouveaux projets sont également prévus : IMVT porte d'Aix (1 500 étudiants et enseignants), ouverture du bâtiment « Turbulence » sur le Campus d'AMU à Saint Charles... D'autres sont en cours de réflexion : projet de centre d'accueil de séminaires/siège de l'université européenne CIVIS dans l'ancien bâtiment de l'ESPE en bas de la Canebière. Et d'autres restent en questionnement : Halle Puget, qui fait face à de lourdes questions de sécurité et à un environnement urbain direct très dégradé. L'ensemble de ces projets de logements, d'équipements et de services fonctionnant avec la vie étudiante sont une opportunité pour répondre à l'enjeu d'animation du centre-ville par les étudiants.

Le renforcement du pôle de Saint Charles pourra s'appuyer sur une restructuration en profondeur du secteur et sur des capacités d'accueil importantes susceptibles d'être développées dans le cadre du projet de nouvelle gare, dont l'articulation avec les autres sites du centre-ville est un enjeu. Compte tenu de son rôle moteur pour la redynamisation du centre-ville, de sa position centrale et son accessibilité exceptionnelle, le schéma de développement de l'enseignement supérieur en cours d'élaboration pourrait donner la priorité à ce nouveau pôle Saint-Charles/Centre-Ville pour l'implantation de locaux, voire y favoriser le redéploiement à son profit d'implantations actuellement hors centre-ville.

5.4.2. Une amélioration des conditions de vie des étudiants sur l'axe Saint-Charles – Timone

La demande en logements est importante et l'offre doit répondre aux besoins des étudiants du pôle du centre-ville, notamment aux besoins potentiels de décohabitation non pourvus faute d'offre sociale suffisante, mais aussi à ceux du pôle santé de la Timone, situé à proximité et qui concentre plus de 20 000 étudiants. Les 2 derniers projets de logements du CROUS autour de Saint-Charles viendront compléter l'offre avec environ 500 logements supplémentaires. Les objectifs ambitieux de mobilité entre les 8 universités partenaires de l'université européenne CIVIS (380 000 étudiants et 55 000 personnels) vont nécessiter de mettre en place une offre d'hébergement importante et adaptée aux temporalités des cursus inter universités.

Pour autant, l'une des caractéristiques du centre-ville de Marseille est la faible lisibilité et insertion de la présence étudiante en dehors des horaires d'enseignement, du fait notamment d'un espace public peu propice à sa valorisation et d'un manque de logements adaptés (quantité/qualité/coût), d'équipements sportifs et d'aménités de qualité. La qualité et l'usage serein de l'espace public impactent également la sécurité et le sentiment d'insécurité, et par conséquent, l'attractivité du centre vis-à-vis des étudiants et de leurs parents.

5.5. UNE DYNAMIQUE DE REVITALISATION ECONOMIQUE A ACCOMPAGNER

5.5.1. Une réhabilitation/rénovation des locaux vacants du parc ancien

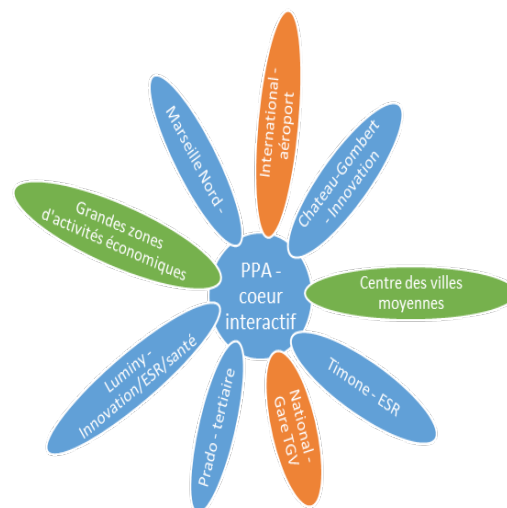
L'attractivité économique du centre-ville ne peut pas être réglée par une simple réponse quantitative ; la qualité générale de l'offre de bureaux est en effet un moteur important de la dynamique. Dans cette logique, une offre de locaux neufs sera développée notamment sur Euroméditerranée et en lien avec le projet de nouvelle gare Saint-Charles. La stratégie métropolitaine de l'immobilier de bureaux a également pointé l'enjeu de requalification du parc en cœur de ville de Marseille comme un enjeu métropolitain. La métropole est désormais entrée dans une phase opérationnelle pour la rénovation du parc de bureau à travers des dispositifs d'aide à la rénovation pour les propriétaires et les entreprises, et elle stabilise des interventions immobilières directes pour produire des lieux « Totems » à destination des cibles, notamment pour les activités émergentes.

Une politique de réinvestissement des locaux commerciaux vacants a également été mise en place. La diversité du tissu d'activités et la nécessité de transformation économique de certains secteurs, comme les Quartiers Libres, impliquent d'étendre les interventions de requalification à d'autres types de locaux, en particulier les ateliers artisanaux. Cette politique ambitieuse de renouvellement des locaux économiques visera à minima leur mise aux normes et réhabilitation et elle pourra conduire à des restructurations voire rénovations plus lourdes, avec la mise à disposition temporaire des lieux pour des usages peu rentables avant les opérations.

Par ailleurs, la maîtrise des effets de concurrence permet de redynamiser le parc ancien, les enjeux étant notamment la maîtrise foncière, le cadrage des prix des produits neufs souvent trop peu différenciant par rapport aux prix des produits de seconde main ainsi que la maîtrise des opérateurs privés par la négociation.

5.5.2. Une plurifonctionnalité et connexion du centre aux grands pôles économiques métropolitains et régionaux.

Le périmètre du PPA du centre-ville de Marseille, plus important centre de la métropole, doit être un « cœur » interactif connecté. Pour jouer pleinement ce rôle et à l'instar des autres cœurs de métropoles européennes, il doit regrouper toutes les fonctions essentielles à sa structuration : économie, habitat, services aux entreprises et aux particuliers, aménités de qualité, transports en commun, zones piétonnes et pistes cyclables... Il doit être en lien direct avec les autres grands lieux économiques marseillais (Château-Gombert, Luminy...), et plus largement avec les pôles métropolitains (centres des villes moyennes, pôle d'activités majeurs...). Le Plan de Déplacements Urbains ambitionne de répondre pour partie à ces objectifs, notamment par des solutions de connexions vers les plus grandes zones d'activités et centres villes de la métropole.



5.5.3. Une prise en compte des populations résidentes fragilisées dans le soutien au dynamisme économique et des « talents »

Un accompagnement renforcé, une offre renouvelée d'immobilier d'entreprise, un cadre urbain disposant des aménités des grandes métropoles et des échanges facilités entre eux et avec leur environnement direct sont des conditions à l'attractivité vis-à-vis des acteurs de la dynamique économique et des « talents ».

La prise en compte des populations résidentes, dont certaines éprouvent d'importantes difficultés d'insertion économique liées notamment à leurs faibles niveaux de scolarisation et de qualification, est indissociable de cet enjeu d'attractivité. Il apparaît prioritaire de poursuivre et d'accroître les efforts pour favoriser la formation des jeunes, ceci dès le plus jeune âge et par une offre éducative de qualité. Les dispositions devront être accentuées en faveur de l'insertion économique des jeunes déscolarisés, des chômeurs de longue durée et des publics fragilisés.

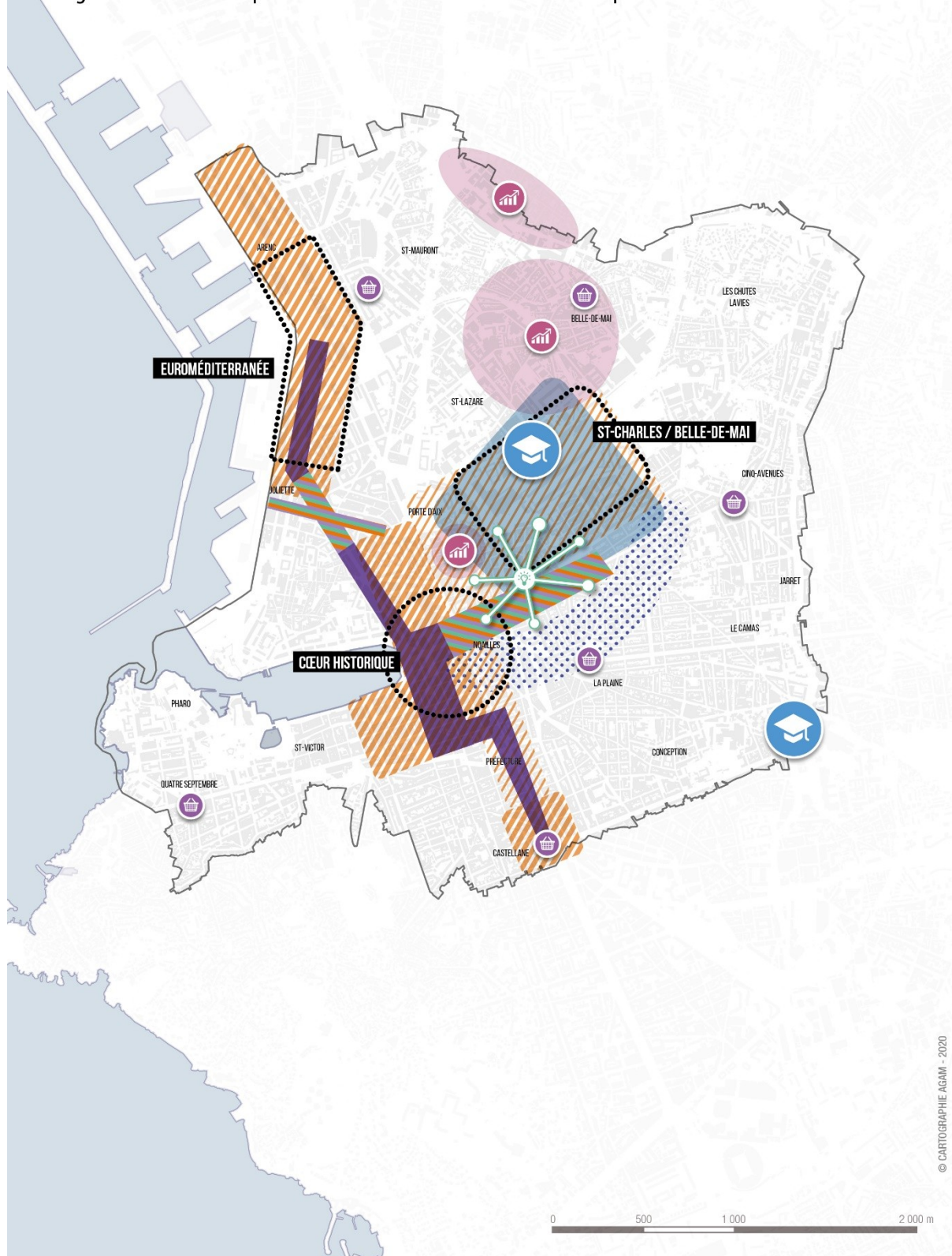
5.5.4. Un renforcement des enjeux de visibilité économique et d'accompagnement des entreprises face à la crise sanitaire actuelle

La visibilité brouillée du centre-ville économique implique d'afficher une stratégie de centralité économique. Compte tenu de son poids et de son rôle économique de premier plan et des ambitions légitimes envisagées ci-avant, il serait également pertinent de doter le centre-ville d'un niveau d'accompagnement, d'animation et de prospection au moins équivalent à celui des zones d'activités les plus structurées de la Métropole.

Les constats qui précèdent et a fortiori la plupart des enjeux relevés se trouvent renforcés par l'impact du Covid-19. Sachant que le centre-ville de Marseille est fortement impacté par la crise sanitaire, du fait de la nature de certaines de ses activités phares (activités touristiques et culturelles notamment), il est à craindre que les répercussions soient importantes en termes de fermetures d'établissements et de pertes d'emplois.

ENJEUX ÉCONOMIE

Un grand centre-ville à positionner au cœur de l'économie métropolitaine



Économie



Pôles économiques et tertiaires structurants



Marché tertiaire actif à maintenir



Marché tertiaire moins actif à renforcer ou à créer



Secteur d'artisanat créatif et de proximité à conforter



Axes commerciaux métropolitains à renforcer et à qualifier



Axes métropolitains à renforcer et à animer :
tertiaire + innovation (Tiers Lieux)
+ commerce (y compris hôtels, cafés, restaurants)



Centralités commerciales de proximité à conforter ou à créer



Évolution du tissu économique à engager



Vitrine urbaine de l'innovation à constituer ou à conforter

Enseignement supérieur et recherche



Pôle étudiant à affirmer



Pôle d'enseignement supérieur

6. UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITE

6.1. DES CONSTATS A PARTAGER

Nota : Le périmètre du PPA est presque équivalent à celui du Bassin de Proximité de « Marseille Centre » du Plan des Déplacements Urbains de la Métropole AMP, arrêté le 19 décembre 2020. Le PDU décrit une stratégie précise pour ce périmètre, stratégie construite dans le cadre d'une concertation et d'une approche multimodale, multi-échelles, et coordonnées avec les enjeux de développement économique, de loisir et de tourisme, de cohésion sociale, et de cohérence urbanisme-transport. Afin de conserver une cohérence dans les chiffres et les analyses, les éléments d'état des lieux, de rappel des orientations et d'identification d'enjeux suivants seront donc à l'échelle du Bassin de Proximité Centre de Marseille. A l'intérieur du centre-ville, les pratiques de mobilité et les flux d'échanges varient de quartiers à quartiers.



6.1.1. La première polarité de mobilité métropolitaine

Le centre de Marseille présente des caractéristiques de mobilité spécifique à l'échelle de la Métropole. Son poids de population e/t d'emploi, la présence de la gare TGV, de grands équipements, de fonctions administratives, d'enseignement supérieur, de tourisme en font le principal générateur de flux. Près d'un déplacement sur 4 d'échelle métropolitaine échange avec le grand centre-ville de Marseille. Cette proportion se retrouve d'ailleurs dans les flux de logistique urbaine.

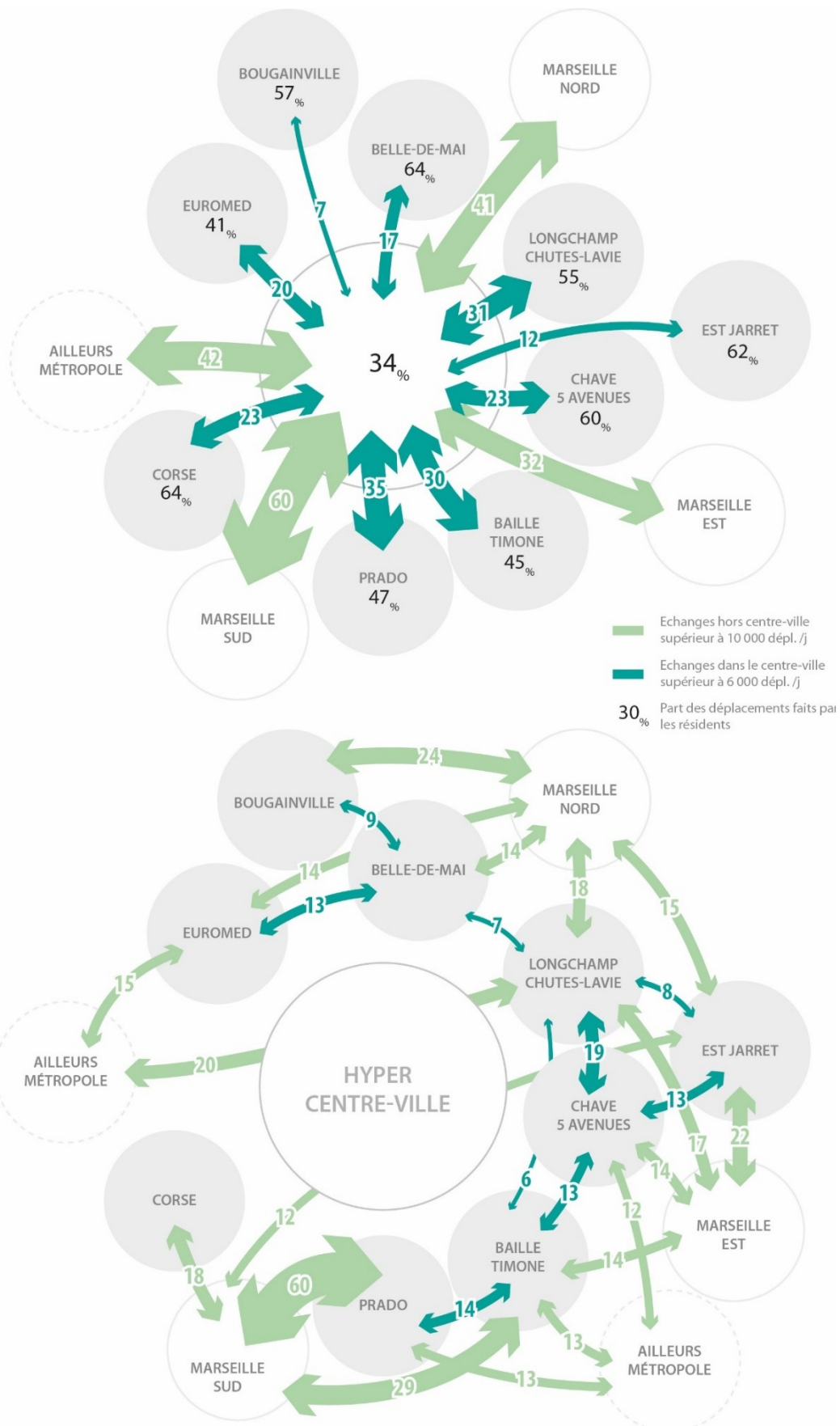
A ce rôle d'attracteur métropolitain s'ajoute une fonction centrale à l'échelle de Marseille : 75% des déplacements entre grands secteurs marseillais le sont avec le centre-ville. Enfin, les habitants du centre réalisent plus de 1,2 millions de déplacements tous les jours.

Le découpage du périmètre du PPA / PLM en 10 secteurs permet de produire une assez bonne analyse des spécificités internes du centre-ville (cf. schéma p.32). Cette analyse s'appuie sur les données du recensement 2006 et 2016, ainsi que sur l'Enquête Ménage Déplacement de 2009, en attente d'une mise à jour en cours de réalisation.

En interne au centre-ville, le cœur apaisé reste une polarité majeure pour les autres quartiers. Près de 200 000 déplacements sont ainsi réalisés tous les jours entre l'hypercentre et la couronne du centre-ville, pour 133 000 avec les bassins nord sud et est de Marseille et 42 000 avec le reste de la Métropole. Par conséquent, à peine 34% des déplacements de l'hypercentre sont réalisés par ses résidents.

Les autres échanges de la couronne du centre-ville sont surtout tournés vers les autres bassins marseillais, mais aussi, pour Euroméditerranée, Longchamp et Baille-Timone, avec une quantité significative de déplacements métropolitains. Le corridor de flux de rocade le plus significatif relie Prado, Baille-Timone, Chave à Longchamp. Il existe aussi quelques flux entre la Belle-de-Mai et Euroméditerranée et Bougainville.

Les flux dans ces quartiers de périphérie, à vocation plus résidentielle, sont majoritairement réalisés par leurs résidents. Euroméditerranée et Baille-Timone, par leur vocation économique ou la présence de grands équipements, ont une part importante de flux importés.



6.1.2. Une mobilité spécifiquement urbaine

Le centre-ville d'Aix-en-Provence et le périmètre du PPA sont les deux grands sites urbains de la Métropole, avec des pratiques de mobilité très spécifiques à leur densité :

- de très courtes distances, 39% moins d'un kilomètre (distance de la marche), 80% de moins de 5km (distance de pertinence du vélo) ;
- 55% des déplacements à pied ou à vélo, 17% en transports en commun et seulement 28% en voiture ou en moto ;
- Près d'un ménage sur deux non équipé d'une voiture, en hausse moyenne de 4% en 10 ans, et à peine 10% de ménages multi-motorisés ;
- La généralisation du stationnement payant (hors 3^e arrondissement et une partie du 4^e) et la requalification de l'espace public ont entraîné une baisse nette de 17% des voitures garées sur la voirie (10 500 soit 50 km linéaires) ;
- Une offre très complète, à l'exception du 3^e arrondissement, de mobilités alternatives : vélo en location courte durée, trottinettes, auto-partage, livraison de repas,...

	Déplacement < 5 km	Ménages sans voiture	Evolution non motorisés	Evolution besoin stationn. voirie	Part voiture et moto
Hyper-centre-ville	79%	59%	7%	-25%	19%
Belle-de-Mai	87%	52%	-2%	-2%	21%
Euroméditerranée	75%	49%	-10%	-4%	25%
Bougainville	73%	55%	7%	-8%	37%
Baille-Timone	79%	48%	5%	-26%	31%
Chave 5 Avenues	85%	44%	2%	-22%	21%
Longchamp Chutes Lavie	80%	44%	1%	-21%	32%
Corse	80%	35%	0%	-12%	36%
Prado	80%	23%	-16%	-10%	34%
Jarret Est	76%	36%	-3%	-14%	45%
Centre-Ville	80%	47%	4%	-17%	28%

LÉGENDE : Colonne bleu : source EMD 2009, colonne verte : source Recensement 2016 et 2006 pour évolution

6.1.3. Des pratiques de mobilité particulières selon les secteurs du grand centre-ville

L'hypercentre présente la plus faible part de déplacements en voiture (moins d'un sur cinq). Les actions entreprises depuis 2009 laissent à penser que cette part a diminué pour la voiture seule et augmenté pour la moto et les scooters. Les résidents de l'hypercentre sont globalement peu motorisés, et cette proportion a fortement diminué en 10 ans. Du fait de la gestion du stationnement et des places de parkings dédiées aux résidents, on peut estimer que la pression de la voiture sur l'espace public a diminué d'un quart en 10 ans même si elle reste encore largement présente.

Les quartiers du nord du centre-ville présentent un fort taux de ménages non motorisés, avec cependant une baisse de ce taux au sein d'Euroméditerranée (en lien avec les nouvelles constructions). Hors de ce secteur, l'absence d'une gestion du stationnement et le peu de requalification de l'espace public n'ont entraîné qu'une faible baisse de la pression du stationnement en 10 ans. La part modale de la voiture est très faible dans ces quartiers, sauf dans Bougainville / Saint-Mauront.

A l'est du centre-ville, les quartiers entre Longchamp et Baille ont bénéficié des extensions du tramway ou du métro existant. Moins d'un ménage sur deux est équipé d'une voiture, et ce taux augmente légèrement en 10 ans.

Combiné avec un meilleur usage des garages, la pression du stationnement sur la voirie a fortement baissé (plus de 20%). La place de la voiture dans les flux, déjà basse en 2009, a probablement continué à décroître.

Enfin, les quartiers autour de l'avenue de la Corse, du Prado et à l'est du Jarret sont les plus motorisés, les plus utilisateurs de la voiture (pour le centre-ville). La meilleure utilisation des garages existants (par l'extension du stationnement payant), la construction de parkings et de garages ont permis de compenser l'augmentation du parc de véhicules pour aboutir à un solde négatif des besoins de stationnement sur voirie.

6.1.4. Une dynamique de changement largement impulsée par la problématique des déplacements

En une quinzaine d'année, le centre-ville de Marseille a profondément changé : renouveau du tramway, semi-piétonisation du Vieux-Port, apaisement de la circulation automobile, extension des zones de stationnement payant et refonte du fonctionnement des parkings, reprise de la réglementation de la logistique urbaine, fort développement de l'auto-partage... Ces changements ont concerné à la fois l'hypercentre, mais aussi une partie du grand centre-ville et plus particulièrement les quartiers de Longchamp, Chave, Cinq Avenues, Euroméditerranée et le Jarret,... Néanmoins, deux secteurs du centre-ville n'ont pas encore été concernés par des alternatives de mobilité et par la requalification de l'espace public : autour de la Belle-de-Mai et des Chutes-Lavie d'une part, vers l'avenue de la Corse ou Vauban d'autre part.

6.1.5. Malgré des améliorations, un environnement qui reste impacté par la voiture

Les requalifications récentes ont permis de redonner une qualité urbaine et de diminuer la place de la voiture dans les grands espaces publics (Vieux-Port, Canebière, quartier de l'Opéra...) et de replanter de nombreux arbres. Dans le même temps, les espaces publics de proximités de la zone apaisée sont encore trop aménagés pour la voiture : stationnement sur les trottoirs ou illicite, peu d'aménagements cyclables ou de zone 30, passages piétons non conformes, ...

La présence de grandes autoroutes et de corridors circulatoires internes importants tels que le cours Lieutaud, le boulevard des Dames ou le boulevard National, conjugués à des rues étroites ont pour conséquence qu'une famille sur quatre respire un air au-dessus des normes de qualité de l'air actuelle. La forte présence de la voiture et un urbanisme peu favorable à la dispersion des pollutions entraînent aussi une importante pollution sonore.

La croissance des déplacements en scooters et en moto, estimée à au moins un doublement en dix ans, contribue directement à la dégradation de l'espace public, de la qualité de l'air et du bruit.

6.2. DES ORIENTATIONS PORTEES PAR LE PDU, DES ACTIONS ENGAGEES

Le territoire du PPA est directement concerné par « *l'objectif premier du PDU qui est de donner la priorité à la qualité de vie, au piéton et au vélo, tout en donnant un accès facile depuis l'extérieur en transport en commun et en vélo* » à horizon 2030.

Cette partie décrit les grandes orientations validées dans le cadre du PDU et concernant le bassin de mobilité spécifique du centre-ville. Ces orientations seront mises en œuvres dans un Plan Local de Mobilité. La partie suivante (3.3) présentera des enjeux complémentaires, soit nécessitant des approfondissements d'orientations du PDU, soit venant s'ajouter à ceux du PDU.

6.2.1. Un espace public au bénéfice des piétons

Le PDU définit deux niveaux d'aménagement : un cœur protégé dans un centre-ville apaisé (cf. schéma). Le principe général du PDU est de favoriser les aménagements de type zone 30, voire zone de rencontre lorsque cela est possible.

La place de la voiture, de la moto, des camions de livraisons gagne à être mieux réglementée et contrôlée, et interdite sur les trottoirs et près des passages piétons. Moins de véhicules sur l'espace public nécessite par ailleurs d'accompagner plus d'habitants à se passer de voiture et à diversifier leurs mobilités (tram, vélo, trottinette, autopartage,...). Cette diminution s'inscrira dans la transition vers des véhicules propres portée par la Zone à Faible Emission Mobilité (cf. suite).

Les modalités précises d'organisation du stationnement, des livraisons, de renforcement de la place du piéton, de végétalisation (...) sont décrites dans le PDU et seront approfondies dans le cadre d'un Plan Local de Mobilité.

Le renforcement de la libération de l'espace public en faveur des piétons et l'apaisement de la voirie pour encourager le vélo, en développant notamment les méthodes d'« espace public transitoire », constituent également des solutions efficaces, comme l'a montré la création de pistes cyclables pendant le confinement.

6.2.2. Une nouvelle armature de mobilité : tramway + vélo

Dès à présent, 2 habitants sur 3 du périmètre PPA habitent à moins de 500 mètres du tramway. Avec les trois projets du PDU, à savoir les dessertes d'Euroméditerranée 2, du Quatre Septembre et de la Belle-de-Mai / boulevard National, ce seront plus de 90% des habitants du centre-ville qui seront à proximité d'un tramway.

En constituant un véritable réseau, il sera possible, pour chaque habitant du centre de rejoindre n'importe quel lieu de travail, d'achat, de loisir (...) entre 20 et 30 minutes au maximum. Ce réseau donnera accès, par les pôles d'échanges multimodaux, au réseau métro, au Réseau Express Métropolitain (gares de Saint-Charles, Arenc et Blancarde, cars à Saint-Charles, Castellane et Gèze) et aux services de moyenne et longue distance de train et de car à Saint-Charles.

Dans le sens inverse, ces réseaux faciliteront l'accès au centre-ville depuis Marseille et la Métropole par des modes alternatifs à la voiture solo. Ils appuieront donc des stratégies de développement économique et d'attractivité culturelle, événementielle ou touristique.

Enfin, le futur tramway doit désenclaver les quartiers de la Belle-de-Mai et de Saint-Mauront, vers Arenc d'une part, vers le centre-ville via les Réformés et la Canebière d'autre part.

La desserte de la gare Saint-Charles et des quartiers avoisinants s'inscrit dans un projet global de mobilité. Il est conditionné par la création de la gare souterraine dans le cadre de la LN PCA. Il comprend l'amélioration des traversées piétonnes, l'arrivée du tramway, une trame vélo, la reprise du plan de circulation, le renforcement des dessertes métropolitaines en train et en cars. La réussite de ce projet conditionne la réussite de l'amélioration de la mobilité du centre-ville.

En complément, le PDU prévoit une restructuration des réseaux de bus, dont l'architecture reste à déterminer.

Le vélo, ainsi que les autres engins de déplacements personnels (EDP), ont vocation à devenir l'autre alternative mobilité dans le centre et en accès depuis le reste de Marseille. Les principaux axes structurants, posés par le Plan Vélo métropolitain (voir schéma), couvriront l'ensemble du centre-ville et permettront d'échanger facilement, rapidement et en sécurité avec le reste de Marseille.

Ils seront complétés par l'apaisement de l'espace public, et des actions complémentaires (stationnement, livraison à vélo...) décrites dans le PDU.

6.2.3. Une accessibilité métropolitaine et régionale complète

Le centre-ville de Marseille bénéficie déjà d'une offre riche de transports ferroviaires métropolitains et nationaux (TGV...), et par cars interurbains et nationaux. Cette offre se concentre sur la gare Saint-Charles, ainsi que les gares d'Arenc et la Blancarde, et le pôle d'échanges de Castellane. Les navettes ferroviaires et de cars donnent accès à l'aéroport.

Le PDU organise le renforcement de cette accessibilité grâce au Réseau Express Métropolitain, basé sur deux modes complémentaires, le ferroviaire et les cars. Cette accessibilité à Haut Niveau de Service est conçue pour rejoindre le centre-ville, mais aussi pour accéder, depuis le centre, aux principaux pôles d'emplois ou universitaires de la Métropole. La desserte de l'aéroport est également renforcée.

6.2.4. La diminution des nuisances environnementales au cœur des enjeux d'apaisement

La baisse de la pollution en centre-ville s'appuie sur deux piliers : les solutions alternatives à la voiture et l'organisation de la logistique urbaine d'une part, l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants et l'aide au développement des véhicules propres d'autre part.

La création d'une Zone à Faible Emissions Mobilité, décidée par la Métropole correspond à cette seconde orientation. Son périmètre à vocation à s'approcher de celui du PPA, probablement en s'étendant vers le sud. Les mesures réglementaires de la ZFE, en complément des mesures de baisse de la pollution des navires en

Méditerranée (zone ECA), ont pour enjeu qu'aucun habitant du centre-ville ne respire un air au-delà des normes de qualité de l'air.

Il est à noter que la ZFE, pour peu qu'elle encourage la mobilité électrique, aura également un effet bénéfique sur la pollution acoustique.

6.3. LES ENJEUX DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES AU PDU

Une partie des orientations du PDU pose des principes et esquisse des enjeux qui nécessitent des approfondissements ou ne peuvent être mis en œuvre avant 2030.

La baisse du nombre de voiture dans le centre-ville, tendance existante et confirmée par le PDU, est la condition indispensable pour libérer l'espace public en faveur d'autres usages : plantations, terrasses, accueil de la mobilité servicielle (trottinettes, vélo en libre-service, autopartage, livraisons...). L'enjeu est de savoir quel niveau de baisse est possible, souhaitable et acceptable : -20%, -50%, -100% ?

Cet enjeu se pose autant, voire plus fortement, pour les motos et scooters. Faut-il aller plus loin que les principes généraux posés par le PDU : stationnement sur des places réservées hors trottoirs et réflexion sur la réglementation du stationnement ?

Le développement de l'usage du vélo, porté par le PDU, doit permettre d'aboutir à une part modale de 10% en 2030. A ce niveau, le vélo devient un mode au même niveau que les transports en commun ou la voiture. L'enjeu est de savoir comment poursuivre son développement au-delà du PDU : nouvelles infrastructures, stationnement dans un tissu urbain ancien résidentiel ou de bureau, fonction logistique,...

La trame de voirie nécessite de continuer d'être transformée, dans la logique des boulevards urbains engagée sur le Jarret et Lieutaud. La requalification du boulevard Baille semble évidente à moyen terme.

Un enjeu majeur, au-delà du PDU, est la poursuite du désenclavement du nord du centre-ville, engagée par le projet de tramway, avec la requalification de Plombières et Flemming, la reconfiguration de la terminaison de l'A7 en axe de distribution, et la reprise de l'échangeur entre ces trois axes pour le rendre plus compact et plus urbain.

L'organisation du transit autoroutier à travers le centre-ville par l'axe A50 / Prado-Carénage Sud / Tunnel du Vieux-Port et A55 pose des enjeux circulatoires, de pollution et de qualité urbaine. Il s'agit de savoir, d'une part, si il est nécessaire de maintenir un accès direct au centre-ville au niveau du Vieux-Port, d'autre part, de définir comment diminuer les impacts de cet axe sur la pollution et le paysage, soit en l'enterrant, soit en le reconfigurant.



	Système vélo global		Porte d'entrée internationale / régionale - accès REM*
	Métro		PEM** de centre urbain / avec accès REM*
	Tramway		PEM** de périphérie / avec accès REM*
	Navette maritime		Parking relais
	Projet d'itinéraire mixte (tramway et vélo)		Autres arrêts
	Zone protégée		Reconfiguration de l'échangeur de Plombières
	Zone apaisée		

* REM : Réseau Express Métropolitain

** PEM : Pôle d'Échanges Multimodal

7. UN CADRE DE VIE EN DEÇA DES « STANDARDS URBAINS »

Objectifs fixés en terme de quantité d'espaces verts accessible : 10 m² par habitant en zone centrale et 25 m² par habitant en zone périurbaine (circulaire ministérielle de 1973, repris par l'OMS)

Dans les arrondissements centraux de Marseille, concernés par le PPA (du 1^{er} au 6^{ème} arrondissements), **la surface végétale accessible par habitant varie entre 1 et 2 m²** (source agAM- trame Végétale).

7.1. NATURE EN VILLE : DES SECTEURS EN CARENCE, UNE INEGALITE D'ACCES

7.1.1. Les parcs publics existants et en projet

Dans le secteur du PPA, on dénombre cinq grands parcs existants (le parc Longchamp, le parc Puget, le parc de la porte d'Aix, le parc du Pharo et le parc du fort Saint Jean) et 4 en projets (la forêt des Casernes, le glacis du Vieux Port, le Parc des Aygalades et le jardin du Couvent Levat). Ils constituent les surfaces de nature en ville accessibles au public, véritable socle de la qualité urbaine.

Actuellement, sur l'ensemble de la population résidant dans les 1000hectares du PPA, un peu plus de 20% des habitants vit à proximité des parcs existants (dans un périmètre de 300m), les secteurs Vauban-Saint Victor et Cinq Avenues – Longchamp étant les mieux situés. Ce faible pourcentage révèle une carence importante en termes d'égalité d'accès aux espaces de nature dans ce secteur, pourtant hyper-centre d'une « Métropole Nature ».

En intégrant les parcs en projet à ce calcul, ce sont 34% des habitants qui pourraient accéder en moins de 300m à l'un des parcs. Une proportion qui reste toujours bien en deça des objectifs actuels, visant plutôt 100% des habitants pouvant accéder à un espace de nature à moins de 300m pour un usage quotidien (*Plantes et Cités « les espaces verts des collectivités- analyse scientifique des bienfaits de la Nature en ville »*).

Les futurs aménagements paysagers de la forêt des Casernes, du parc des Aygalades et du Couvent Levat sont d'autant plus situés dans des secteurs de projet voués à voir leur nombre d'habitants augmenter : l'opération de restructuration urbaine d'Euroméditerranée, le projet urbain « Quartiers Libres », la ZAC Flammarion.

Le statut des parcs publics, leur gestion et leurs horaires, sont aussi à prendre en compte, générant parfois de réelles coupures urbaines.

7.1.2. La nature en ville, multiforme et inégalement répartie

En plus des parcs publics, la nature prend différentes formes au sein du tissu urbain : alignements d'arbres, espaces publics végétalisés (voiries, places), espaces verts des équipements, des résidences et des logements privés (jardins, balcons). Le couvert végétal représente 5% de l'hypercentre, là où il couvre 40% des zones pavillonnaires, et 27% de l'ensemble des tissus (agAM, données Envie de Ville)

La présence des cœurs d'îlots végétalisés privés fait partie intégrante de la nature en ville. Elle constitue la véritable identité et la spécificité de la trame urbaine historique du secteur PPA.

7.1.3. Des secteurs en carence

Face à ces constats, deux secteurs sont particulièrement concernés par l'éloignement des espaces de nature public et ne font pas l'objet de projets d'envergure à court et moyen terme :

- Belle de Mai / Saint Mauront
- Camas/Conception

7.2. ESPACES PUBLICS : UNE DYNAMIQUE DE REQUALIFICATION ENGAGEE, MAIS QUI NE CONCERNE PAS TOUS LES QUARTIERS

7.2.1. La requalification de l'hyper-centre

Parce qu'ils offrent un lieu aménagé pour tous, adapté *aux* rencontres, au vivre ensemble, aux grands événements et à la valorisation des patrimoines, les espaces publics ont une fonction de dynamisation urbaine majeure. L'amélioration du cadre de vie, notamment par les espaces publics, a donc un impact important sur l'attractivité du secteur PPA, en corrélation forte avec la mobilité, l'économie et l'habitat. Elle est un sujet essentiel pour assurer le maintien des familles et emplois dans le centre-ville (espaces publics de qualité et équipés, rues apaisées, accès à des espaces de nature), et est garante de la dynamisation économique et touristique.

La requalification des espaces publics est déjà bien engagée sur le périmètre de l'hyper-centre encadré par le plan Guide de requalification des Espaces Publics (Michel Desvignes, 2018) : 22 hectares de zone piétonne sont prévus, et 23 secteurs d'interventions en cours ou réalisés. Parmi ceux-ci, la rue Paradis, la rue de la République, la Canebière, la Place Général de Gaulle...

Carte des secteurs d'intervention- Charte de la Qualité Urbaine – Michel Desvignes / Tangram – 2018



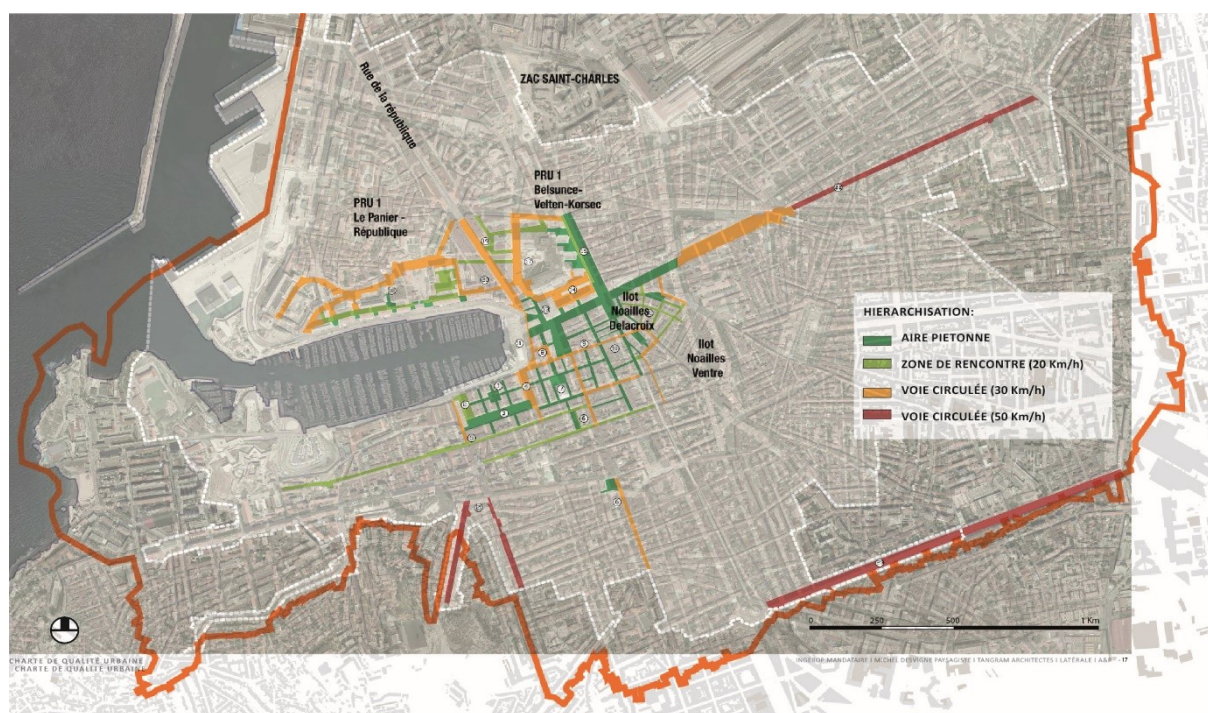
Les travaux de requalification concernant principalement l'hyper-centre ont permis de donner plus de place aux piétons et aux modes de transports tout en renforçant l'offre en espaces publics : requalification de la Porte d'Aix et du boulevard Jacques Saadé ; semi-piétonisation du Vieux-Port, requalification de grands axes comme le Jarret et le cours Lieutaud...

Les lignes de tramway réalisées (rue de Rome, Boulevard Chave, boulevard Longchamp, cours Belsunce) et en projet (boulevard National, boulevard de la Corderie) sont couplées à des aménagements d'espaces publics de qualité qui génèrent des connexions interquartiers et apaisent ces axes structurants.

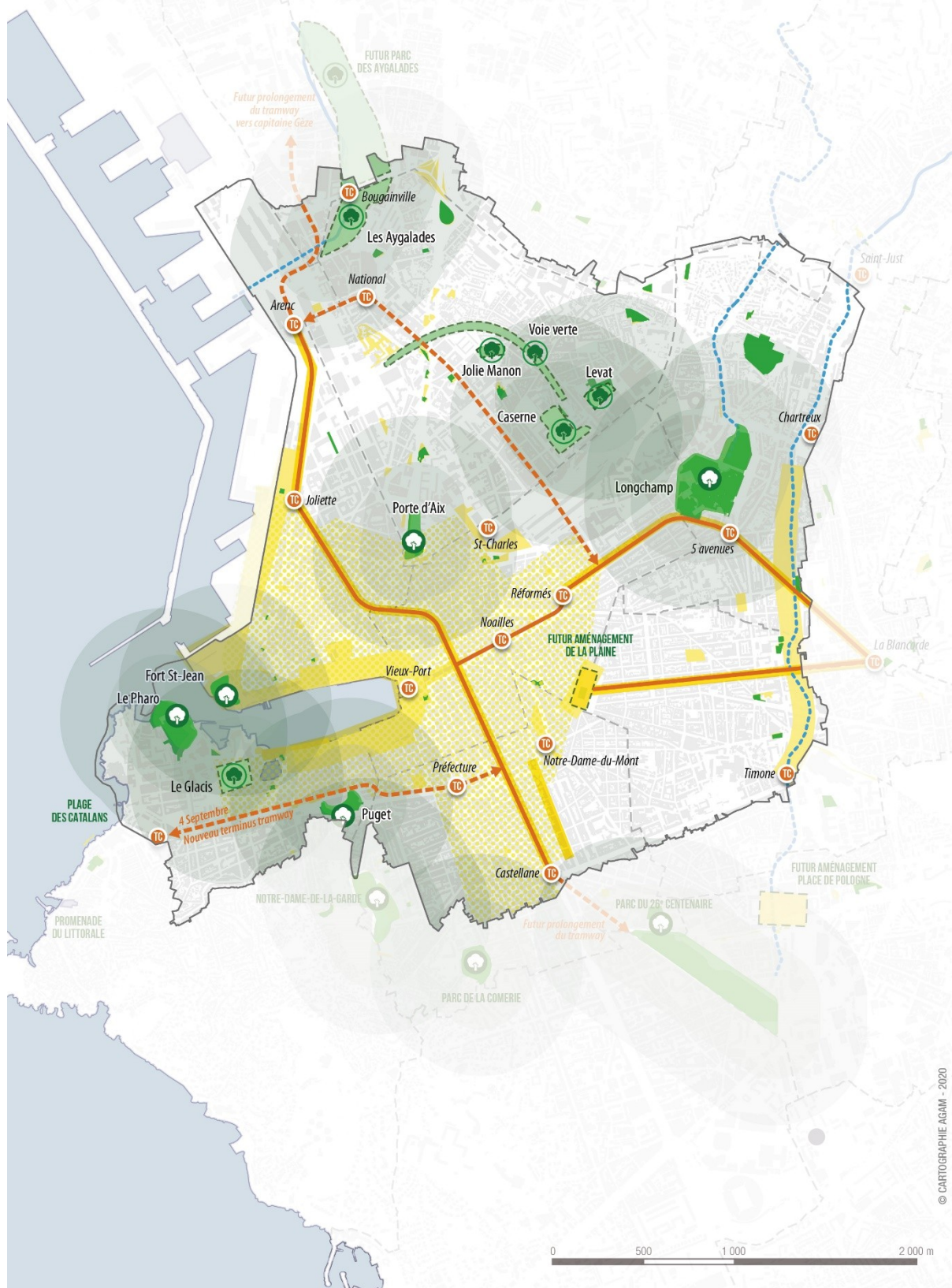
7.2.2. La place de la voiture

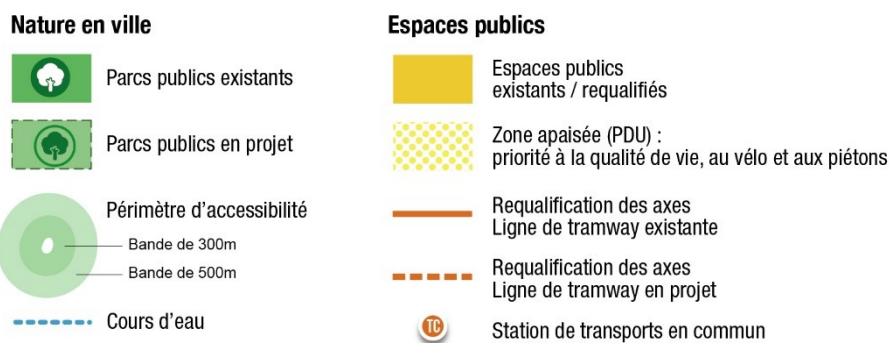
Malgré ces actions amorcées, la voiture occupe toujours beaucoup de place sur les espaces publics : bitumés, minéralisés, encombrés par le stationnement et la circulation, la place des piétons et des cyclistes est encore trop peu considérée dans des aménagements qui ne permettent pas de garantir leur sécurité, ni la continuité des déplacements. Un enjeu fort puisque près d'un ménage sur 2 du Centre-Ville n'a pas de voiture, et que 80% des déplacements sont de moins de 5km (réalisables à pieds ou à vélo). (cf données mobilité)

En dehors du périmètre de l'hyper-centre où les enjeux de requalification sont engagés, et portés (par exemple au PDU avec la zone apaisée) les quartiers plus péri-centraux restent en carence d'espaces publics, de lieux de respirations pouvant offrir aux habitants une multiplicité d'usages.



CONSTATS NATURE EN VILLE ET ESPACES PUBLICS





7.3. UN ENJEU DE QUALITE, COUPLE A UN ENJEU DE QUANTITE

L'urgence de prévoir une ville durable, saine et résiliente face au changement climatique et aux enjeux sanitaires est aujourd'hui au cœur des réflexions. Outre les nombreux bénéfices de la nature en ville, comme la captation du carbone et de production d'oxygène, la lutte contre les îlots de chaleur, la gestion des eaux, la biodiversité, l'épuration des sols et de l'air, la santé/salubrité et de bien-être physique et psychologique, elle est la clef pour améliorer le confort, l'attractivité et la qualité de vie de ce secteur.

Dans le secteur du PPA, deux temporalités, deux échelles sont à imbriquer : un enjeu de qualité, couplé à un enjeu de quantité.

7.3.1. Une amélioration qualitative de la nature en ville et des espaces publics

Les parcs, jardins urbains, espaces de nature des équipements publics, les rues, places, sont autant d'espaces existants qui offrent un socle solide pour conforter la place de la nature et des espaces publics dans le tissu urbain. En les valorisant et en leur donnant plus de lisibilité, plus de facilité d'accès et en y intégrant des dimensions de gestion des eaux et de biodiversité, ces espaces prennent alors tout leur sens et peuvent constituer le point d'ancrage pour asseoir la volonté de renforcement de la nature en ville et des espaces publics.

La notion de sol dans les tissus urbains denses, apparaît aussi un élément essentiel. La gestion intégrée de l'eau pluviale et de l'eau ruissellement par l'infiltration, la rétention, la réutilisation, la perméabilité, la mise en valeur du parcours de l'eau ainsi que les questions de stockage, de pollution, de nature des sols, et de risques nécessitent d'être intégrés en amont des projets d'aménagements. Elle répond à l'enjeu d'adaptation des villes face aux évolutions climatiques.

Les espaces de nature privés, sont à prendre fortement en considération dans cet enjeu : ils participent souvent à la qualité des espaces publics, à la valorisation de l'architecture, au bien commun, en offrant des vues, des apports de fraîcheur. Ils contribuent aussi aux continuités écologiques. Les intégrer à la réflexion implique de développer les outils et les connaissances pour les préserver mais aussi d'inciter et d'aider à leur entretien et à leur valorisation.

Par cet enjeu, la nécessité d'une prise de conscience de l'existant et d'une connaissance fine du patrimoine végétal est primordiale : elle ouvre sur les questions de sensibilisation, de formation, de connaissance commune, et sur la réflexion à des nouveaux « modes de faire » pour l'entretien (incluant notamment la gestion des déchets verts) ou l'approvisionnement en matériaux et en végétaux.

7.3.2. Une massification et un maillage équilibré, complémentaire, entre espaces de nature et espaces publics

En complément d'une stratégie visant à l'amélioration de l'existant, l'identification des espaces pertinents et du foncier disponible pour plus de nature et d'espaces publics dans le secteur du PPA est nécessaire.

La réduction de la place de la voiture en centre-ville permettrait d'accroître notablement les surfaces d'espaces publics (ex : bas de la Canebière) aux bénéfices des citoyens. Les surlargeurs de voiries, les délaissés routiers (échangeur du carénage par exemple) et les places de stationnement en surface, constituent autant de supports potentiels car ils sont concernés par des actions d'apaisement (voir les leviers «Espaces publics» + «Vélo» + la Zone à Faibles Emissions du PDU d'AMP).

Les secteurs de renouvellement urbains situés dans le centre-ville de Marseille sont d'excellentes opportunités pour intégrer la thématique nature en ville et espaces publics, d'autant qu'ils sont situés dans des quartiers actuellement identifiés comme carencés. Grâce aux outils règlementaires déjà mobilisés dans le PLUi (% de Pleine Terre, OAP QAFU), et à une volonté d'amélioration du cadre de vie, ces nouveaux lieux de vie nécessitent d'être conçus de manière exemplaire et répondre aux attentes actuelles d'aménagement.

Les friches, les parcelles libres qui pourraient être valorisées autrement que par la construction (les espaces «libres» sont précieux dans les tissus denses de centre) peuvent aussi permettre de retrouver des espaces de nature, et d'espaces publics (lien avec les bâtis dégradés : une démolition nécessaire peut être une opportunité pour aérer les tissus centraux.)

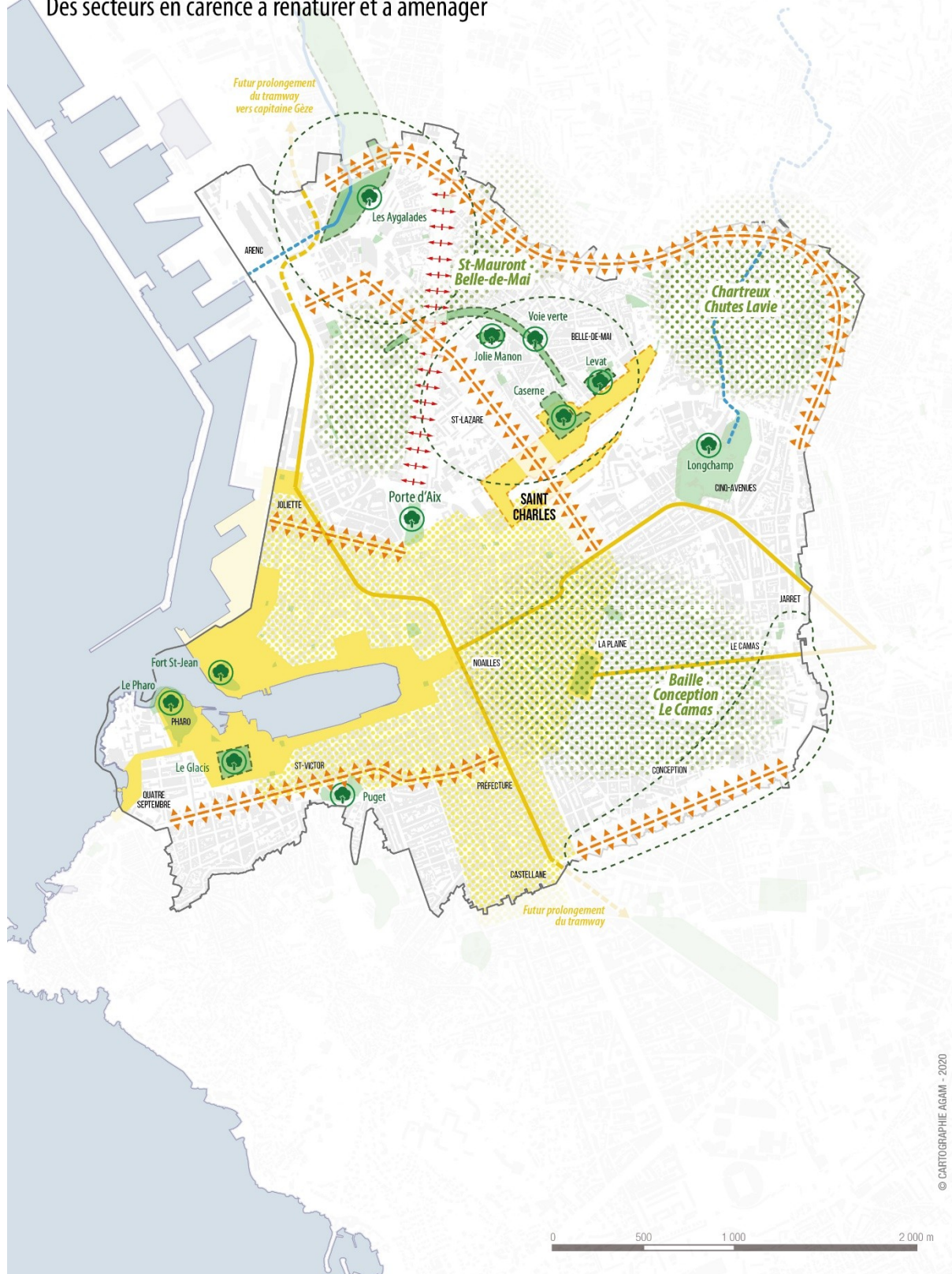
La désimperméabilisation des sols là où elle serait pertinente (espaces publics, pieds d'arbres, mais aussi équipements sportifs, éducatifs, administratifs, de santé...) est à intégrer à la réflexion, tout comme la question de l'acquisition du foncier privé pour y créer des espaces publics de proximité (question de l'aération des tissus centraux).

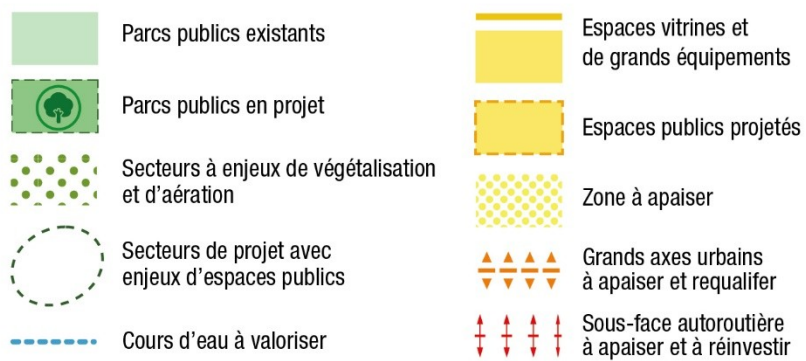
Cet enjeu de création d'espaces de nature et d'espaces publics a besoin d'être territorialisé, localisé dans un objectif de liens et d'interconnexions entre les quartiers, les habitants et les continuités écologiques. Il est important d'être attentif à la définition de la palette végétale, à l'intégration de la gestion de l'eau, à la définition précise des usages, et à l'implication et la participation des habitants à tous les stades.

En assurant au maximum les continuités écologiques au sein du périmètre, en lien avec les espaces périphériques, la nature en ville est le socle pour reconnecter les quartiers en prenant appui sur des espaces publics. La thématique «Nature en Ville et Espaces publics», nécessite donc d'être traduite sur le secteur du PPA au moyen d'un maillage fin constitué d'espaces de respiration et de végétation.

ENJEUX NATURE EN VILLE ET ESPACES PUBLICS

Des secteurs en carence à renaturer et à aménager





7.4. UN ENJEU DE REEQUILIBRAGE DE L'OFFRE D'EQUIPEMENTS

Le Centre-Ville de Marseille est le révélateur des difficultés que connaît la ville en matière d'équipements publics. Pour certains types d'équipements, la difficulté est exacerbée dans ce secteur. Pourtant, **Marseille et son centre-ville ont les atouts pour pouvoir rééquilibrer l'offre d'équipements et permettre ainsi aux habitants de pouvoir bénéficier de services de qualité. L'offre du centre-ville se caractérise par les grands équipements d'envergure métropolitaine** mais les difficultés dans l'accès à certains équipements de la vie quotidienne sont prégnantes au sein du périmètre

7.4.1. Une offre caractérisée par les grands équipements d'envergure métropolitaine.

Les équipements métropolitains de Marseille sont majoritairement situés dans le centre-ville. Près de 75% des équipements métropolitains recensés se situent à l'intérieur d'un arc de cercle allant des Crottes aux plages Gaston Deferre en passant par Saint-Just. Dans le périmètre du centre-ville, cette concentration d'équipements d'envergure métropolitaine est autant un héritage historique (Opéra de Marseille) que le résultat de choix politiques plus récents (Bibliothèque de Marseille à Vocation Régionale, au cœur du quartier de Belsunce et élément de redynamisation du centre-ville) ou de la volonté d'ancrer l'équipement dans des territoires défavorisés (Théâtre Tourny) autour de dynamique de rénovation urbaine (équipements de la Belle de Mai). Le Mucem est aujourd'hui l'équipement emblématique du rayonnement de Marseille à l'international. Le Centre-Ville est aussi le lieu d'accueil préférentiel des équipements des grandes administrations. Que ce soit l'Etat avec la préfecture, le département avec le Conseil départemental, la Région et le Conseil Régional, la Mairie avec la Mairie centrale, toutes sont localisées dans le périmètre du PPA. Le centre-ville de Marseille assume ainsi clairement une fonction de cœur de territoire métropolitain.

Le grand centre-Ville reste toutefois un territoire où l'offre en grand équipement métropolitain peut être confortée, notamment sur le périmètre d'Euroméditerranée. Dans les projets actés, la Cité Scolaire Internationale a été conçue pour être un moteur d'attractivité de Marseille. La Cité scolaire Internationale s'inscrira dans le réseau de 8 cités internationales existantes sur le territoire français (dont celle de Sophia Antipolis) et vise la scolarisation des enfants des emplois métropolitains supérieurs et des cadres des entreprises internationales. Cet équipement sera déconnecté du réseau des écoles marseillaises et ne fera l'objet d'aucune sectorisation. Le projet de développement de la gare Saint Charles est une possibilité d'implantation d'un équipement « totem » en entrée de Ville.

7.4.2. Des difficultés dans l'accès à certains équipements de la vie quotidienne

Le Centre de Marseille souffre d'un double déficit quantitatif (essentiellement les équipements sportifs) et qualitatifs (notamment les groupes scolaires).

En matière **d'accueil de la petite enfance**, la situation est contrastée, même si globalement, le Centre-ville apparaît comme une zone où l'offre en place de crèches doit être développée. Les établissements de ce secteur répondent au double besoin de l'offre en lien avec le besoin des habitants mais aussi des salariés. Pour le 3^{ème} arrondissement, l'offre n'est clairement pas en adéquation avec les besoins que pourrait générer une revitalisation du secteur et un apport de population familiale plus aisée. Le développement de l'offre doit accompagner les opérations de renouvellement urbain à l'œuvre dans le secteur (ou secteur limitrophe) : Quartier libres, Docks libres, Ilots démonstrateur les Fabriques.

Les écoles sont fortement impactées par la fonction d'accueil du centre-ville qui se traduit (plus qu'ailleurs) par un « Turn over » important des élèves au cours de l'année ou d'une année sur l'autre. Les classes d'accueil pour élèves allophones y sont plus représentées que sur le reste du territoire Marseillais, confirmant la fonction d'accueil du territoire. L'éducation prioritaire y est aussi sur représentée par rapport au reste du territoire. En effet, 60% des élèves en maternelle et 54% des élèves en élémentaire scolarisés dans des écoles du périmètre du PPA le sont dans écoles relevant de l'éducation prioritaire contre 44% et 42% pour le reste du territoire Marseillais. Attention, ces écoles sont pratiquement toutes situées dans le 2ème et le 3ème arrondissement pour lesquels près de 100% des écoles sont rattachées à l'éducation prioritaire. Au-delà de ces caractéristiques, les études en cours menées dans le cadre du Plan école d'Avenir (études prospectives et techniques) permettront de poser les enjeux de construction et de réhabilitation des écoles du Centre-Ville. Toutefois, sans attendre ces conclusions nous pouvons d'ores et déjà affirmer les points suivants :

- En dehors des écoles récentes (Edouard Vaillant, Ruffi, Chanterelle, Jobin Cadenat,...) le parc des établissements est plutôt ancien et peu adapté aux standards modernes : Cours de récréation exigües (deux fois moins de surfaces disponibles par élèves), bâtis anciens mal adaptés,...)
- Une offre d'établissements globalement plus dense qu'ailleurs : en moyenne chaque école a au moins 4 écoles accessibles en moins de 10 minutes à pieds. C'est un vrai avantage pour gérer au mieux les inscriptions dans le secteur.
- Un besoin, à déterminer, de développer les offres de gardes périscolaires et notamment les places en ACM pour offrir des solutions de garde les Mercredi et les vacances scolaires.

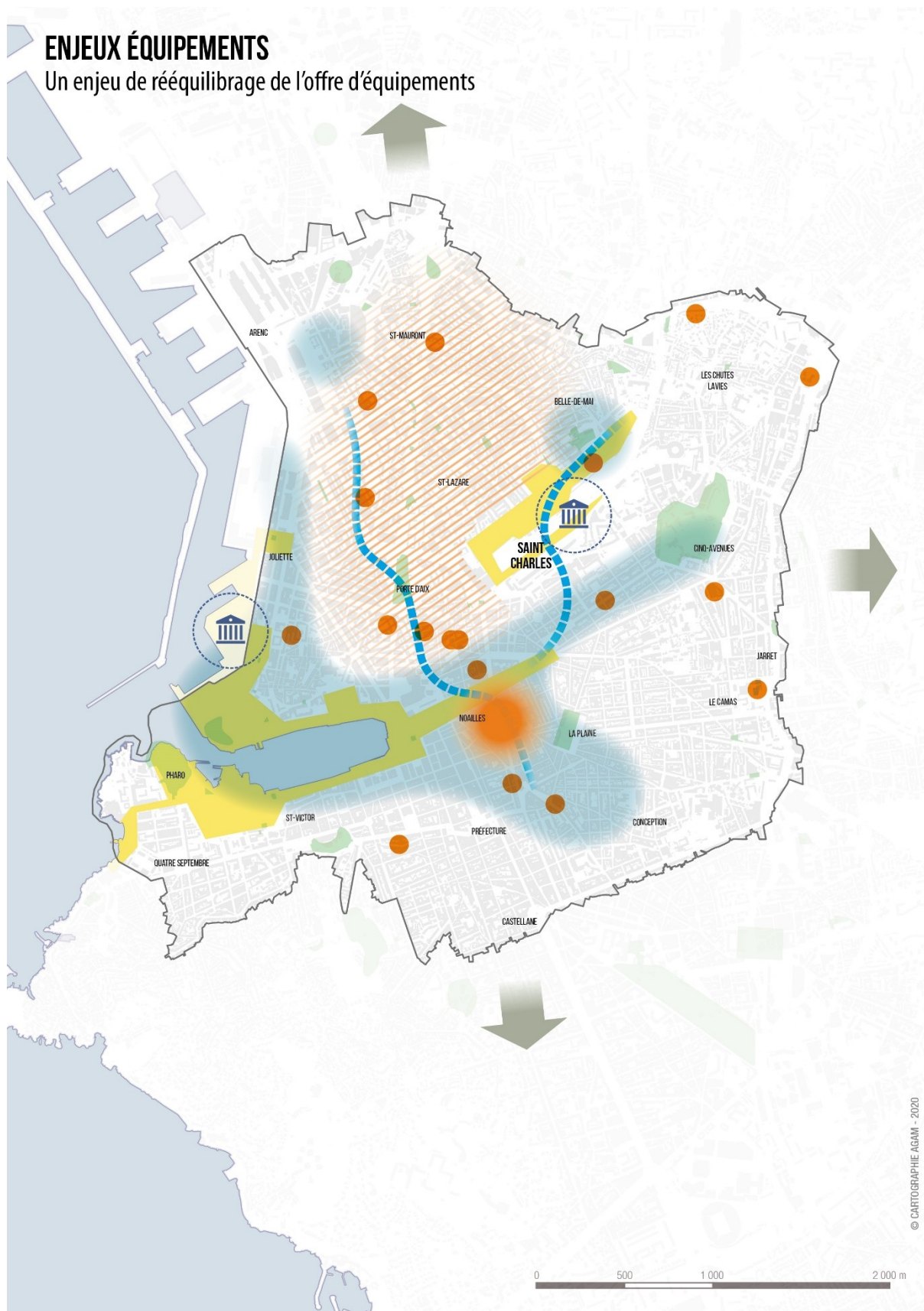
En ce qui concerne la culture et le sport, le constat est hétérogène. Marseille concentre en centre-ville une offre théâtrale conséquente. Pas moins de vingt-sept théâtres (sur les trente-sept que compte la Ville) participent à l'animation de la vie culturelle. La diversité des établissements permet une richesse de programmation à même de satisfaire un large public. Cette richesse est confortée par le foisonnement des salles de spectacle (52 établissements) et de concert de jauge et de programmation éclectique qui fait que Marseille dispose, en son centre, d'une vie culturelle dynamique. La grande diversité et le nombre d'équipements culturels se caractérisent par une forte hétérogénéité spatiale. Epicentres de la vie culturelle nocturnes, les théâtres et salles de spectacles sont localisés dans des centralités isolées les unes des autres. En matière d'équipements sportifs, Marseille se distingue par un nombre de salles de sports commerciales de type fitness. En ce sens, le centre-ville répond à une tendance lourde qui voit les salles (souvent low coast) investir les centres villes pour répondre à la demande des urbains (habitants ou actifs). Ces salles proposent des heures d'ouvertures très élargies (sept jours par semaines et de 7h00 à 22h00). Parallèlement, le centre-ville est marqué par un manque d'équipements traditionnels (terrains de grands jeux, salles multisports, terrains de petits jeux extérieurs,...) ce qui freine la pratique encadrée. Les arrondissements du Centre-Ville sont parmi ceux qui comptent le moins de licences sportives (rapportées à la population totale). Les comités sportifs départementaux (organes déconcentrés des fédérations) pointent souvent le centre-ville de Marseille comme un territoire de conquête, sous réserve d'une amélioration de l'offre d'équipements.

7.4.3. L'amélioration des équipements du quotidien au centre des enjeux

L'enjeu pour le centre-ville de Marseille est triple :

- L'amélioration des équipements du quotidien, moteurs de la qualité de vie constitue une condition sine qua non d'une attractivité résidentielle permettant une diversification socio démographique du centre-ville. L'équilibre doit être trouvé pour continuer aussi à répondre aux habitants actuels et aux problématiques spécifiques, notamment celles liées à l'éducation prioritaire.
- Le développement d'une accessibilité facilitée pour les équipements non présents en centre-ville, notamment les équipements sportifs. Favoriser la création de terrains de grands jeux en périphérie proche du centre-ville, notamment dans les territoires de projets.
- L'anticipation de l'accueil et la conception de grands équipements métropolitains répondant aux nouvelles formes de conception et d'implantation induites par la crise sanitaire que nous traversons

Le centre-ville bénéficie de territoires leviers pour mettre en œuvre ces politiques publiques : l'opération Quartiers Libres (où des équipements publics sont déjà programmés), le programme de la gare Saint Charles, l'îlot démonstrateur Allard. Toutes ces opérations sont autant de possibilités d'innover pour des équipements répondant aux enjeux sociétaux modernes. Par ailleurs, la question de la gestion de ces équipements est centrale.



Écoles et crèches

 Enjeu de modernisation et d'adaptation de l'offre

 Enjeu de développement de l'offre scolaire

 Une offre en crèches à conforter

Équipements sportifs

 Favoriser l'accès à l'offre sportive de périphérie

Culture

 Espaces d'animation culturelle à conforter et rendre lisibles

 Des liaisons douces entre pôles culturels à favoriser

 Potentiel d'implantation d'équipements culturels et touristiques

 Espaces vitrines et de grands équipements

8. UN TERRITOIRE HETEROGENE, DES ENJEUX DE RENOUVELLEMENT URBAIN MULTIFORMES

- 33 % du périmètre du PPA est occupé par les tissus centraux anciens
- Environ 1 250 logements livrés chaque année entre 2010 et 2018, soit un quart des logements livrés de Marseille.

8.1. UN TISSU URBAIN HETEROGENE

Le tissu urbain du périmètre du PPA se caractérise par une importante hétérogénéité.

Les **tissus centraux anciens** ne représentent que 33 % de la surface totale du PPA mais concentrent plus de 45 % des surfaces de plancher totales du périmètre du PPA. Ils se composent à la fois des tissus historiques situés à l'intérieur des anciens boulevards de ceinture (boulevard de la Corderie, cours Lieutaud et boulevard des Dames...), des faubourgs anciens constitués autour d'axes structurants (rue d'Endoume, boulevard Libération, avenue des Chartreux, rue Loubon...) et des lotissements anciens qui se caractérisent par une composition urbaine orthogonale (secteur Préfecture – Palais de Justice, Camas, Saint-Charles...). Les interventions urbaines dans ces secteurs sont donc conditionnées à la prise en compte d'enjeux patrimoniaux.

Les **tissus d'habitat collectif plus récents** s'étendent moins largement (19 % du PPA) mais représentent tout de même 34 % des surfaces de planchers totales. Ils sont majoritairement composés de tissus continus que l'on trouve notamment dans Euroméditerranée (trame Mirès), dans le quartier du Pharo et autour des boulevards National et Foch. Il y a également des tissus discontinus mais ceux-ci se concentrent dans la partie nord du périmètre du PPA, dans les quartiers des Chutes-Lavies, de la Belle-de-Mai et de Saint-Mauront. Il s'agit de grandes copropriétés, souvent dégradées.

Les **activités économiques** sont insérées dans le tissu urbain mixte, notamment sous forme de locaux commerciaux, de bureaux... Toutefois, le périmètre du PPA renferme aussi des grandes emprises et des formes urbaines qui sont dédiées quasi-exclusivement à des activités économiques (le pôle tertiaire sur Euroméditerranée, les espaces portuaires ou encore les espaces d'activités autour du boulevard de Plombières).

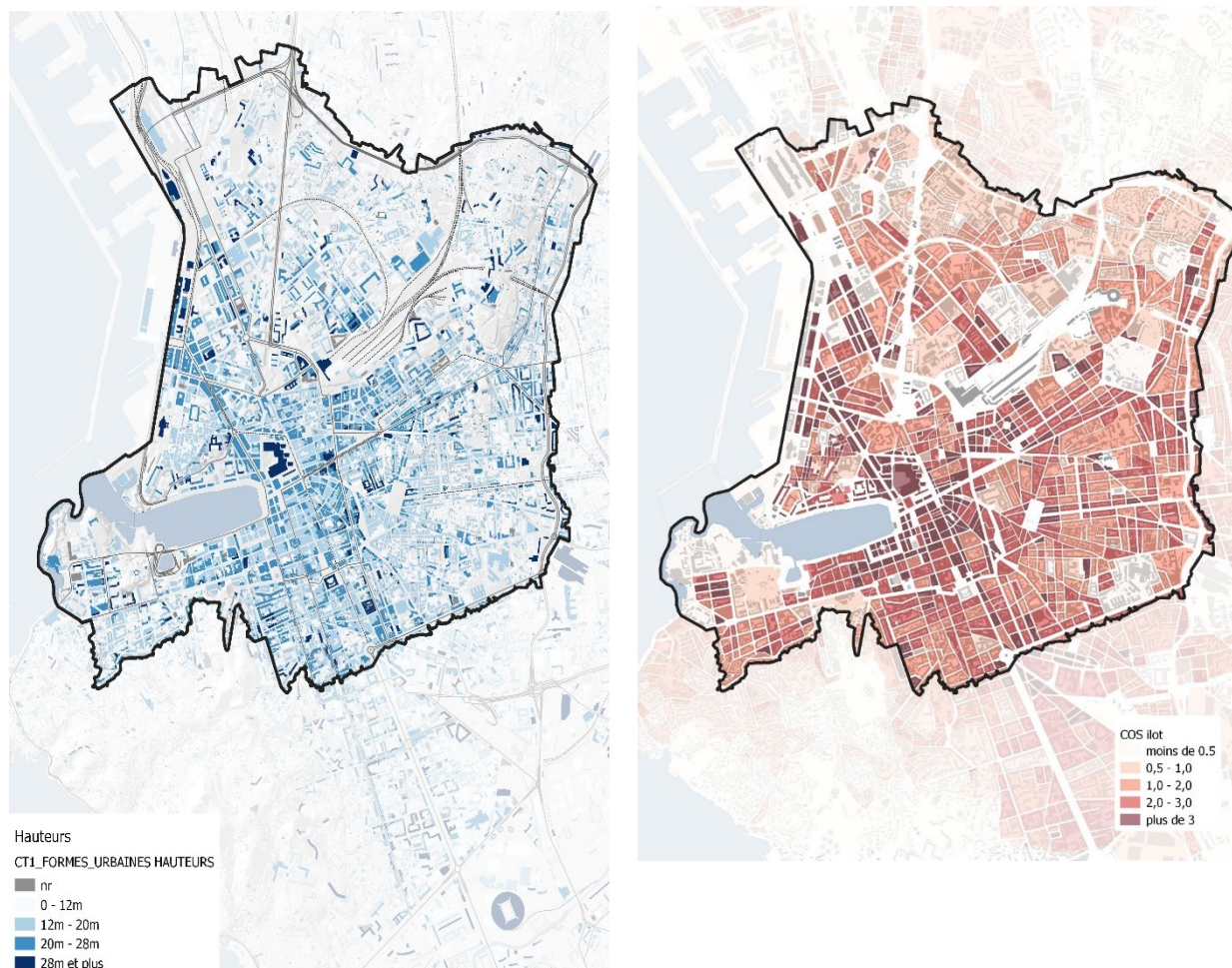
Les **équipements publics ou privés** (dont les parcs) mobilisent 21 % du PPA. Ils constituent des aménités urbaines essentielles au rayonnement et à l'attractivité du centre-ville mais leurs dimensions et leurs activités ne sont pas sans impacts sur le fonctionnement urbain, notamment sur les déplacements piétons. C'est notamment le cas de la gare et de son plateau ferré qui crée une rupture, entre le quartier Saint-Charles et le quartier de la Belle-de-Mai. À une échelle moindre ou avec des impacts moins prégnants, on peut citer également l'hôpital de la Conception.

8.2. LA NECESSITE D'UNE GESTION FINE DES HAUTEURS ET D'AERATION DE TISSUS

Au sein du périmètre du PPA, les densités urbaines sont variées. Les coefficients d'occupation des sols (COS) dépassent 3 dans les îlots situés dans l'hyper-centre et également le long de la rue de la République et du boulevard de Paris. Ils varient entre 2 et 3 dans les secteurs des lotissements anciens (secteur Préfecture – Palais de Justice, Camas, Saint-Charles...) et ne dépassent pas 1 dans l'épaisseur du boulevard de Plombière. Cela ne signifie pas pour autant qu'il existe des enjeux de densification dans ces derniers secteurs.

En revanche, dans le centre-ville historique (Le Panier, Noailles et Belsunce), des besoins de d'aération de tissus pourraient se poser, principalement dans les secteurs présentant un déficit en matière de nature en ville et/ou d'espaces publics ainsi que sur les îlots concentrant plusieurs immeubles très dégradés. Inévitablement, les terrains des immeubles effondrés et prochainement démolis de la rue d'Aubagne représentent aussi un secteur sur lequel il peut être opportun de s'interroger. Des opérations de cette nature ont déjà été réalisées dans le centre-ville à l'image de l'aménagement des jardins partagés du Refuge (quartier du Panier) en lieu et place d'un immeuble effondré. Les futures « pockets places » qui sont programmées dans le cadre du projet Quartiers Libres constituent aussi un exemple d'aération de tissus de faubourg. Toutes ces interventions ont pour objet d'améliorer la qualité du cadre de vie d'un quartier.

Par ailleurs, l'hétérogénéité des formes urbaines du centre-ville s'exprime souvent au sein d'un même quartier et, parfois, au sein d'une même rue. Ainsi cohabitent, sans cohérence apparente, des « 3 fenêtres », des immeubles de rapport de type haussmannien, des entrepôts et locaux artisanaux, des immeubles modernes... Les gabarits des constructions varient donc sensiblement et des ruptures brutales d'épannelage apparaissent alors et sont accentuées dans les rues en pente. Les hauteurs des constructions méritent donc d'être gérées au cas par cas, en prenant bien en compte l'environnement urbain et paysager de chaque projet, tout en veillant à ne pas freiner l'élévation et le renouvellement des tissus urbains, notamment dans les secteurs non patrimoniaux.



8.3. UN ENJEU DE CONNAISSANCE DU FONCIER

Le foncier public et assimilé représente 40 % du PPA. En surface, l'Etat est le principal propriétaire foncier car il dispose de grande emprise (gare, université, casernes...) mais en nombre de biens, c'est la commune de Marseille qui est majoritaire. Ses biens sont multiples : parcs, équipements, immeubles...

Au-delà de cette rapide lecture quantitative, **l'enjeu est de mieux connaître ce foncier public et assimilé** en analysant la typologie des biens, leurs caractéristiques (volume et état du bâti...) et leur environnement urbain (proximité aux transports collectifs, contraintes règlementaires...). Les équipements publics constituent en effet des potentiels non négligeables notamment lorsqu'ils font face à des situations d'obsolescence (liée à l'état du bâti, sa capacité...) ou de réorganisation (regroupement sur un même site, redéploiement sur un autre lieu...).

Un des autres enjeux consiste à évaluer les capacités de mutation et de mobilisation du foncier privé afin d'adapter au mieux les stratégies foncières et opérationnelles.

La connaissance fine du foncier est d'autant plus importante que le périmètre du PPA est globalement dépourvu de dents creuses. Le potentiel foncier est donc à rechercher sous toutes ses formes, et pas seulement à travers des

opérations de démolition-reconstruction. **L'enjeu pourrait donc être de mobiliser et combiner plusieurs types de recyclage foncier :**

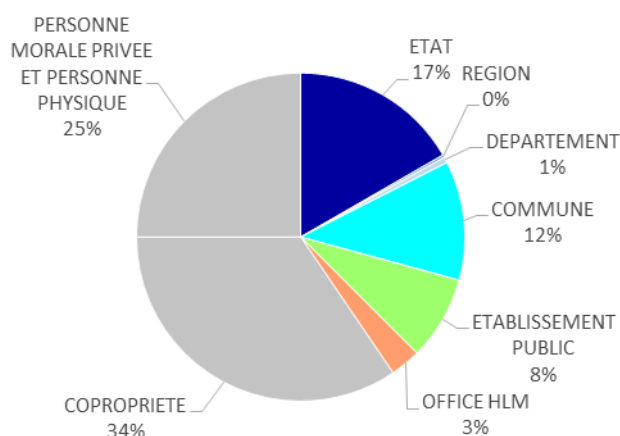
- la reconversion ou la transformation, c'est-à-dire de changement d'usage d'un site ou d'un bâtiment, sans densification ni démolition ;
- La densification ou l'intensification qui correspond à un ajout de capacités (des surfaces de plancher par exemple) sur un terrain déjà bâti, sans changement d'usage ;
- La démolition-reconstruction, qui peut se faire sans densification ni changement d'usage ;
- La démolition-renaturation qui engage le retour d'un terrain dans son état naturel ou son aménagement en espace urbain non bâti (parc) ;
- La réversibilité d'une construction comme l'exemple du parking d'Euromed dans les Fabriques.

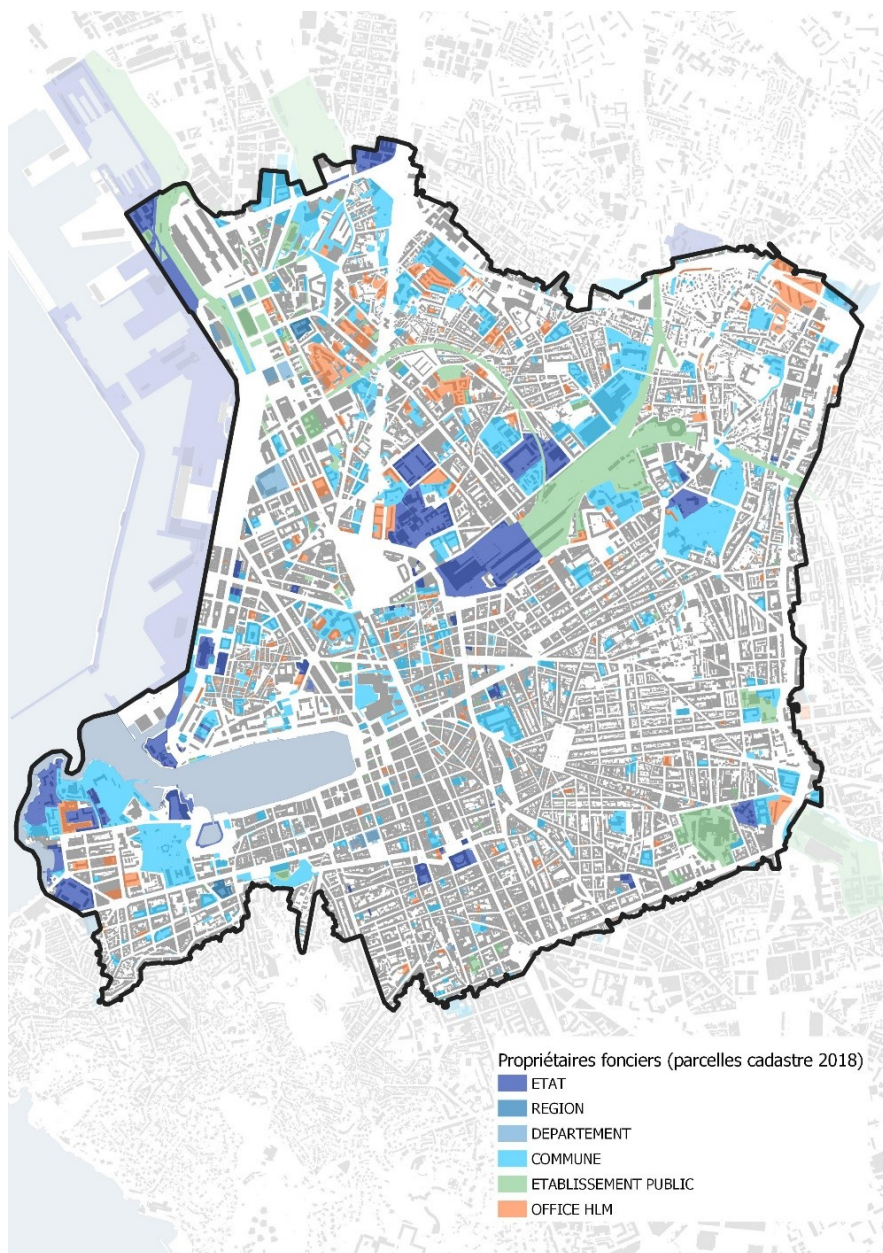
En parallèle, **pour faire face à des temporalités opérationnelles longues, l'urbanisme transitoire apparaît opportun** car il permet de tester des usages pour en dégager un projet définitif et génère des externalités positives telles que :

- La gratuité du gardiennage à travers l'occupation du lieu ;
- La valorisation du site : restauration, accueil d'événements, préservation patrimoniale... ;
- Une nouvelle géographie pour le quartier et le territoire : intégration du lieu dans les itinéraires de déplacement des habitants, attirer des personnes extérieures au quartier ;
- Un support pour une dynamique de projet : nouveau regard porté sur le site, son environnement (quartier) et ses potentialités...

Au sein du périmètre du PPA, plusieurs expériences d'urbanisme transitoire ont déjà été développées à l'image de Coco Velten (projet d'occupation temporaire à vocation sociale, économique et culturelle, le temps que le bâtiment appartenant à l'Etat soit racheté par la ville de Marseille) et des jardins partagés de la place du Refuge, (en attendant un programme immobilier). L'enjeu est donc d'identifier les espaces pouvant accueillir ce type de projet.

Répartition du foncier du PPA par propriétaire selon les surfaces





1.1. DES ENJEUX DE REHABILITATION DU PARC DE LOGEMENTS

Le centre historique de Marseille est riche de nombreux édifices remarquables bien conservés mais il comprend aussi **beaucoup d'ensembles bâtis anciens vétustes et atteint de pathologies graves**.

En effet, beaucoup d'immeubles des XVIIIe et XIXe siècles ont été construits avec des matériaux assez grossiers (moellons, assemblage de pierres, de briques et de mortier), sur des sols perméables et argileux qui peuvent être instables. La stabilité des immeubles « trois fenêtres » repose donc très souvent sur la cohésion créée avec les immeubles voisins.

L'imperméabilisation des rues au cours du XXe siècle a augmenté les remontées capillaires tout comme certains aménagements intérieurs (chapes coulées, carrelages...) qui ont contribué aussi à l'affaissement des sols par surcharge. Les ajouts de pièces humides sans ventilation ont favorisé la décomposition de matériaux. Par

ailleurs, des immeubles ont aussi été fragilisés par des modifications de percements, la suppression des trumeaux du rez-de-chaussée...

En résumé, **les interventions successives ont souvent été désastreuses pour la stabilité des édifices** qui, en outre, se retrouvent confrontés à de fortes alternances climatiques (forte chaleur, brusque humidité, vent sec et violent) contre lesquelles ils sont peu protégés.

En 250-300 ans, **très peu d'immeubles du centre historique ont bénéficié d'une réhabilitation globale**, sur l'ensemble de l'édifice. En effet, beaucoup d'immeubles ont été délaissés par plusieurs générations de propriétaires, en raison notamment de transitions économiques défavorables et du départ des populations solvables vers les périphéries dans les années 1970-1990. L'occupation de ses immeubles par des locataires démunis ou peu soucieux de l'entretien courant ont renforcé l'état d'abandon. La déstructuration et le niveau de délabrement de certains immeubles rendent aujourd'hui très difficiles les opérations de réhabilitation d'un point de vue technique et financier.

En cas de démolition-reconstruction, l'enjeu consiste à ne pas oublier les considérations bioclimatiques des immeubles « 3 fenêtres » telles que les persiennes qui protègent de la chaleur tout en laissant passer la lumière. Retrouver des immeubles aux profondeurs limitée favorise la préservation de cœurs d'îlot végétalisés et l'aménagement de logements traversant, plus faciles à aérer et à réguler thermiquement que des logements mono-orientés qui ont été multipliés dans les constructions contemporaines au gabarit plus important. L'entretien de la capacité d'adaptation de l'urbanisme méditerranéen à son environnement constitue donc un enjeu important, d'autant plus que les canicules et les effets d'îlot de chaleur urbain s'accroissent et que de nombreux foyers sont dans des situations de précarité énergétique. L'enjeu est aussi de permettre ces adaptations en les conciliant avec les exigences de préservation et de valorisation du patrimoine, afin de ne pas interdire de façon générale l'usage de dispositifs constructifs bioclimatiques, l'installation de production d'énergies renouvelables ou encore la création d'espaces extérieurs privatifs (balcon, terrasse ...). En effet, ces derniers sont importants pour assurer l'attractivité résidentielle du centre-ville de Marseille.

8.4. L'HYGIENE ET LA SANTE, UN ENJEU DE GESTION URBAINE DE PROXIMITE

Le centre-ville de Marseille est confronté à la prolifération de plusieurs espèces nuisibles dont les rats, les moustiques tigre et les punaises de lit. Au-delà des impacts que ces dernières ont sur la santé des résidents et sur l'attractivité touristique de la ville, elles pourraient être une source ou un catalyseur de crises sanitaires.

La réduction de ces nuisances et de la vulnérabilité du centre-ville de Marseille apparaît donc comme un enjeu essentiel. Il est probable que les réponses soient multiples et qu'elles concernent à la fois l'architecture et l'urbanisme (mouvement hygiéniste), la politique de l'habitat (lutte contre les logements insalubres...) ou encore la gestion urbaine de proximité. En effet, il apparaît opportun de s'interroger sur les impacts du réseau d'eaux pluviales et d'assainissement unitaire du centre-ville et de la dépose des déchets ménagers dans des conteneurs positionnés sur les espaces publics.

Un tissu urbain hétérogène, des enjeux multiformes



Typomorphologie urbaine

	Centre-ville historique
	Faubourg ancien
	Lotissement ancien
	Ensembles structurés d'habitat individuel
	Habitat collectif
	Activités économiques
	Équipements

	Enjeux de renouvellement urbain et d'évolution des tissus
	Pôles économiques et de grands équipements leviers de renouvellement urbain
	Enjeux et potentiels de renouvellement urbain et de requalification
	Enjeux d'aération des tissus urbains