

# PLAN LOCAL

## 03 - SCHÉMAS *ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT*

PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

RÉVISION PRESCRITE PAR LE CONSEIL MUNICIPAL, LE 17 avril 2009  
PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL,  
EN SÉANCE DU : 29 janvier 2010

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL,  
EN SÉANCE DU : 10 décembre 2010

Pièce annexée aux délibérations

**ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION N° 10-324**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL DU 10 décembre 2010**

Pour amplification, le Maire :

Gaby CHARROUX

# D' URBANISME



# 03 – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## SOMMAIRE

<b>01</b>	<b>ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ DE LA "ROUTE BLANCHE"</b>	<b>Page 1</b>
<b>02</b>	<b>ZONE 1AUc DE "SAINT-PIERRE"</b>	<b>Page 9</b>
<b>03</b>	<b>ESPACE LITTORAL DE NATURE DE "BONNIEU/LES ARNETTES"</b>	<b>Page 16</b>
<b>04</b>	<b>ZONE 1AUc "LES ARQUEIRONS"</b>	<b>Page 21</b>
<b>05</b>	<b>ESPACE NATUREL DE LA BAUMADERIE</b>	<b>Page 29</b>
<b>06</b>	<b>SENTIER LITTORAL DE DÉCOUVERTE</b>	<b>Page 35</b>
<b>07</b>	<b>SCHÉMA D'ENTRÉE DE VILLE EST "STE-ANNE"</b>	<b>Page 46</b>
<b>08</b>	<b>ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ DU QUARTIER DE « L'HÔTEL DE VILLE »</b>	<b>Page 49</b>
<b>09</b>	<b>LA PROTECTION DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE</b>	<b>Page 55</b>
<b>10</b>	<b>LA LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE</b>	<b>Page 59</b>

L'ensemble des cartes "illustrent" un "principe" de schéma d'aménagement et indiquent les orientations générales d'aménagement qui pourront, tout en conservant l'esprit, évoluer en terme de positionnement des formes urbaines bâties, des espaces verts, des voiries, etc...



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°1

---

## ZONE 1AUc ZAC DE LA ROUTE BLANCHE

La zone "1AUc – ZAC de la Route Blanche" désigne la **future zone d'extension du secteur urbanisé du Nord de la commune**. Cette extension s'intègre dans la ceinture Nord de la colline Notre-Dame-des-Marins, amorcée en 1975 avec, successivement, le quartier Canto-Perdrix, l'Escaillon et Figuerolles. S'étendant sur **74 hectares**, la zone est délimitée :

- Au Sud-Est, par l'avenue du 19 Mars 1962,
- A l'Est, par la ZAC de l'Escaillon à vocation d'habitat et le Parc omnisport Julien Olive,
- Au Nord, par la crête du plateau de Courtine, au-delà se trouve la zone d'urbanisation ultérieure 2AUc des Plateaux,
- Au Sud-Ouest, par la zone d'urbanisation ultérieure 2AUc de Saint-Macaire,
- Au Sud, par le lycée Jean Lurçat.

## I- ÉTAT DES LIEUX ET CONTRAINTES

### 1- LE MILIEU NATUREL

On note la présence d'un Espace Boisé Classé sur le Sud de la zone de la Route Blanche.

D'autre part, les différentes études menées depuis 2000 et en 2009 ont mis en évidence la présence de différentes espèces intéressantes :

- en flore, présence ponctuelle de plusieurs espèces d'orchidées en faible effectif et abondance de l'Hélianthe à feuilles de Marum, espèce protégée en France,
- pour les insectes, présence avérée de la Mante abjecte, espèce non protégée et présence d'habitats favorables à la Magicienne dentelée, espèce protégée sur le plan national,
- pour les reptiles, présence avérée d'une population de Lézard ocellé et d'une importante population de Psammodrome d'Edwards,
- pour les oiseaux, présence avérée du Coucou geai, nicheur à proximité de l'emprise,
- enfin, pour les chauves-souris, de par la présence d'habitats qui leur sont favorables, la zone d'étude constitue une zone de chasse et de transit.

De plus, le Plan Local d'Urbanisme identifie certains éléments du paysage au titre de l'article L.123-1 7<sup>ème</sup> du code de l'urbanisme :

- VB.14 – La pinède du plateau des Rayettes / Saint-Macaire. Située de part et d'autre d'un chemin rural, cette pinède est intéressante par la taille de ses pins. Les mesures de protections qui lui sont associées sont la conservation de l'ensemble de la pinède dans l'aménagement des espaces publics du futur quartier (des coupes partielles pouvant être autorisées pour réaliser des aménagements piétonniers) et l'interdiction de construire sur son périmètre.
- VB.15 – Abord boisé (partie Ouest) de la route Blanche. Le tracé du chemin rural est marqué par quelques murets en pierre intéressants. Les mesures de protection ou de mise en valeur qui sont associés sont la restauration des murs, la conservation des pins les plus significatifs afin de créer une « coulée verte » d'entrée de parc pour le nouveau quartier. Toutefois, certains sujets à l'intérieur du périmètre pourront être supprimés dans le cadre du projet d'aménagement (cheminement piéton, cycles ou bassin d'orage...) et de nouveaux sujets d'essences différentes pourront être plantés.

Le site de la Route Blanche offre une grande diversité de situations dans un rapport à la nature très présent :

- Des situations en plateau avec, en bordure, des situations en belvédère libérant des points de vue sur les reliefs voisins,
- Des situations en « conque » offrant une ambiance plus intimiste,
- Des pentes boisées, comme la retombée du plateau de Barboussade sur la Route Blanche.

## **2- L'HABITAT**

La zone de la Route Blanche est faiblement bâtie. On y trouve uniquement quelques habitations individuelles dispersées.

L'urbanisation de la ZAC de la Route Blanche s'inscrit dans un contexte de demande soutenue de logements sur l'ensemble de la commune, notamment en logements individuels. L'offre immobilière pour l'habitat, tous secteurs et types confondus, collectif ou individuel, locatif ou accession, terrains ou appartements... est en net déficit par rapport à la demande. Outre le besoin de répondre aux demandes insatisfaites, ce déficit impose une diversification de l'offre et une meilleure adaptation de celle-ci aux besoins de la population et aux perspectives de développement économique.

## **3- LES DESSERTES**

Le boulevard Julien Olive est la continuité du tracé de l'avenue Francis Turcan, il dessert vers l'Est les quartiers de Canto-Perdrix, aux équipements sportifs, au centre commercial ainsi que l'accès au centre ville.

Le boulevard des Rayettes accueille la circulation vers les équipements majeurs tels les hôpitaux, les lycées et fait la relation, vers le Sud, au centre ville et le secteur de Croix-Sainte.

## **4- LES ÉQUIPEMENTS**

Si, au sein du périmètre de la zone 1AUc, les équipements sont totalement absents, ils se concentrent à l'Est et au Sud. Ainsi la ZAC de la Route Blanche est dorénavant et déjà cernée par un réseau d'équipements (sportifs, scolaires, sanitaires, services...) dont certains sont de gros équipements structurants et rayonnants : le lycée Jean Lurçat, le collège Marcel Pagnol, l'école primaire et maternelle Louise Michel, le lycée Brise-Lame, l'hôpital du Vallon (et un peu plus au Sud le Centre Hospitalier Général des Rayettes), le parc omnisport Julien Olive, le centre commercial... La proximité de ces équipements publics ou de services de taille importante génère des pratiques urbaines. La concentration de ces pratiques donne au site une qualité urbaine indéniable.

En périphérie immédiate de la zone, il existe déjà un bon niveau de desserte par les transports collectifs intercommunaux, puisque ce sont 4 lignes de bus qui abordent et même pénètrent le site de la Route Blanche. Ainsi, le maillage de transport collectif propre à la zone qu'il importera de créer, se connectera sans difficulté et sans déséquilibres au réseau communal et intercommunal existant.

## **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'HABITAT**

Le PADD énonce les objectifs prioritaires en terme d'habitat sur la commune. Deux d'entre eux intéressent directement la zone 1AUc – ZAC de la Route Blanche, à savoir :

- La réalisation de quartiers d'habitat mixte (secteur locatif et accession) en secteur diffus,
- L'intégration de l'accueil de nouvelles populations actives dans la gestion de l'habitat en adaptant la production de logements aux perspectives d'évolution des grandes structures économiques (par ex. : salariés de l'Hôpital des Rayettes et de la pétrochimie).

De plus, conformément aux principes définis par les lois SRU et UH, le renforcement de la cohésion sociale sur la commune nécessite de promouvoir la diversité et la mixité de l'habitat, dans les opérations d'aménagement.

Ces objectifs sont pris en compte dans l'aménagement de la zone de Route Blanche par un programme mixte, en accession ou en location, intégrant la réalisation de lots individuels, de logements individuels groupés et de petits collectifs de type R+3 / R+4 ponctuel.

D'autre part, La grande diversité de situations présentes sur le site (plateaux, belvédères, situation en « conque », pente...) renvoie à des ambiances contrastées qu'il importe de valoriser pour constituer des formes urbaines et des modes d'habiter différents : recherche de la vue, appartenance à une entité réduite et lisible, habitat adapté à la pente.

### **2- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE DE DESSERTES**

L'aménagement de la zone 1AUc – ZAC de la Route Blanche s'appuie à moyen terme sur la réalisation d'une desserte d'entrée de ville par le prolongement de l'avenue Julien Olive et du boulevard des Rayettes. Le prolongement de ces deux axes structurants (av Julien Olive et bd des Rayettes pouvant se relier à terme vers le futur barreau de liaison entre l'A55 et la D5) apporte donc une capacité de connexion sur la future entrée de ville du Nord, et, permet de donner une armature viaire urbaine au site.

Ainsi, les continuités urbaines entre ce nouveau quartier, les développements existants (quartier de l'Escaillon...) et à venir (Saint-Macaire...) sont assurées.

Le prolongement du tracé des Rayettes trouve dans l'unité du site (en plateaux depuis le lycée) une séquence urbaine sur laquelle peut s'organiser l'urbanité du nouvel aménagement (immeubles collectifs, services, commerces et équipements). On crée, ainsi, un centre de gravité sur lequel peut s'asseoir la majeure partie des logements de la Route Blanche.

### **3- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'EQUILIBRE ENTRE ESPACES VERTS ET URBANISATION**

L'aménagement de la Route Blanche constitue la limite d'urbanisation de la commune au Nord Ouest et constitue le prolongement de l'urbanisation en direction de Saint-Macaire à l'Ouest. Il assure la continuité entre les quartiers et maintient la qualité du lien avec la zone naturelle des Etangs. Le rapport à la nature, très présent sur le site, est mis à profit par les habitants des quartiers voisins dans une pratique quotidienne des sports de nature ou de promenade familiale.

Ces pratiques sont renforcées et organisées par le parti d'aménagement en envisageant la mutation de ce territoire sur le thème de la proximité entre pratiques urbaines et nature.

Ces différents espaces verts du site intègrent les ouvrages de rétention d'eaux pluviales, les éléments caractéristiques du paysage identifiés au titre de l'article L.123-1 7 du code de l'urbanisme, les stations d'espèces protégées qui trouvent ainsi leur pérennité au sein d'un espace géré, et les micros équipements support des pratiques de loisirs.

### **III- PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

#### **1- LES VOIRIES**

La voirie comportera plusieurs types de voies en fonction de leur rôle. Leur hiérarchisation permettra la bonne insertion du trafic supplémentaire dans le réseau viaire existant.

##### **a. Voiries primaires**

L'avenue Julien Olive sera prolongée jusqu'au barreau Nord. Son emprise intégrera 2x1 voie, deux trottoirs, et une bande cyclable.

Le boulevard des Rayettes sera également prolongé et requalifié sur le chemin existant et desservira ultérieurement la zone 2AUc de Saint-Macaire, urbanisable à plus long terme. L'axe des Rayettes sera composé d'une bande de circulation automobile de 2x1 voies, de deux bandes de stationnement de part et d'autre de la voie, d'un trottoir et d'un mail planté piéton et cycliste.

Diverses communications ou raccordements pourront être réalisés entre ces voies en favorisant les modes doux.

##### **b. Voiries secondaires**

Les axes de dessertes internes permettront d'irriguer les poches d'urbanisation. Leurs emprises peuvent varier de 9 à 12 mètres selon les secteurs.

##### **c. Liaison en mode doux**

Afin de favoriser l'insertion de l'opération dans la vie des quartiers, il sera réalisé un réseau de circulations douces mettant en relation les principaux équipements sportifs et scolaires. Ce maillage cohérent de cheminements mixtes piétons, cycles et transports collectif sera, soit localisé au sein des unités naturelles, soit en bordure des voies et sécurisé.

#### **2- LES ESPACES VERTS**

L'aménagement de la zone de la Route Blanche met l'accent sur les caractéristiques naturelles du site et la présence d'espèces végétales protégées situées dans la partie centrale et Ouest de la zone principalement.

Ce parc et l'ensemble de la trame verte de l'opération sont fortement identifiés dans le principe d'aménagement de la zone. Un processus évolutif d'aménagement et de gestion simultanés existera par ailleurs en réponse à la protection des espèces végétales et des éléments du paysage, à la lutte contre les incendies, et comme élément de développement de l'opération. Le confortement et l'amélioration des chemins existants, la mise en protection des zones sensibles et un débroussaillage sélectif seront mis en œuvre.

D'autre part, les espaces verts de la zone intégreront les liaisons en modes doux, les différents ouvrages de rétention des eaux pluviales et les petits équipements de loisirs qui leurs sont rattachés.

#### **3- RÉPARTITION DES LOGEMENTS**

Dans les opérations de constructions, une attention particulière pourra être portée quant à la performance énergétique des bâtiments. Il s'agira d'anticiper le plus possible les réglementations qui entreront en vigueur au niveau national en tendant vers des normes de qualité environnementale des constructions reconnues, ou en intégrant des solutions de production d'énergies renouvelables localement (photo-thermique, photovoltaïque en toiture, ...).

La superficie foncière de la zone 1AUc de la Route Blanche est d'environ 74 hectares. Cette surface et la configuration du site permettent aisément de créer entre 1 600 et 1 800 logements suivant la répartition des différents types de logement (individuel ou collectif) et l'orientation données par la municipalité au regard des tendances à moyen terme en matière de logement. Toutefois, pour une Surface Hors Œuvre Nette globale fixée à environ 120 000 m<sup>2</sup>, le principe d'aménagement de la zone propose la fourchette de répartition suivante :



- 10 à 15% environ de lots individuels,
- 20 à 30% environ de logements en habitat individuel groupé,
- 60 à 70% environ de logements en habitat collectif.

a. Logements en habitat collectif

La majorité des logements de la zone de la Route Blanche seront créés sous la forme d'un habitat collectif vertical, adapté à la topographie naturelle du site. La forme de ces constructions en R+3, intégrant en rez-de-chaussée des locaux à vocation de commerces et services, structurera de façon plus urbaine le boulevard des Rayettes prolongé. La hauteur de ces constructions pourra, toutefois, être, très ponctuellement, élevée à R+4 (notamment le long des axes structurants).

b. Logements en habitat individuel groupé

Principalement bâti sous la forme de villas groupées à dominante locative, de type R+2, ces logements gravitent plus ou moins en périphérie des logements collectifs de l'axe structurant des Rayettes.

c. Lots individuels

Ils occupent principalement les situations contrastées de la Combe au pied du plateau de Courtine, des versants pentus du plateau Ouest de Barboussade, et le versant plus doux du haut de Saint-Macaire.

#### **4- LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS**

Les équipements nécessaires au fonctionnement du nouveau quartier seront essentiellement constitués des ouvrages d'infrastructures de desserte du parc paysager formant la trame des liaisons douces inter-quartiers et des ouvrages de rétention d'eaux pluviales.

Les divers équipements de superstructures existants au Nord de l'agglomération sont suffisants pour accueillir dans de bonnes conditions les populations nouvelles (en particulier sur le plan scolaire ou préscolaire avec l'école Louise Michel, et sportif avec le parc omnisport Julien Olive).

Le Sud de la ZAC pourra recevoir des équipements de type scolaire, sportif, complémentaires aux équipements existants périphériques à la ZAC.

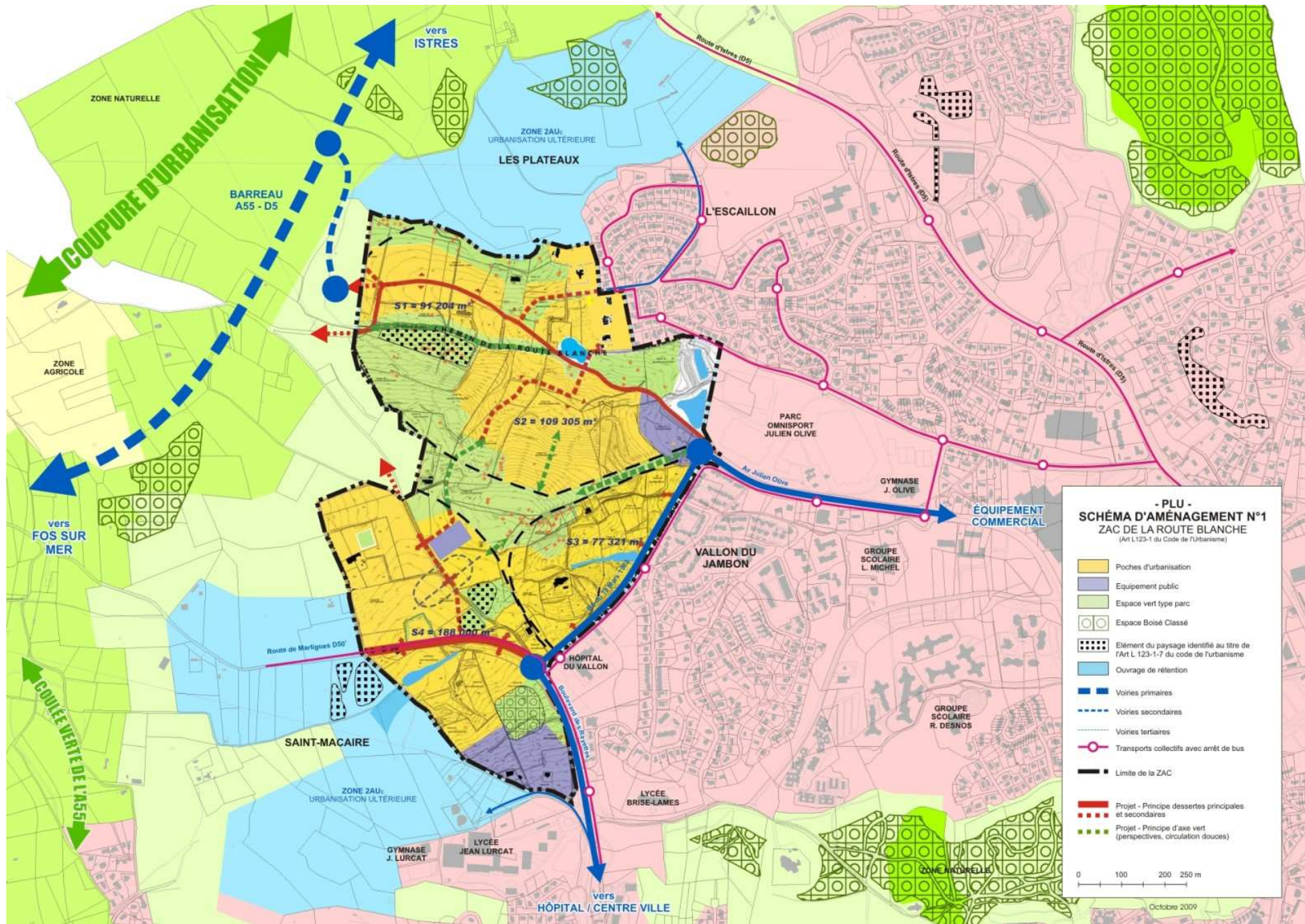




Schéma du réseau d'eau potable (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)

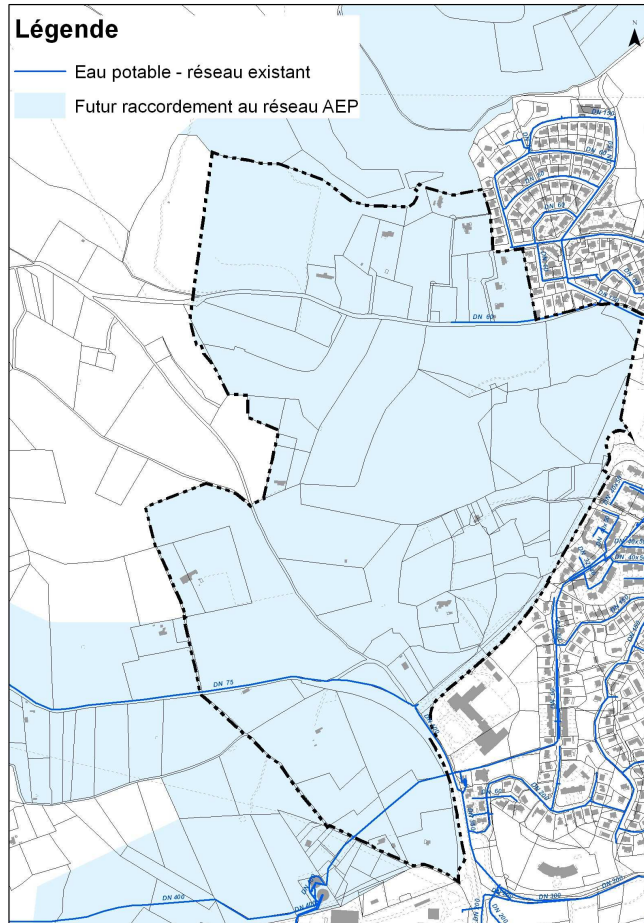
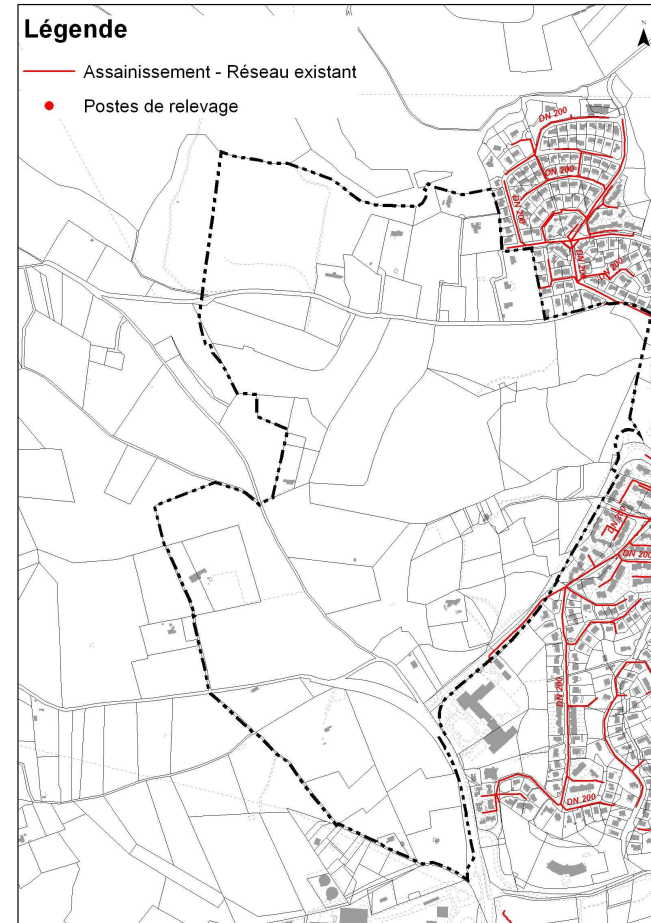


Schéma du réseau d'assainissement (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)



## CONCLUSION

Les objectifs de développement de la commune visent la création de nouveaux quartiers accueillant différents types d'habitat, des équipements, des services et commerces de proximité ainsi que des espaces de loisirs. Ces secteurs de développement s'articulent aux quartiers existants par des espaces de transition.

Les zones à urbaniser 1AUc comprennent au nord de la commune, la future ZAC de la Route-Blanche et les secteurs de Pouane-Nord, Saint-Jean, et au sud, les secteurs de Saint-Lazare, Saint-Pierre, Les Laurons, Carro-les Arqueirons et les Bastides. Ces zones sont destinées à un développement cohérent de l'habitat, individuel, groupé ou collectif, à dominante résidentielle, et à l'installation des activités, services et équipements collectifs d'accompagnement.

La superficie totale de ces zones à urbaniser d'habitat s'élève à 168 hectares. Le projet d'urbanisation de la ZAC de la Route Blanche (74 ha) représente 44 % de l'ensemble du potentiel d'urbanisation de la commune.

Par délibération du 30 juin 2006, le conseil municipal a approuvé le dossier de création de la ZAC. Le dossier de réalisation est actuellement en cours d'élaboration par le groupement d'études MALOT (BERIM, ORGECO, ECOMED, BOUVIER) et sera approuvé par le conseil municipal début 2011.

De manière prévisionnelle, les délais d'autorisation administratives liés à l'autorisation préalable de défrichement, à la Loi sur l'Eau, ainsi que l'attribution de l'aménagement devraient permettre de débiter l'aménagement de ce secteur courant 2012 pour une première phase. D'ores et déjà, quelques opérations pourront être engagées : la réalisation de logements et d'équipements publics pourront être étudiées et réalisées sur la période 2010-2011. L'ensemble des aménagements sera réalisé sur une période de 6 à 8 années.

Ainsi, l'aménagement de la zone 1AUc de la Route Blanche intègre les éléments nécessaires pour répondre aux objectifs de la commune.

La ZAC de la Route Blanche répond à une demande importante en matière de logements. L'opération proposera à la vente et à la location un large panel de logements (individuels, groupés, collectifs), suivant une typologie couvrant l'ensemble des besoins dans le cadre des orientations des lois SRU et UH en matière de diversité d'habitat et de mixité sociale.

Par son aménagement, le site s'intègre parfaitement dans l'arc d'urbanisation initié depuis 1985 en continuité de l'urbanisation existante par le prolongement des amorces d'axes de circulation du boulevard des Rayettes et de l'avenue Julien Olive. Il permettra à terme également d'assurer les conditions d'une liaison avec le futur contournement viaire Nord Ouest de la commune et ainsi créer une entrée de ville cohérente et structurée. Enfin, il s'implante au sein d'un système communal largement desservi par les transports urbains et situé à proximité immédiate d'équipement publics d'importance et d'un tissu commercial performant.

Le plan d'aménagement prend en considération la topographie pour l'organisation des unités bâties. Il respecte un équilibre entre espaces urbains et espaces verts tenant compte des pratiques qui leurs sont liées par la création de grands parcs intégrant les modes de circulations douces, les loisirs de nature et ses micro-équipements, les zones sensibles à protéger et les ouvrages de rétention d'eaux pluviales. Ainsi, le site peut servir d'interface entre les quartiers existants et les espaces naturels des étangs à l'Ouest.

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°2

## ZONE 1AUc DE SAINT-PIERRE

La zone à urbaniser "1AUc" de Saint-Pierre délimite la zone d'extension du noyau villageois. D'une superficie assez restreinte (5 hectares), elle permettra le développement du village dans sa partie Est.

### I- ÉTAT DES LIEUX ET CONTRAINTES

#### 1- LES CONTRAINTES

##### ▪ Zone inondable

Par arrêté préfectoral du 23 août 1996 prorogé le 16 août 1999 a été prescrit comme projet d'intérêt général (P.I.G.) l'atlas départemental des zones inondables du Département des Bouches-du-Rhône. Le bassin de la Réraïlle, à Saint-Pierre est concerné par ce risque.

Par contre, la zone d'extension du village 1AUc, située en bordure de la zone inondable, n'est pas concernée par ce risque d'inondation.

##### ▪ Zone d'effondrement et instabilités liées aux argiles

La zone à urbaniser est localisée en limite Nord de la zone soumise aux risques d'instabilité liés à l'exploitation d'une ancienne carrière souterraine de gypse.

Elle se situe en zone Z4 de la servitude d'utilité publique, instituée par l'arrêté préfectoral du 17 août 2004 (n°2004-69c), et se trouve donc hors influence des exploitations souterraines connues. Cependant, d'après cette même servitude, la géologie particulière du sous-sol (argile en surface et gypse en sous-sol) et son comportement doivent être pris en compte en ce qui concerne les **phénomènes de retrait-gonflement de la couverture argileuse** afin d'éviter des projets ou aménagements qui créeraient des risques de dissolution du gypse.

##### ▪ Zone archéologique

En application de la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 et ses décrets d'applications, M. Le Préfet de la région P.A.C.A. a transmis à la Ville de Martigues un nouvel arrêté n° 13056-2003 daté du 31 juillet 2003 concernant la mise à jour des zones archéologiques sur l'ensemble du territoire de Martigues. Cet inventaire recense l'ensemble du site de Saint-Pierre comme une zone conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique qui nécessiteraient la saisine des services de la D.R.A.C. au titre des occupations du sol. Ainsi, cette zone est répertoriée en annexe du Plan d'Occupation des Sols dans le secteur 11 des zones de présomption de vestiges archéologiques.

La partie Ouest du village, ayant fait l'objet de fouilles, fait l'objet d'une **demande de protection au titre des Monuments Historiques**. En effet, les résultats scientifiques obtenus lors des différentes campagnes de fouilles montrent de manière éloquent l'épaisseur historique et archéologique de ce gisement de Saint-Pierre. Quatre points principaux méritent particulièrement d'être mis en valeur :

- l'occupation néolithique du site,
- l'organisation, la protection et l'extension de l'habitat protohistorique et gallo-romain de Saint-Pierre,
- les carrières de pierre,
- l'occupation médiévale, moderne et contemporaine du site

## 2- LA DESSERTE

Les voiries et équipements publics de viabilité, **existants à proximité**, permettent d'ores et déjà l'urbanisation de cette zone.

En effet, concernant l'accessibilité du secteur, le village de Saint-Pierre est desservi par la Route de Ponteau, via la RD 49 reliant le Sud de la commune à la ville de Martigues. Le tronçon Ouest de la Route de Ponteau a été requalifié en intégrant pistes cyclables et trottoirs. Le tronçon Est, permettant d'accéder à la zone 1AUc de Saint-Pierre, est en cours de traitement.

### II- Parti d'aménagement : des objectifs en matière d'habitat

L'objectif de la commune vise l'extension du village de Saint-Pierre par la création de **logements à dominante résidentielle**.

Cette zone 1AUc de Saint-Pierre permettra d'accueillir **différents types d'habitat**, sans remettre en cause le caractère rural du secteur, que ce soit des logements individuels ou de petites opérations d'ensemble (logement groupé ou collectif).

Aussi, dans un souci de **mixité sociale**, la réalisation de ce quartier d'habitat offrira aussi bien des logements locatifs qu'en accession à la propriété.

## II- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

### 1- VOIRIE

L'accès principal de la zone 1AUc sera l'axe 1. D'une emprise de 8 mètres, la voie traversera la Réraïlle par la création d'un ponceau et desservira les parties Ouest et Nord du secteur. Son emprise intégrera une voie à double sens de 5 mètres de large ainsi que deux trottoirs d'1,50 mètre chacun. A l'Est, le chemin des Jardins (axe 3), déjà existant, sera conforté à 6 mètres d'emprise. L'axe 2, d'une largeur de 8 mètres, permettra de faire la jonction entre les secteurs Est et Ouest de la zone. Ses caractéristiques seront identiques à celles de l'axe 1 (2x2 voies et 2 trottoirs).

L'ensemble de la voirie intégrera les fossés d'écoulement des eaux de ruissellement afin de ne pas aggraver le risque d'inondation.

Des **liaisons piétonnes** permettront aux riverains d'accéder directement au village et aux équipements publics (école, jardin, cercle, église, cimetière).

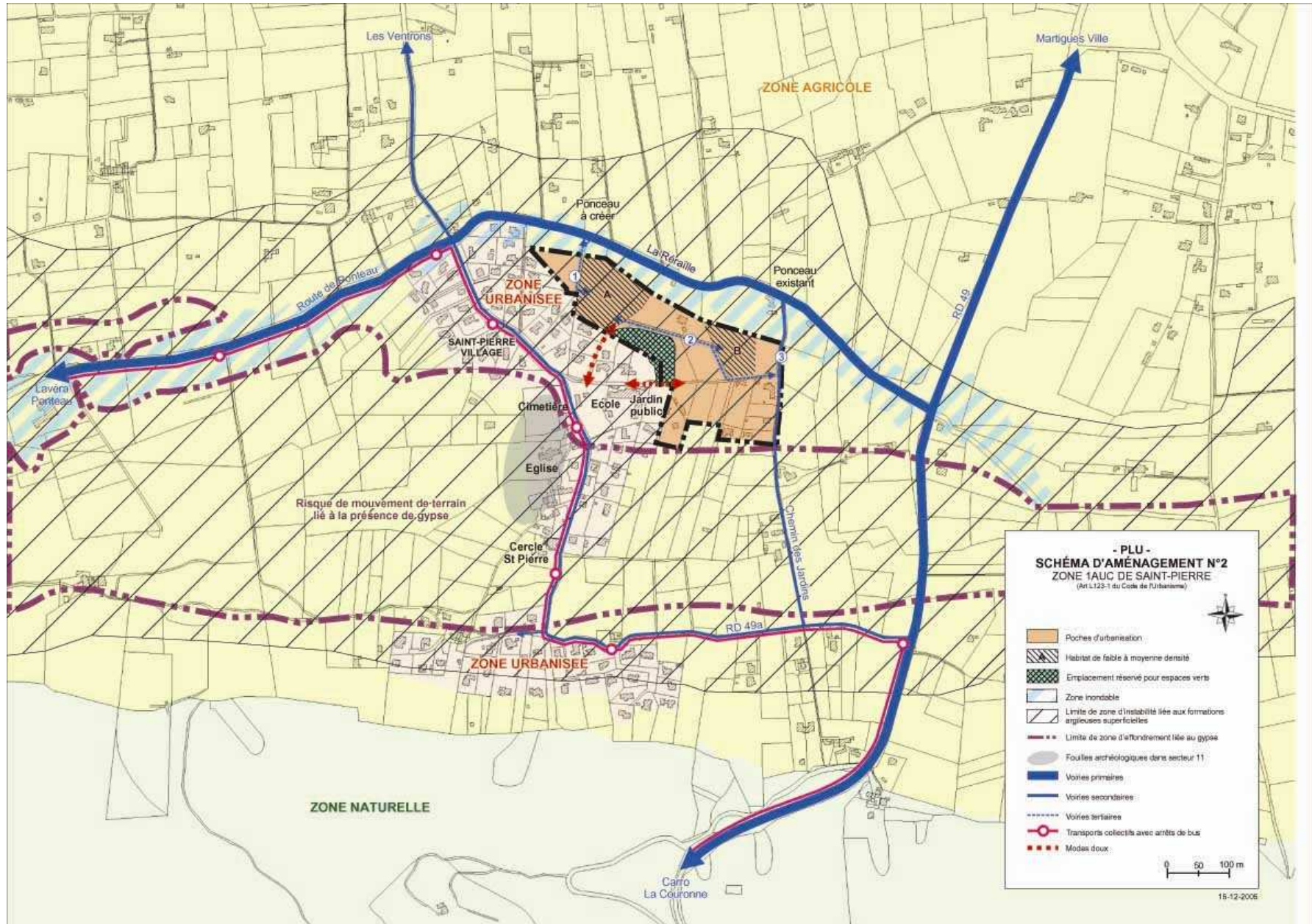
Bien que la zone 1AUc de Saint-Pierre se situe **hors zone inondable**, les constructions et aménagements du secteur devront **prendre en compte** cette contrainte et ne devront pas l'accentuer. Les clôtures devront assurer une transparence hydraulique permettant un libre écoulement des eaux.

### 2- ESPACES-VERTS

La création d'un **emplacement réservé** d'une surface de 4 000 m<sup>2</sup> environ permettra de préserver une belle **chênaie** localisée au centre de la zone et de la destiner à un équipement public de type espace vert.

Les **espaces boisés**, arbres isolés ou alignements d'arbres existants seront à conserver et à protéger. Tout arbre abattu et détérioré, pour des raisons justifiées, devra être remplacé. De plus, 15 % au moins de la surface des unités foncières seront traités en jardin planté et comporteront au moins un arbre de haute tige pour 100 m<sup>2</sup> de terrain aménagé en espace vert.





### **3- LOGEMENT PRÉVUS**

Afin de répondre aux objectifs du PADD en matière d'habitat, la surface et la configuration du site de Saint-Pierre permettent de créer **entre 50 et 100 logements** en fonction de la répartition des différents types de logements (individuels ou collectifs) et l'orientation donnée par la municipalité au regard des tendances à moyen terme en matière de logement.

#### a. Logements collectifs / groupés

Les parcelles A et B sont destinées à des logements de type R+1 avec un COS atteignant 0,35. Les deux programmes d'aménagement d'ensemble, sur des surfaces de 9 257 m<sup>2</sup> et 4 740 m<sup>2</sup> pourront accueillir respectivement :

- de 20 à 40 logements pour l'opération A,
- de 10 à 20 logements pour l'opération B.

#### b. Logements individuels isolés

En l'absence de réseau collectif d'assainissement et afin de préserver l'urbanisation traditionnelle et l'intérêt paysager du secteur, les terrains devront, pour être constructibles, respecter une superficie minimale de 1000 m<sup>2</sup>.

Cependant, l'ensemble du secteur sera prochainement raccordé au réseau collectif d'assainissement et la superficie minimale des terrains sera alors de 800 m<sup>2</sup> pour pouvoir construire.

Après analyse du foncier, et considérant un minimum de 800 m<sup>2</sup> de terrain pour pouvoir construire, une trentaine de logements individuels pourront être implantés, en plus des 8 habitations déjà existantes.

Ces constructions isolées à vocation d'habitat seront de type R+1 et respecteront un COS de 0,20.

### **4- ÉQUIPEMENTS PRÉVUS**

Le secteur de Saint-Pierre est **suffisamment doté d'équipements publics** (école, salle polyvalente, lieu de culte). L'objectif est donc la consolidation de la centralité du village autour des équipements collectifs existants.



Schéma du réseau d'eau potable (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)

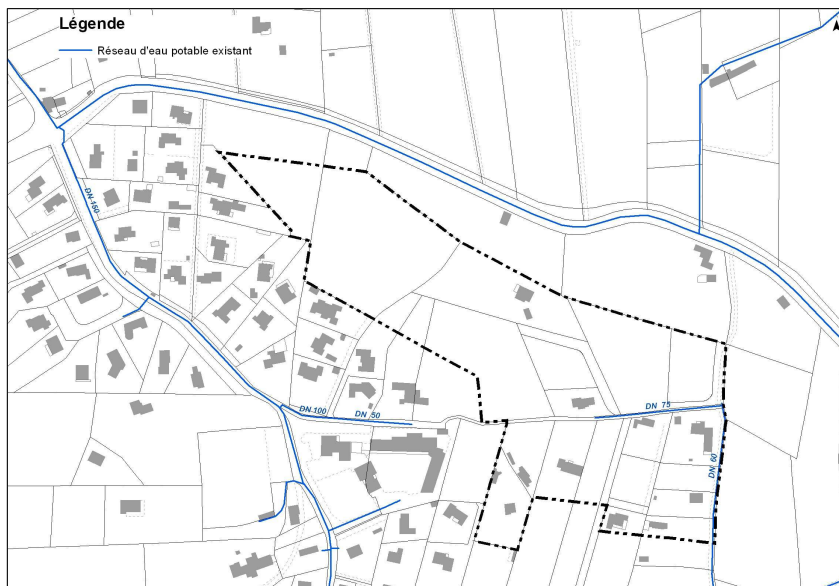
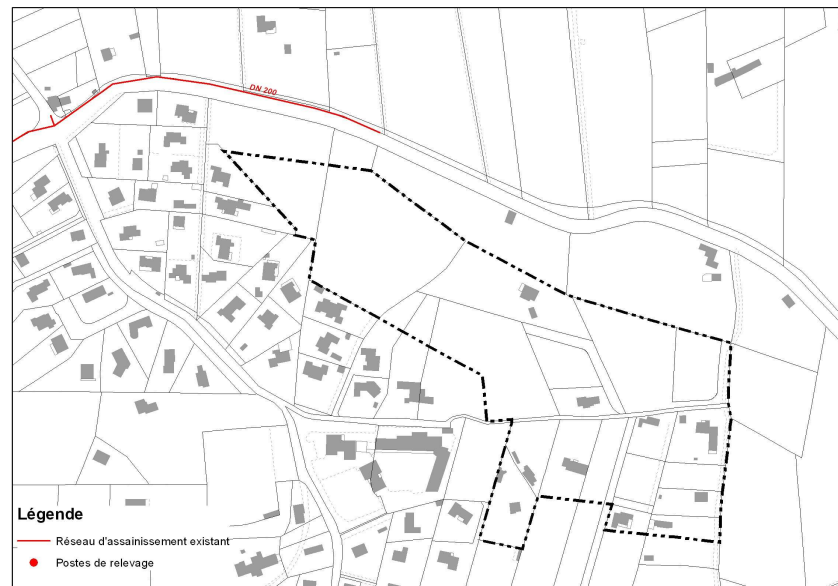


Schéma du réseau d'assainissement (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)



## CONCLUSION

Le périmètre de la zone 1AUc de Saint-Pierre a été défini en tenant compte des différents types de contraintes du secteur, à savoir les zones inondables, archéologiques et les zones d'effondrement.

Le projet répond aux objectifs de diversité et de mixité sociale de l'habitat (logement individuel et collectif), tout en intégrant des espaces naturels.

Cette zone pourra ainsi accueillir entre 50 à 100 logements au maximum avec un COS de 0,20 pour les constructions individuelles isolées et 0,35 pour l'habitat groupé ainsi que pour l'habitat collectif.

Le plan d'aménagement prend en considération la topographie pour l'organisation des unités bâties. Il respecte un équilibre entre espace urbain et espace vert tenant compte des pratiques qui leurs sont liées par la création de grands parcs intégrant les modes de circulations douces, les loisirs de nature et ses micro-équipements, les zones sensibles à protéger et les ouvrages de rétention d'eaux pluviales. Ainsi, le site peut servir d'interface entre les quartiers.



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°3

---

## ESPACE LITTORAL DE NATURE DE BONNIEU - LES ARNETTES

Le secteur de Bonnieu - Les Arnettes représente un vaste espace naturel de 161 hectares sur les bordures de la Méditerranée. Situé au Sud de la commune de Martigues, cet espace fait le lien entre la zone urbanisée de La Couronne / Carro au Sud et la zone de loisirs de Bonnieu au Nord.

### I- ÉTAT DES LIEUX ET CONTRAINTES

#### 1- ESPACE NATUREL

Cet espace naturel est tout à fait caractéristique de la **végétation méditerranéenne** avec une alternance de garrigue, pinède, pelouse rase. Le littoral est, quant à lui, dénudé.

Au niveau du **relief**, la topographie est descendante d'Est en Ouest, en passant de 40 mètres au niveau 0 de la mer en allant sur le littoral. Cette côte est constituée d'un plateau rocheux, creusé de cuvettes de dissolution rendant la progression difficile, y compris la marche. Des microfalaises d'environ 3 mètres, déchiquetées par l'érosion rendent l'accès à la mer dissuasif, voire dangereux.

On peut qualifier le **secteur marin** par sa diversité, sa richesse et son originalité. En effet, le littoral est marqué par une morphologie sous-marine avec des paysages subaquatiques très diversifiés, la présence de hauts fonds très étendus (les ragues d'Arnette) entaillés par des chenaux limités par de petits tombants, ainsi que par une grande variabilité d'habitats.

Les potentialités du site n'ont pas été systématiquement répertoriées : on constate que ce secteur n'a fait l'objet que de suivis ponctuels et n'a pas été concerné par le levé au sonar latéral d'où est issue la cartographie des posidonies du littoral de la Côte Bleue.

A la côte, la présence de **nombreux laurons** (sources thermales sulfureuses) constitue une originalité mais ces derniers dégradent le milieu dans leur champ proche. Les difficultés d'accès et de pénétration au milieu terrestre et d'accès à la mer à partir du littoral isolent encore plus ce milieu marin potentiellement riche, ce qui est, en soit, un facteur de cohérence.

Les **principales pratiques** actuelles de ce site se font par la mer (pêche et chasse sous-marine).

Une autre caractéristique majeure du milieu marin est l'existence, ce qui est rare et même unique sur le territoire de Martigues, d'une zone attractive qui se comptabilise en surface et non plus en linéaire, constituée par les "**ragues**" et **hauts fonds** d'Arnette situés au large.

*(Cabinet A. Ramade / Gérim – Avril 2004)*

#### 2- ACCESSIBILITÉ

Côté terre, le site constitue un **espace de coupure**, une zone neutralisée par une interruption des voies d'accès motorisées de 1600 mètres entre les deux culs-de-sac de Bonnieu au Nord et de Carro au Sud. Cette neutralisation est accentuée par la nature inhospitalière du littoral fortement déchiqueté.

Ainsi, l'accès au site se fait exclusivement pour les **modes doux** (piétons, vélos). Des aires de stationnement ont été aménagées en périphérie du site afin de laisser les véhicules sur ces parkings avant de pénétrer dans le site.

A l'intérieur du secteur, on a une **multiplication des cheminements**, avec la présence de pistes DFCI (Défense de la Forêt Contre les Incendies), et du sentier littoral qui se superpose au sentier de grande randonnée GR.51.

Les **pratiques** sont assez **diversifiées** et vont de la simple baignade au pique-nique, en passant par les bains de soleil, la pêche sous-marine ou à partir du bord, le ramassage de coquillages, l'observation sous-marine, et parfois la pétanque.

### **3- CONSTRUCTIONS**

**Trois habitations précaires** se situent en bordure de site, au Nord de la zone d'étude : une habitation "en dur" et deux autres ensembles "d'habitations légères" composés de caravanes et de préfabriqués.

Un **camp naturiste**, regroupant actuellement 1000 adhérents, se localise sur la pointe de la Donnelle. Il se compose de différents bâtiments dont trois structures légères et un bâtiment "en dur".

Du fait de la présence de la **station d'épuration**, le site renferme des conduites de réseaux d'eau liées au transport des eaux usées et potables entre les secteurs de Bonnieu et La Couronne / Carro.

## **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES ESPACES NATURELS**

Dans la continuité de sa politique correspondante d'ores et déjà aux objectifs du PADD, la commune vise à maintenir un **équilibre entre espaces naturels et espaces urbanisés** tout en respectant les objectifs du développement durable.

Ainsi, l'ensemble du secteur de Bonnieu est classé en **zone NI (zone naturelle du littoral)** et en **zone N (zone naturelle)**. Ces zones NI, zones naturelles les plus strictes du territoire communal, correspondent aux espaces, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral de la commune, identifiés au titre des articles L.146-6 et R.146-1 du code de l'urbanisme.

Afin de renforcer cette protection, et affirmer le caractère boisé de la partie arrière du secteur, un ensemble d'**Espaces Boisés Classés** ont été définis.

Dans cette optique de valorisation des espaces naturels, la **préservation de la biodiversité écologique**, avec plus particulièrement la protection de la végétation endémique existante est un objectif primordial à assurer.

### **2- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE LOISIRS**

La valorisation du secteur de Bonnieu est un des éléments permettant de promouvoir l'image de "Martigues - Côte Bleue", comme un **territoire riche paysagèrement et écologiquement** (pinède, garrigue, pelouse rase, littoral à micro-falaises...). Cet espace naturel fait d'ores et déjà la jonction avec les activités nautiques (baignade, plongée, pêche, planche à voile), au Nord (les Laurons), et au Sud (Carro).

Ainsi, il devient nécessaire de **maîtriser et d'organiser la fréquentation du littoral** : en matière d'accessibilité, le site sera réservé aux modes doux exclusivement, à l'exception des véhicules de secours et d'entretien du site.

### III- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Aucun projet significatif ne peut être implanté sur ce site afin de ne pas "casser" son fragile équilibre. Les **aménagements, légers**, devront donc se contenter d'accompagner les pratiques actuelles, tout en respectant leurs règles, leurs limites, leur esprit.

#### 1- CÔTÉ TERRE

##### a. Transformation de la station d'épuration en Maison du Littoral

Les rejets physico-chimiques liés à la station d'épuration sont à l'origine d'une limitation réglementaire des possibilités de pêche à proximité de l'exutoire.

La commune vient d'abandonner cette station construite en 1983 au profit d'une mise en réseau avec les équipements Nord de la commune. Cet équipement sera réaffecté à des usages d'accueil et d'activités liés aux espaces naturels et à la mer.

Cette décision aura une influence très positive sur la qualité des eaux et sur les fonds marins : maintien et protection de l'herbier de posidonie existant, sensible à la pollution particulaire.

Ainsi, après désaffectation complète de la station d'épuration, celle-ci sera transformée et réaménagée en Maison du Littoral. Elle constituera un pôle logistique rassemblant les agents du littoral et servira d'espace d'animation, de formation et d'informations liées au tourisme et à l'environnement.

##### b. Résorber l'habitat précaire

Au Nord de la zone d'étude, trois parcelles sont utilisées à des fins d'habitation. Elles se composent d'une habitation "en dur" et de différents éléments "légers" de types caravanes et préfabriqués. Ces trois ensembles, précaires, devront être résorbés.

##### c. Aménagement du camp naturiste

Installé depuis 1975, l'accès au camp naturiste est actuellement réglementé. Il se compose aujourd'hui de trois structures légères qui seront enlevées et d'un bâtiment "dur" qui sera détruit en raison de sa dégradation.

L'aménagement du site permettra de le sécuriser et de mieux organiser la fréquentation dans des conditions sanitaires et d'hygiène améliorées. L'ensemble de ces éléments seront restructurés en réaménagés en un bâtiment d'accueil du public à l'entrée du site ainsi que dans d'autres éléments qui regrouperont les activités actuellement en place : block sanitaire, restauration légère de type snack, buvette, stockage du matériel. Cet aménagement sera réalisé dans un souci d'intégration de ces nouveaux bâtiments dans l'environnement en utilisant les mouvements naturels du terrain et l'utilisation des matériaux locaux de qualité comme la pierre de La Couronne.



Les aires de stationnement seront également réaménagées en supprimant le parking positionné au niveau de la mare qui sera protégée par l'article L 123.1.7 du code de l'urbanisme. Ce dernier sera déplacé en périphérie de site.

d. Article L 123.1.7 du code de l'urbanisme

Le camp naturiste comporte une mare temporaire préservée au titre de l'article L 123.1.7 du code de l'urbanisme, en tant qu'élément du patrimoine végétal à préserver. Aucun aménagement, ni occupation ne sera autorisé dans le périmètre de la mare. Le projet de restauration du site naturiste prend en compte la préservation du site humide notamment en supprimant le parking sur cet emplacement.

e. Demande d'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

*ECOMED, Cabinet d'expertise – Conseil en environnement naturel – Octobre 2005*

**Des objectifs de préservation des habitats et de la flore associée**

La zone concernée présente un **intérêt floristique majeur** pour la France continentale, lié en grande partie à l'existence d'un substrat original (dépôts miocène de molasse ou calcarénite du Burdigalien). Il héberge, entre autres, huit espèces de flore vasculaire protégées (*Allium chamaemoly*, *Convolvulus lineatus*, *Hédysarum spinosissimum*, *Helianthemum ledifolium*, *Ophrys bertolonii*) dont trois doivent être considérées comme déterminantes (*Merendera filifolia*, *Gagea mauritanica*, *Hyoseris scabra*).

La création de l'APPB intervient dans le cadre de l'élaboration d'un projet de centre de traitement des déchets sur la commune de Martigues. A ce titre, la plaine de Bonnieu permet la mise en place de **mesures compensatoires** cohérentes et fortement significatives.

La tâche consiste à "récupérer" un secteur aujourd'hui partiellement dégradé pour préserver à long terme des populations d'espèces patrimoniales.

**Les menaces pour la conservation**

Le **problème principal** concernant la conservation de la flore remarquable réside dans la **sur-fréquentation** globale et plutôt anarchique du site. Cette dernière est notamment lourde de conséquences lorsqu'elle est motorisée (voiture, moto-verte, quad, etc.). Elle entraîne alors une forte dégradation des habitats naturels en allant jusqu'à produire un effet de "décapage" du sol particulièrement prononcé. Des moyens doivent être mis en œuvre pour la restauration des secteurs les plus touchés.

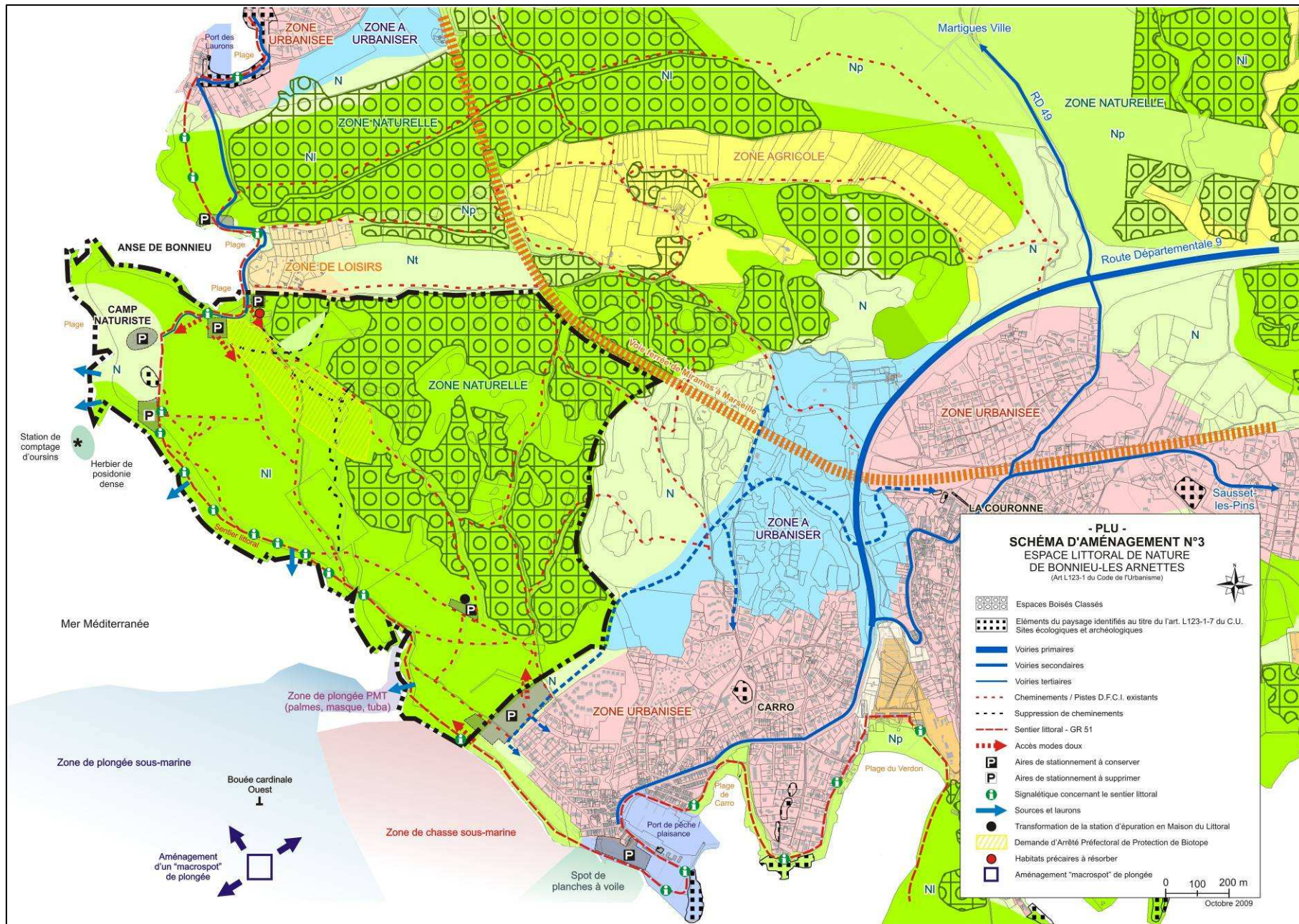
De plus, les zones non impactées par ces pratiques subissent une fermeture du milieu par un fort enrésinement lié à la bonne dynamique locale du Pin d'Alep. A ce jour, cette menace semble toutefois minime face à la précédente et non préoccupante à court et moyen terme. Ainsi, aucune mesure n'est à envisager.

**Oppositions de fonctionnement et d'aménagement**

L'objectif est la **protection du biotope**, c'est-à-dire de l'habitat (ici pelouses et garrigues principalement), afin de permettre la survie des espèces protégées. Cela passe donc par l'interdiction d'actions qui pourraient porter atteinte à l'équilibre biologique du milieu.

A ce jour, la création d'un APPB dans ce haut lieu de fréquentation et de balade dominicale ne permet pas d'envisager une "fermeture" générale de la parcelle. Toutefois, il semble nécessaire de renforcer les modalités d'usage des milieux naturels concernés. Ainsi, la balade à pied ou à vélo, pour autant qu'elle soit strictement maîtrisée, ne semble pas poser de problème. A l'inverse, il s'agit de proscrire et surveiller toute pénétration d'engins motorisés dans la parcelle de l'APPB.





La mise en place d'un **plan de gestion conservatoire et d'entretien du site**, accès principalement sur le suivi de la reprise de la végétation et la dynamique des espèces remarquables permettra d'assurer l'efficacité de la mise en place de l'APPB. Diverses opérations d'aménagement et de sensibilisation pourront alors être envisagées :

- Pose d'une "clôture légère" provisoire (minimum 5 ans) pour la canalisation des promeneurs (à pied ou en vélo). Cette mesure a pour but la régénération de l'habitat. Par exemple, un système de "main courante" (simple corde soutenue par des piquets en bois) permettrait d'empêcher le piétinement des populations d'espèces protégées et menacées, et la dégradation de l'habitat. De la même manière, des exclos (mises en défend de zones de petites surfaces totalement clôturées et hors de portées) pourront être réalisés dans le cas d'îlots d'habitats fortement dégradés.
- Mise en place de barrières et autres systèmes lourds et permanents pour interdire l'accès aux engins motorisés.
- Réalisation de panneaux d'informations concernant les actions mises en œuvre dans le cadre de cet APPB.
- Sensibilisation des habitants du secteur (réalisation de plaquettes d'information, éducation environnementale auprès des scolaires...).
- Sensibilisation des agents municipaux à la surveillance et la gestion de ce site naturel à protéger (découverte du milieu et des espèces remarquables du site...).

## 1- CÔTÉ MER

### a. Formalisation et délimitation des zones d'activités

Il serait important de formaliser et de délimiter des zones d'activités en fonction des différentes pratiques liées au site, c'est-à-dire le spot de planches à voile, une zone de chasse sous-marine, une zone de plongée PMT (palmes, masque, tuba) sur le littoral, ainsi qu'une zone de plongée sous-marine. Pour cela, il serait intéressant d'aménager un "macrospot" de plongée au large de la côte.

De plus, il faudrait coupler le sentier littoral avec un sentier sous-marin au départ de l'anse d'Arnette.

Une mise en valeur ne peut, dès lors, concerner que les ragues d'Arnette (au large et au Sud de cette section littorale), en développant modérément les pratiques de vision sous-marine et de plongée avec des équipements légers, saisonniers, et un balisage de protection.

### b. Interdiction des mouillages dans l'anse de Bonnieu

L'interdiction du mouillage dans l'anse de Bonnieu permettra de sauvegarder le milieu naturel des fonds marins et de préserver l'anse pour les baigneurs, pêcheurs et l'observation sous-marine.

## CONCLUSION

Le site de Bonnieu est un lieu de concentration de richesses terrestres et marines.

Ainsi, ce programme de gestion a pour vocation la préservation et la mise en valeur à la fois du milieu terrestre et du milieu marin :

- Affirmer la vocation naturelle de coupure verte (zonage NI et création d'Espaces Boisés Classés),
- Maîtriser l'ouverture au public en favorisant l'échelle piétonne et en confirmant la fermeture motorisée du site,
- Aménager le camp naturiste,
- Protéger et valoriser les espèces végétales rares (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope et L 123.1.7 du CU),
- Délimiter les zones d'activités marines.



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°4

---

## ZONE 1AUc LES ARQUEIRONS

La zone dénommée "1AUc - Les Arqueirons", désigne la **future zone d'extension du secteur urbanisé du Sud de la commune**. Elle s'étend sur **35 hectares**. Située sur les franges Nord de Carro et Ouest de La Couronne, ce territoire jouxte les limites d'urbanisation actuelles des deux villages. La voie ferrée limite son extension vers le Nord et fait le lien avec un secteur qui fera l'objet d'une urbanisation ultérieure (2AUc).

### I- ÉTAT DES LIEUX

#### 1- LES CONTRAINTES

La **topographie** du secteur des Arqueirons est relativement tourmentée.

- A l'Est de cet ensemble, le vallon du Verdon, encaissé, se prolonge jusqu'à la mer.
- La majorité de la zone, correspondant à la partie centrale du secteur, est occupée par des carrières romaines anciennement utilisées pour l'extraction de la pierre, et donnant au site un caractère chaotique.
- Le secteur Ouest est le moins accidenté malgré quelques ruptures de pentes et thalwegs, de direction Nord / Sud. Il forme une petite colline orientée vers le Sud.

En plus de la topographie, différents types de contraintes seront prises en compte dans l'aménagement de cette zone à urbaniser :

- la présence d'une **zone inondable** suivant le vallon de l'Eurré puis le vallon du Verdon jusqu'à la mer ;
- la **voie ferrée**, engendrant des nuisances sonores ainsi qu'un problème de sécurité pour les personnes ;
- le danger lié aux **carrières** avec des fronts de taille de plusieurs mètres de hauteur.

#### 2- LA DESSERTE

##### a. La desserte générale des quartiers

Le seul axe permettant d'accéder au village de Carro est la Route Départementale 9, se prolongeant par l'avenue de Carro puis l'avenue René Fouque pour atteindre le Port. La trame viaire existante ne permet pas d'irriguer correctement le village. En effet, malgré la présence de quelques axes de largeur confortable, le schéma de voirie demeure insatisfaisant avec des voies sans issue n'aboutissant nulle part en périphérie de quartier ou de largeur insuffisante.

Quant au secteur de La Couronne, l'accès au village se fait par le RD 49 en venant de Sausset-les-Pins ou de Martigues. La voie permettant de relier les deux villages de La Couronne et Carro (RD 49b) oblige les véhicules à traverser les deux noyaux villageois aussi bien pour du déplacement de desserte que de transit. Les deux centres-villes se trouvent donc en situation d'engorgement à la moindre manifestation et dès le début de la saison touristique.

##### b. Les contraintes

La zone d'urbanisation future des Arqueirons est limitée au Nord par la **voie ferrée** qui marque une cassure dans le territoire.

A l'Est du secteur, la présence de la **Route Départementale 9** est un élément primordial de desserte routière. Cette voie est cependant actuellement disproportionnée par rapport à son rôle de route urbaine. Son tracé longiligne et sa largeur surdimensionnée l'apparentent à une voie de "rase campagne" et engendrent des vitesses de circulation beaucoup trop importante. En effet, malgré un environnement immédiat naturel, cet axe se situe dans un contexte urbain séparant les deux villages de Carro et La Couronne.

Un autre problème est l'**accès au village de Carro** : la seule voie permettant d'accéder au village se termine en véritable cul-de-sac puisqu'il n'y a pas de voie de contournement, ou d'itinéraire de délestage.

## II- PARTI D'AMÉNAGEMENT

### 1- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'HABITAT

Un des objectifs du PADD est la réalisation de **quartiers d'habitat mixte**. Aussi, il devient nécessaire de développer une offre en logement aussi bien locative qu'en accession à la propriété afin de favoriser la mixité sociale. La diversité de l'habitat sera confortée par la réalisation de logements individuels, groupés et de petits collectifs de type R+3 au maximum.

Afin de répondre à un second objectif du PADD en matière d'habitat, à savoir l'**intégration de nouvelles populations actives**, la zone 1AUc des Arqueirons sera exclusivement dédiée au développement urbain sédentaire, à l'accueil de populations permanentes.

En matière de forme urbaine, le flanc Ouest du village de La Couronne sera construit de logements de type villages provençaux à flanc de colline, ce qui permettra d'**achever l'urbanisation du village** et lui donnera un caractère pittoresque.

D'après le Recensement Général de la Population, le secteur de la Couronne / Carro a vu sa population augmenter de 25 % en l'espace de 10 ans, en passant de 2 619 habitants en 1990 à 3 271 habitants en 1999. Considérant la même évolution (25 % en l'espace de 10 ans), l'**apport de résidents supplémentaires** serait donc de **817 habitants pour 2009**, et **1 839 habitants pour 2019**.

La zone 1AUc des Arqueirons représente la **seule zone d'extension possible des villages de La Couronne et Carro**, avec des densités s'en approchant. En effet, les zones 1AUc des Aubiats et 2AUc des Arqueirons, situées en secteurs périphériques, seront beaucoup moins denses. Ainsi, même si les opérations annoncées semblent importantes, elles sont indispensables à l'évolution du secteur Sud de la commune.

### 2- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE DE DESSERTE

La **Route Départementale 9** sera **requalifiée** et réaménagée dans son ensemble. Elle correspondra ainsi à sa fonction de route urbaine en intégrant stationnement, pistes cyclables et trottoirs, tout en conservant un environnement immédiat semi-végétal, semi-minéral.

La **création d'une voie de contournement de Carro** permettra enfin de désenclaver le village en cas de problème de circulation. Elle permettra ainsi de décongestionner la seule et unique voie d'accès au village et jouera le rôle d'une voie de secours en cas de fermeture de la voie principale (accidents, travaux, manifestations...).

Son **tracé** a été défini en fonction de la topographie du site : c'est le seul tracé possible pour désenclaver le village de Carro. D'Est en Ouest, la voie suit le thalweg en montant jusqu'au sommet de la zone de carrières, passant de 7 à 30 mètres d'altitude sur une distance de 300 mètres. Le tracé redescend ensuite vers le Sud en contournant un petit thalweg et traversant une petite colline à l'endroit le plus propice. A ce stade, le tracé longe la zone urbaine et rejoint la route du "Front de mer" déjà existante.

La **limite Ouest de la zone d'extension** de l'urbanisation 1AUc a été définie en fonction du tracé de cette voie.

De même que précédemment, la création d'une voie reliant la RD 9 au village de La Couronne, permettra de désengorger le village en cas de besoin. De plus, relié à la voie de contournement de Carro, cet axe servira de liaison entre les deux villages sans passer par les deux centres-villes. Son tracé a été déterminé en fonction de la topographie du site, afin d'éviter d'avoir une pente trop importante.

La **création des voies secondaires** à l'intérieur de la zone 1AUc permettra de faire la jonction entre nouveaux et anciens quartiers c'est-à-dire le renforcement de la cohésion urbaine. Ces voies nouvelles résultent le plus souvent de la continuité des voies existantes se terminant en impasse.

### **3- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS**

En ce qui concerne les **transports collectifs**, il est nécessaire de promouvoir la reconstruction de la gare de La Couronne. Il en découle, logiquement, une modification du circuit de la ligne de bus pour relier la gare aux villages de La Couronne, Carro avec sa zone d'extension, afin de desservir correctement l'ensemble du secteur.

Au niveau de **l'enseignement**, l'objectif est de renforcer les centralités de quartier en greffant de petits équipements de proximité aux équipements d'enseignement.

L'ensemble de la voirie intègrera des **espaces verts** (végétalisation des abords de chaussée), ainsi que les **modes doux** (trottoirs, pistes cyclables).

Ce secteur 1AUc intègrera les **espaces naturels** en consacrant une importante surface aux espaces verts. Ainsi, l'ensemble du vallon du Verdon sera traité comme une pénétrante paysagère vers Carro, La Couronne et la plage du Verdon.

Il sera également nécessaire de prendre en compte le risque "inondation" et donc de réserver et aménager des espaces pour l'implantation d'**ouvrages hydrauliques** tels que les bassins de rétention.

## **III- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT**

### **1- VOIRIE**

La **route départementale n°9**, d'une emprise de 28 mètres, sera réaménagée. Elle intègrera, 2x1 voies, 2 bandes de stationnement en épis de part et d'autre de la voie, 2 chemins piétons, 2 pistes cyclables et les talus. Des arbres seront plantés entre les emplacements de stationnement et les cheminements piétons.

La **voie 1** (voir schéma d'aménagement), contournant le village de Carro, sera d'une largeur de 16 mètres. Cet axe principal intègrera 2 voies de 3 mètres, 2 pistes cyclables d'1,50 mètre chacune, 2 trottoirs d'1,50 mètre, ainsi que 2x2 mètres de stationnement latéral.

Les **voies 2, 3 et 4** (voir schéma d'aménagement) seront des voies de desserte interne, permettant d'irriguer les futures zones urbanisables. La voie 2 permettra de rejoindre le village de Carro, tandis que la voie 4 permettra de relier la zone 2AUc au Nord, zone urbanisable à plus long terme. La voie 3 fera le lien avec le village de La Couronne. Ces trois voies, d'une largeur de 12 mètres chacune, auront les caractéristiques suivantes : 2 voies de 3 mètres, 2 pistes cyclables d'1,50 mètre et 2 trottoirs d'1,50 mètre chacun.

De plus, la ligne de **transports collectifs**, traversant les villages de Carro et La Couronne, pourra desservir cette future zone d'extension en faisant un bouclage du secteur urbanisé de Carro, en empruntant la voie 1, puis la voie 3 jusqu'à la gare de La Couronne.

## 2- ESPACES VERTS

L'ensemble paysager du **vallon du Verdon** sera aménagé de manière à marquer l'entrée du site et conserver un caractère naturel au territoire. Les escarpements seront traités en restanques et plantés d'oliviers ou autres espèces végétales caractéristiques de la Provence. L'aménagement paysager englobe l'ensemble de la zone inondable en intégrant les bassins de rétention et autres ouvrages hydrauliques associés.

Les aménagements réalisés de part et d'autre de la RD 9 constitueront ainsi une coulée verte alternant entre végétal et minéral, depuis la voie ferrée jusqu'à la plage du Verdon.

Une zone tampon est positionnée **entre la zone urbanisable et la voie ferrée**. Cet espace sera constitué d'un masque végétal et formera une zone de protection. Il permettra, de plus, de sécuriser l'accès par rapport à la voie ferrée.

La **partie centrale de la zone des anciennes carrières** sera aménagée en jardin public afin de conserver un noyau vert au sein de la zone urbanisable.

Les **thalwegs et escarpements** seront également traités en espaces verts. Ils constitueront des zones tampons entre chaque unité urbanisée.

Le **diagnostic environnement** réalisé en 2003 par le bureau d'études Gaudriot avait révélé la présence d'espèces végétales protégées dans le secteur des Arqueirons (*Allium chamaemoly* et *Ophrys aurelia*). L'incendie qui a parcouru ce territoire au cours du mois d'août 2005 a malheureusement détruit l'intégralité des stations avancées. La mise en place de mesures de protection n'a donc plus de raison d'être.

## 3- RÉPARTITION DES LOGEMENTS

Afin de répondre aux objectifs du PADD en matière d'habitat, la surface et la configuration du site des Arqueirons permettent aisément de créer **entre 400 et 700 logements** en fonction de la répartition des différents types de logements (individuels ou collectifs) et l'orientation donnée par la municipalité au regard des tendances à moyen terme en matière de logement.

La répartition des logements sur la zone est la suivante :

- entre 25 % et 60 % de logements individuels,
- entre 75 % et 40 % de logements collectifs, qui peuvent être modulés en collectifs verticaux et horizontaux, ainsi qu'en location et accession à la propriété.

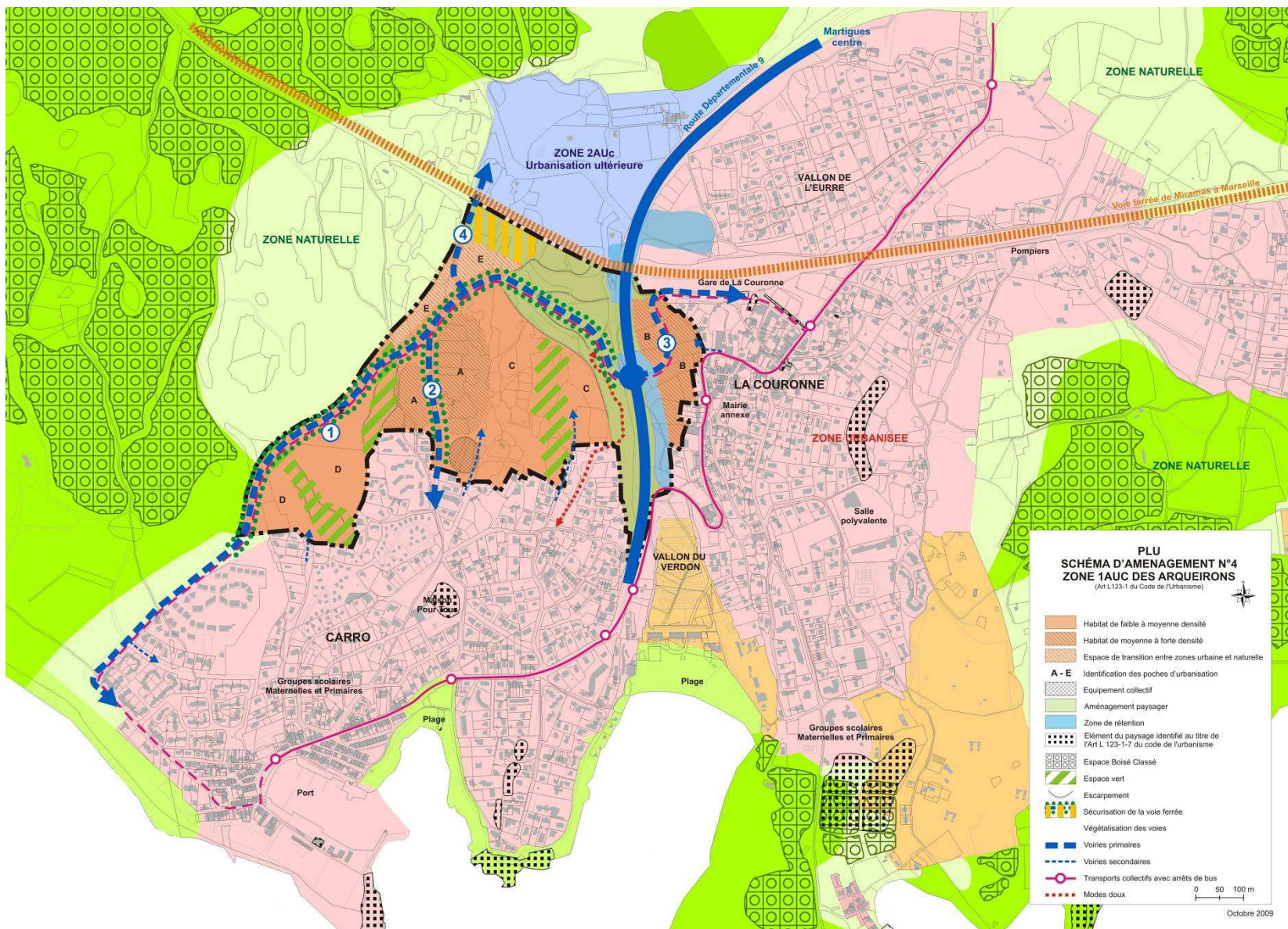
Se basant sur ces éléments, on obtiendrait ainsi une **SHON globale** sur la zone de **60 000 m<sup>2</sup> au maximum** (logements + équipements publics) pour un **coefficient d'occupation des sols indicatif** sur l'ensemble de la zone 1AUc de l'ordre de **0,17**.

### a. Logements collectifs / groupés

De part et d'autre de la voie 2, des opérations de logements collectifs et / ou groupés (îlots A) seront réalisées. Le choix de cette localisation se justifie par l'accessibilité directe au village ainsi que par la topographie qui est moins tourmentée dans ce secteur.

L'habitat collectif vertical, de type R+3 au maximum, bénéficiera d'un COS de 1, tandis que l'habitat individuel groupé, de type R+2 au maximum, un COS de 0,40.

Des opérations de logements locatifs aidés pourront être aménagées sur le vallon du Verdon, entre la RD 9 et le village de La Couronne (îlots B). Cet ensemble, s'étendant sur une surface d'environ 22 000 m<sup>2</sup>, sera accolé au village et achèvera l'urbanisation de la partie Ouest de La Couronne. Il bénéficiera ainsi de la proximité immédiate des équipements publics et des commerces du village.





#### b. Logements individuels

Au total, trois unités réparties en îlots de C à E sur le schéma d'aménagement, sont vouées au logement individuel de type R à R+1 au maximum avec un COS de l'ordre de 0,30, sur le plateau des Arqueirons.

Au sein de la zone des carrières (secteur C), à l'Ouest du vallon du Verdon, les constructions devront s'adapter à la topographie particulière du site avec des remblais / déblais.

Les espaces situés de part et d'autre de l'escarpement à l'Ouest de la zone à urbaniser (secteur D) seront plus facilement aménageables car les contraintes topographiques sont moindres.

Quant aux espaces localisés au Nord de la voie 1 (secteur D), ceux-ci correspondront à des zones tampons, des espaces de transition entre la partie urbanisée et la partie naturelle. L'urbanisation sera donc moins dense et intégrera des masques végétaux.

### 4- ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Un ou des équipements collectifs pourront être aménagés dans la partie Sud de la zone des carrières (voir schéma d'aménagement). Cet ouvrage, en frange du secteur déjà urbanisé, pourra servir à la fois pour la future zone d'extension et la zone déjà bâtie. Il pourra se composer d'une école, d'un équipement sportif (terrain de jeu, de sport...) ou d'une structure à but associatif.

Schéma du réseau d'eau potable (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)

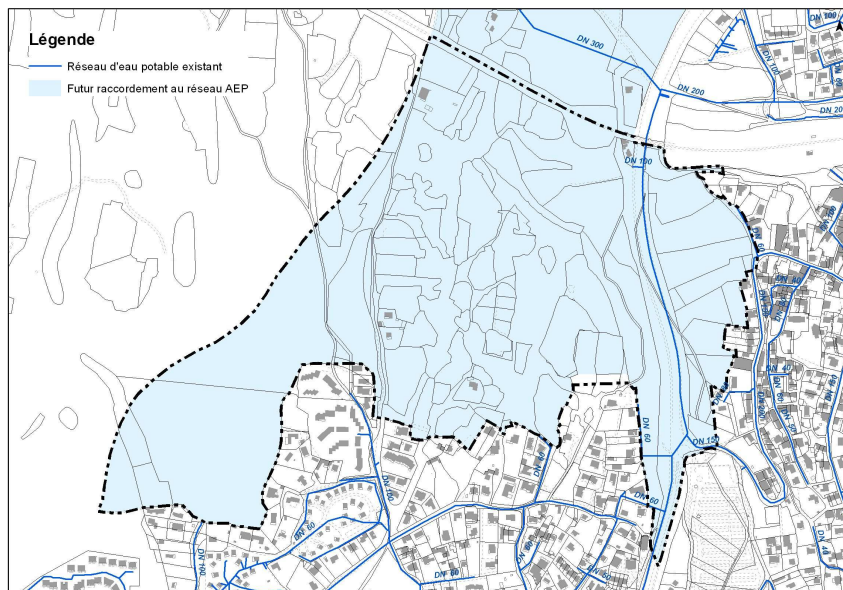
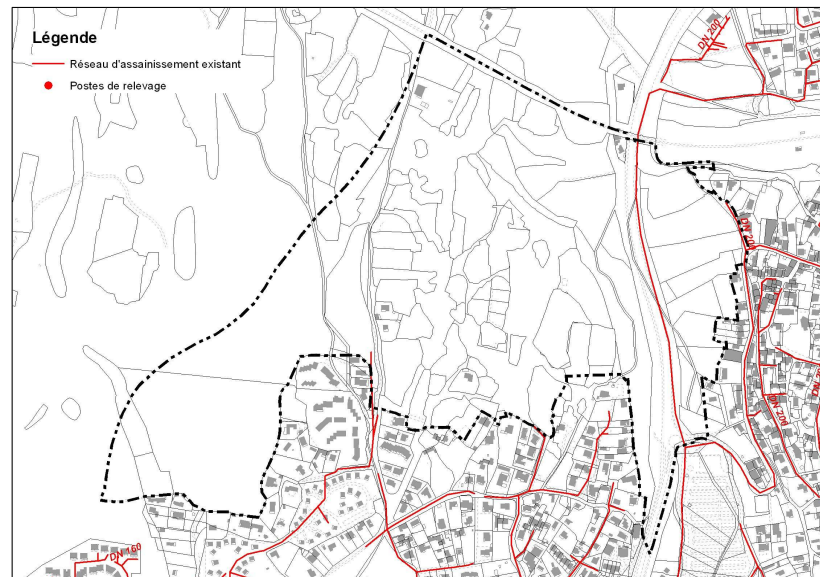


Schéma du réseau d'assainissement (voir : Annexes Sanitaires 05.c1)



## CONCLUSION

Faisant le lien entre les deux villages de Carro et La Couronne, cette future zone d'extension de l'urbanisation des Arqueïrons (1AUc) s'insèrera entre les deux poches d'urbanisation déjà existante.

L'aménagement sera réalisé en tenant compte des différents types de contraintes du secteur tels que la topographie, la zone inondable, la voie ferrée, les carrières. Les objectifs de mixité sociale de l'habitat (logement individuel et collectif), d'intégration des espaces naturels (38 % de la surface totale de la zone) et de densification urbaine sont maintenus, conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000. Le schéma d'aménagement des Arqueïrons prévoit des marges de recul exprimées dans les documents graphiques, et d'éloignement du chemin départemental n°9 par la prise en compte d'espaces verts à l'Ouest (à plus de 75 mètres de l'axe), des aménagements d'espaces verts à l'Est (cf : III- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT 2- ESPACES VERTS) et enfin, la prise en compte des talwegs (risques hydrauliques, zones de ruissellement planche 4.1.14 du règlement ...). Ces prévisions permettent de fixer des règles d'implantation différentes à celles de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme. Au Sud du rond-point situé sur le secteur B, une marge de recul de 40 mètres permettra de préserver les espaces verts et de ruissellement et les différentes constructions à réaliser. La marge de recul sera amenée à 30 mètres au Nord du rond-point pour une meilleure intégration architecturale des constructions sur une topographie permettant d'implanter les futures constructions en contrehaut de la voie assurant ainsi la sécurité.

Ainsi, la qualité de l'ensemble de ces constructions situées à l'Est de la voirie, permettra d'apporter un soin particulier à la qualité architecturale de ce secteur pour une meilleure intégration topographique et paysagère.

Ainsi, la SHON globale attribuée à cette zone AU s'élève à 60 000 m<sup>2</sup>, pour un COS global de l'ordre de 0,17 par rapport à l'ensemble de la zone d'extension. L'estimation en terme de logements atteint 400 à 700 logements répartis en logements individuels, collectifs horizontaux et verticaux de type R+3 maximum. Ces logements, dont la réalisation s'effectuera en plusieurs phases, répondront à la demande : si l'évolution démographique se prolonge de la même manière que depuis 1990, on peut estimer une augmentation de 1 840 habitants supplémentaires d'ici 2019 pour l'ensemble du secteur de La Couronne et de Carro.





# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°5

---

## ESPACE NATUREL DE LA BAUMADERIE

Le secteur de La Baumaderie fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 7 mai 2009 dans le but de créer un **espace naturel**.

La procédure de **Déclaration d'Utilité Publique** s'appuie sur les articles L 221-1 et L 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoient qu'une collectivité territoriale peut procéder à la constitution de réserves foncières en vue de réaliser une action ou une opération d'aménagement ayant pour objets de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels. La partie Sud du site est délimitée par un Espace Naturel Sensible du Département des Bouches du Rhône.

**Ainsi, le secteur de la Baumaderie vise la constitution d'une réserve foncière nécessaire à la mise en valeur, la gestion et la protection du site dans le cadre d'une ouverture maîtrisée au public.**

### I- ÉTAT DES LIEUX

#### 1- DESCRIPTION

L'ensemble du secteur de la Baumaderie constitue un espace naturel de 51 hectares sur le littoral méditerranéen. Ce **poumon vert** s'insère dans un tissu urbanisé entre le noyau villageois de La Couronne au Nord-Ouest, la zone urbanisée des Bastides au Nord ainsi que les zones de loisirs de l'Arquet et de Sainte-Croix à l'Est et à l'Ouest.

Le relief du secteur est assez marqué avec une **topographie** en pente descendante jusqu'à la mer en passant d'une cinquantaine de mètres dans le secteur des carrières (Nord-Ouest) au niveau 0 de la mer.

Cet espace naturel renferme une **multitude de paysages** :

- Au nord-Ouest, se localisent d'anciennes carrières romaines. Accessibles depuis l'ancien chemin du Moulin, elles sont à moitié recouvertes par une forte densité de jeunes pins qui masquent les fronts de taille (46 mètres).
- Située au Nord-Est du territoire, la plaine aride colonisée par une végétation assez rase, descend en pente douce d'Ouest en Est (+ 30 mètres à + 10 mètres)
- Un secteur fortement boisé, intermédiaire, couvre quasiment la moitié du territoire.
- Au Sud, le large plateau de la Baumaderie (+ 7m à + 15 m d'altitude), se caractérise par un sol rocheux et aride. D'une largeur d'une centaine de mètres, il surplombe la côte.
- Le littoral est rocheux, en forme de cirque avec des falaises de l'ordre de 7 mètres de hauteur, une plage de galets et un promontoire à l'Ouest du secteur.

#### 2- ACCESSIBILITÉ

Depuis 1999, le site ayant été **fermé à la circulation automobile**, l'accès au secteur de la Baumaderie se fait exclusivement à pieds ou à deux roues.

Six entrées comportant chacune une zone de stationnement plus ou moins importante permettent de pénétrer dans le site.

A l'intérieur du secteur, une multitude de chemins irriguent l'ensemble du secteur du Nord au Sud et d'Est en Ouest.

### **3- SITE ARCHÉOLOGIQUE**

Sur la pointe de l'Arquet, l'occupation d'un **village gaulois** s'est échelonnée du début du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. à la fin du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Le village était protégé par les falaises surplombant la mer côté Sud, et défendu au Nord par une fortification qui barrait l'accès au site gaulois. L'organisation des habitations, au nombre de 35 à 40, témoigne d'un urbanisme structuré, composé d'îlots longilignes desservies par deux rues. A la fin du IV<sup>e</sup> siècle, le village fut incendié et détruit, peut-être à la suite d'une attaque militaire des grecs de Marseille.

Le gisement de **carrières de la Baumaderie** est l'un des sites littoraux exploités par Marseille depuis l'antiquité, pour la construction des principaux monuments de la ville phocéenne. Dès le III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., la destruction du village gaulois de la pointe de l'Arquet permet sans doute l'ouverture des premières carrières sur le plateau et en bord de mer. Ces carrières littorales se trouvent actuellement en partie immergées par rapport à une époque où le niveau de la mer se trouvait une cinquantaine de centimètres plus bas qu'aujourd'hui.

Un autre **gisement situé au Nord-Ouest** du secteur a aussi fait l'objet d'une exploitation jusqu'à la période médiévale et moderne. Les profondes ornières qui partent en direction de ces carrières témoignent de l'intensité du transport des pierres ramenées jusqu'au littoral pour leur embarquement.

### **4- L'HABITAT**

**Plusieurs occupations** sont présentes à l'intérieur du site.

Au Sud du secteur, une dizaine de cabanons se sont implantés à l'arrière de la pointe de l'Arquet. Au centre, il subsiste un habitat permanent avec un cabanon.

Au Nord, se trouvent également un habitat permanent ainsi qu'un centre équestre. Cette activité, irrégulière, fait l'objet d'une procédure.

Ces habitats engendrent bien entendu une circulation interne au secteur via un unique chemin d'accès en terre battue.

## **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES ESPACES NATURELS**

Dans la continuité de sa politique correspondante d'ores et déjà aux objectifs du PADD, la commune vise à maintenir un **équilibre entre espaces naturels et espaces urbanisés** tout en respectant les objectifs du développement durable.

Ainsi, l'ensemble du secteur de la Baumaderie est classé en **zone NI (zone naturelle du littoral)** excepté les franges peu urbanisées d'habitat dispersé (zone naturelle). Ces zones NI, zones naturelles les plus strictes du territoire communal, correspondent aux espaces, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral de la commune, identifiés au titre des articles L 146-6 et R 146.1 du code de l'urbanisme.

Afin de renforcer cette protection, et affirmer le caractère boisé du secteur, un ensemble d'**Espaces Boisés Classés** ont été définis et occupent une surface de 15,85 hectares.

Dans cette optique de valorisation des espaces naturels, la préservation des paysages avec protection des sols et de la végétation existante ainsi que la protection des fouilles archéologiques seront des éléments primordiaux à assurer. Ainsi, des outils de protection et de gestion des caractéristiques « sensibles » du secteur pourront être mises en place afin de préserver les milieux (A.P.P.B. Flore, etc...).

## **2- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE LOISIRS**

La valorisation du secteur de la Baumaderie sera un des éléments permettant de promouvoir l'image de "Martigues - Côte Bleue", comme un **territoire riche paysagèrement** (pinède, garrigue, pelouse rase, littoral à falaises...) et **culturellement** (carrières de pierres, site archéologique). Le site archéologique et les carrières de l'Arquet sont d'ailleurs protégés au titre de l'article L 123-1-7 du code de l'urbanisme, en tant qu'éléments du patrimoine.

Aussi, il devient nécessaire d'**ouvrir les espaces naturels au public** mais également de les sécuriser. Il devient alors indispensable de maîtriser et d'organiser la fréquentation du littoral : en matière d'accessibilité, le site sera réservé aux modes doux exclusivement, à l'exception des véhicules de secours et d'entretien du site.

## **III- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT**

### **1- ACCESSIBILITÉ**

Afin de sauvegarder la qualité du secteur de la Baumaderie, la commune a engagé une **politique de gestion et de préservation** de ces espaces. En effet, le site a été préservé dès 1999 sur la partie Sud par la mise en place d'éléments de dissuasion empêchant toute circulation automobile. Dans la continuité de cette initiative, le projet vise à organiser les zones de stationnement en retrait du littoral par la délimitation de parkings naturels en terre battue à proximité des voies carrossables.

Le secteur est donc actuellement **fermé aux véhicules**, à l'exception de ceux accédant aux habitations, ainsi que les véhicules de secours et d'entretien (débranchement). La mise en œuvre de la Déclaration d'Utilité Publique permettra de résorber les occupations diverses, qui sont confrontés au risque d'incendie, et donc l'accès à tous les véhicules.

Afin de maîtriser l'accès au site, il devient également nécessaire d'**organiser les circulations piétonnes**. La délimitation des cheminements permettra d'éviter leur multiplication mais surtout d'éviter les périmètres de végétation endémique.

Le choix des tracés a été déterminé en fonction des cheminements existants ainsi que des pistes D.F.C.I. existantes.

### **2- MISE EN SECURITÉ ET OUVERTURE DU SITE**

L'**arrêté préfectoral** n° 1275 du 13 juin 2005 interdit le passage et la circulation dans les espaces sensibles du département. Toutefois, en situation de danger météorologique 1 (faible), 2 (léger), 3 (modéré) et 4 (sévère), la circulation des personnes est autorisée de 6 heures à 11 heures. Seules les situations de danger de niveau 5 (danger très sévère) et 6 (danger exceptionnel) interdisent complètement la circulation.

Cependant, la mise en place de **Zones d'Accueil du Public en Forêt (Z.A.P.E.F.)** permet l'exonération de cette interdiction pendant les périodes de danger de niveau 1 à 5, sur les sites aménagés pour recevoir du public en toute sécurité, après avis de la sous-commission départementale pour la sécurité contre les risques d'incendies de forêt et après avoir bénéficié d'une décision favorable de l'autorité administrative. Pendant la période estivale, l'accès aux Z.A.P.E.F. reste tout de même soumis à une fermeture les jours de danger exceptionnel. Cette règle de sécurité est un moyen de sensibiliser le public au risque feux de forêts.

En ce qui concerne le secteur de la Baumaderie, il serait intéressant de le rendre éligible en tant que Z.A.P.E.F. En effet, la mise en sécurité du site vis-à-vis du risque d'incendie permettrait d'utiliser cet espace naturel péri-urbain de façon collective à des fins de loisirs, avec une plus large ouverture pendant la saison estivale.

Pour cela, la conception, l'aménagement, l'équipement et l'entretien de l'espace naturel de loisirs de la Baumaderie doit être conforme à un cahier des charges, de manière à ne pas mettre en cause la sécurité du public et du milieu forestier dans le cadre d'une utilisation normale ou raisonnablement prévisible. Il faudra ainsi organiser un certain nombre de dispositions :

- **en matière d'accessibilité** : multiplier et maîtriser les accès, créer des accès de secours indépendants des accès publics
- **aménagement des parkings** : délimiter et intégrer les parkings comme unique moyen d'accéder à l'espace naturel, éviter le stationnement anarchique, leur aménagement doit permettre d'éviter la surfréquentation du site
- **une signalétique d'information** et de sensibilisation du public sur les raisons de cette fermeture
- mise en place de **prescriptions d'alerte et d'évacuation** : baliser les cheminements d'évacuation, définir les conditions et modalités de déclenchement de l'alerte, désigner une personne chargée de veiller à la mise en place et au bon déroulement des mesures d'alerte et d'évacuation
- **gestion et entretien** : élaborer et respecter un plan d'entretien et de maintenance des équipements implantés

### 3- ESPACES VERTS

Le **diagnostic environnement** réalisé en 2003 par l'entreprise Gaudriot révèle la présence de trois types d'espèces protégées sur le site de la Baumaderie.

*Stipa capensis* (stipe du Cap) est une petite graminée des milieux secs et arides du littoral. Protégée au niveau régional, on la trouve sur la plaine de la Baumaderie, dans une zone non colonisée par les pins, sur un sol mince sur roche compacte.

*Allium chamaemoly* et *Limonium minutum* sont des espèces végétales protégées à l'échelon national. Elles sont mentionnées dans le Livre Rouge de la Flore Menacée de France (Tome 2 - espèces à surveiller). L'*Allium chamaemoly* (ail petit Moly) est présent en lisière des zones boisées, sur un sol caillouteux, tandis que le *Limonium minutum* se développe sur l'ensemble des falaises du site.

Un complément d'étude mené en 2009 par le Bureau d'Etude ECOSPHERE a confirmé ce diagnostic

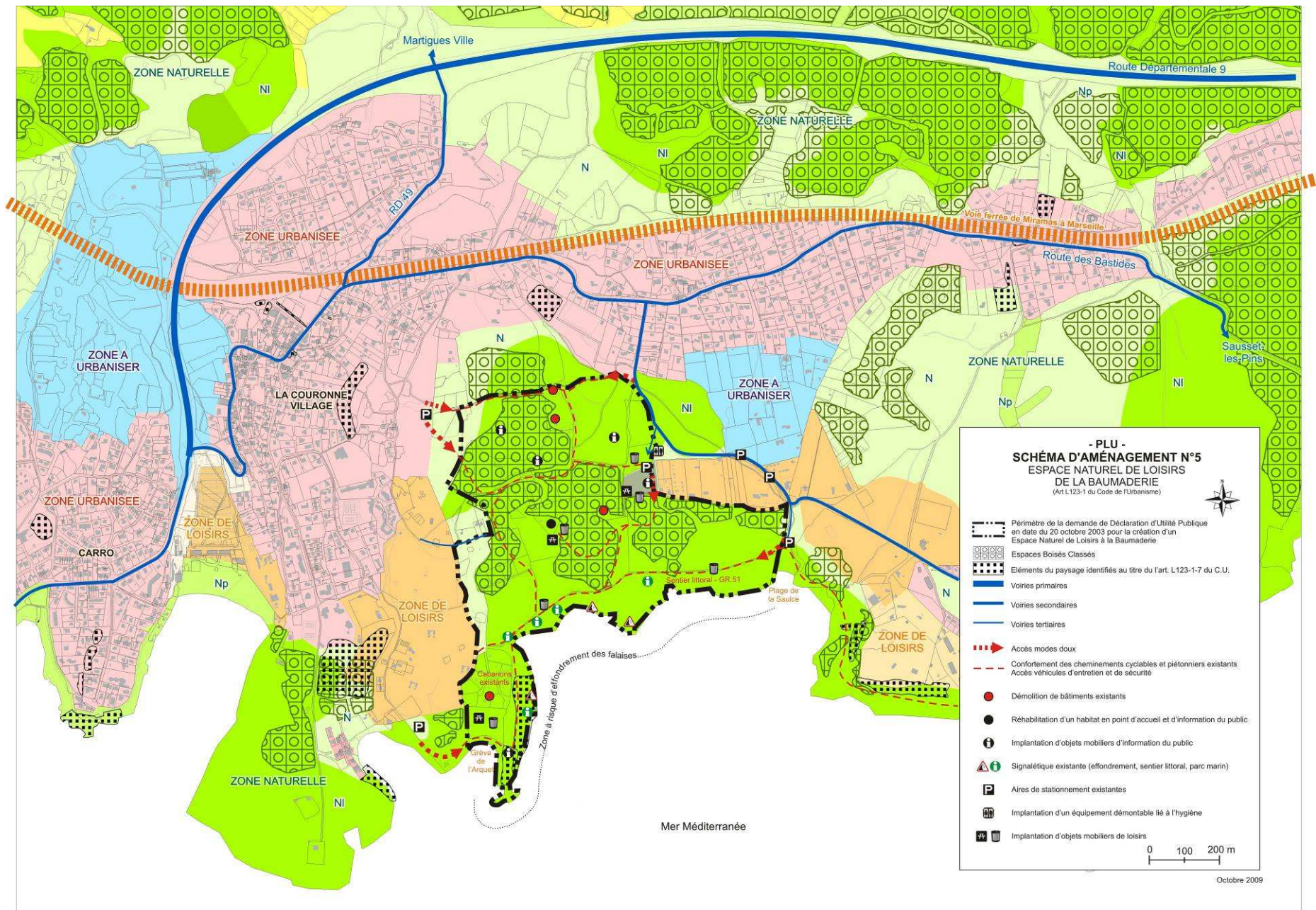
Aucun aménagement ne sera projeté sur ces secteurs afin de conserver ces espèces protégées. Divers outils de gestion devront être mis en place pour valoriser ces éléments (A.P.P.B., etc...).

La mise en place d'un **plan de gestion de la pinède** avec débroussaillage systématique et entretien des chemins permettra une ouverture sécurisée au public.

Au Nord-Ouest, l'aménagement de la **promenade des carrières** permettra de valoriser le site des anciennes carrières romaines. Une promenade ombragée assortie d'un parcours pédagogique pourra serpenter au travers des fronts de taille des carrières désaffectées. Accessible à partir du parking du cimetière, le plateau dominant la mer à plus de 35 mètres d'altitude, est invisible du littoral. Les chemins sont déjà tracés. Le site nécessite seulement un éclaircissement de la pinède pour dégager les carrières et les rendre plus visibles aux promeneurs.

La mise en valeur du **plateau de la Baumaderie**, site ouvert sur la mer Méditerranée ne nécessite aucune intervention particulière si ce n'est l'interdiction de circulation automobile et la maîtrise de la pinède alentours afin de conserver la végétation existante.





#### **4- ÉQUIPEMENTS PUBLICS**

Il sera nécessaire de mettre en place une **signalétique** spécifique à la valorisation du site, en se basant sur celle mise en place pour le sentier littoral. Les indications mentionnées sur ces panneaux d'informations pourront être de différentes natures :

- pédagogique : respect de l'environnement (fond marin, flore)
- historique et culturelle : site archéologique, carrières romaines
- sécurité : risque d'incendie

Il faudrait également implanter des **objets mobiliers de loisirs** (tables, bancs, poubelles) sur l'ensemble du secteur, ainsi qu'un équipement démontable lié à l'hygiène pour la haute saison.

Les accès à la **plage de galets** de l'Arquet devront être améliorés afin d'éviter le ravinement et la détérioration du cordon dunaire.

### **CONCLUSION**

La politique foncière de la Ville de Martigues a permis de traiter, depuis 1988, soit à l'amiable, soit au titre du droit de préemption, près de 36 hectares de terrains, soit environ 70 % du secteur de la Baumaderie. Toutefois, cette action d'acquisition à l'amiable n'ayant pu être menée à son terme, la Ville se trouve dans l'obligation, pour permettre la réalisation de son projet, de poursuivre la mise en œuvre de la Déclaration d'Utilité Publique en vue de la constitution d'une réserve foncière.

En effet, le projet de gestion, s'appuyant sur la pleine propriété des lieux, confortera la Baumaderie dans son statut d'espace naturel à vocation d'accueillir du public de manière maîtrisée et d'y développer son potentiel d'usage de loisirs lié au tourisme. Ainsi, la mise en place d'une Zone d'Accueil du Public en Forêt (Z.A.P.E.F.) permettra de regrouper des objectifs de différentes natures : accessibilité, sécurisation, information, protection du patrimoine, préservation des espèces végétales protégées, valorisation du milieu naturel.



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°6

## LE SENTIER DE DÉCOUVERTE ET LITTORAL

Le sentier de découverte et littoral désigne le cheminement piéton le long des rives de la Méditerranée et de l'étang de Berre.

Le sentier de découverte et littoral de l'étang de Berre commence au Nord de la commune, à Figuerolles, et s'achève au niveau du site pétrochimique de la Mède.

Le sentier de découverte et littoral de la Méditerranée prend source aux Laurons et continue jusqu'à la limite communale avec Sausset-les-Pins.

Ces deux sentiers peuvent se connecter entre eux via le chemin de Grande Randonnée GR51 dont ils suivent, d'ailleurs, régulièrement le tracé.

L'origine du sentier du littoral est ancienne. Le sentier du douanier est créé sous la Révolution par l'Administration des Douanes, afin de surveiller les côtes. Utilisé par les douaniers jusqu'au début du XXe siècle, il tombe peu à peu en désuétude.

Puis, c'est la loi du 31 décembre 1976 qui, en instituant une servitude de passage le long du littoral, d'une largeur de 3 mètres, sur les propriétés privées riveraines du domaine public maritime, redonne véritablement vie au sentier. La loi « littoral » de janvier 1986 en permettant la création d'une servitude transversale au rivage, renforce cette volonté d'ouverture et d'accès aux sites riverains de la mer et de l'étang de Berre.

### I- ÉTAT DES LIEUX

Se calant très souvent sur le tracé du GR51, l'ensemble du sentier de découverte et littoral est dès aujourd'hui quasi opérationnel. Toutefois, certains points sont à valoriser, réaménager, ou à corriger par rapport au GR51.

#### 1- LE LITTORAL DE L'ÉTANG-DE-BERRE

Le littoral de l'étang de Berre présente beaucoup de situations contrastées :

- Milieu naturel avec cheminement boisé (le parc naturel de Figuerolles, la partie inscrite des rives de l'étang en contrebas de l'A55),
- Milieu urbain (la frange littorale de la ville de Martigues),
- Plage de sable (la plage de Figuerolles),
- Falaises ou enrochements (Figuerolles, Touret de Vallier, Tholon...)
- Espaces verts aménagés (jardin de la Rode, Jardin de Ferrières)



La somme de ces contrastes contribue à faire du sentier de découverte un parcours intéressant et varié. Il est, de plus, agrémenté par des équipements de loisirs (parc de Figuerolles) souvent tournés vers l'activité aquatique (base nautique de Tholon, centre nautique à Sainte Anne), ou d'intérêt culturel et patrimonial (centre ancien, site archéologique de Tholon).

## **2- LE LITTORAL MÉDITERRANÉEN**

Des Laurons aux tamaris, du golfe Fos à la Côte Bleue, les paysages varient beaucoup, donnant tout son intérêt au parcours du sentier de découverte. Se succèdent, d'Est en Ouest, les Falaises des Tamaris et de Sainte-Croix, l'espace naturel de loisirs de la Baumaderie surplombant la mer, le site urbain de la Couronne et Carro, et l'espace littoral de nature de Bonnieu - les Arnettes et son patrimoine végétal.

Le parcours est ponctué d'équipements et de parcs de loisirs présentant un intérêt touristique :

- La plage et le port des Laurons,
- La plage, la zone de loisirs de Bonnieu et le Parc Résidentiel de Loisirs projeté à l'arrière sur la zone Nt,
- Le camp naturiste de Bonnieu en phase d'être réhabilité et revalorisé,
- L'espace littoral de nature de Bonnieu - les Arnettes et la future Maison du Littoral (cf. : *Schéma d'aménagement n°3*),
- Les spots de plongée et de planche à voile de Carro,
- Le port de pêche de Carro qui doit être réaménagé,
- La plage de Carro et du Verdon,
- Le site archéologique et la carrière immergée de la pointe de l'Arquet,
- L'espace naturel de loisirs de la Baumaderie (cf. : *Schéma d'aménagement n°5*),
- Les plages de la Saulce et Sainte- Croix et les zones de loisirs qui leurs sont rattachées avec notamment le projet de centre de Thalassothérapie,
- Le port et la pointe des Tamaris...

## **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE LOISIRS**

La présence d'un patrimoine communal particulier lié à la richesse de son histoire fait de Martigues une ville aux solides atouts touristiques. En effet, la "Venise Provençale" est constituée de trois quartiers (Jonquières, l'Île et Ferrières) séparés par des canaux, une zone agricole regroupant les quartiers de Saint-Pierre et de Saint-Julien, et d'un linéaire côtier présentant des espaces naturels d'une diversité écologique et d'une qualité paysagère exceptionnelles.

Face à l'évolution du comportement des vacanciers qui désirent alterner leurs activités de baignade avec la découverte du patrimoine naturel et culturel, la Commune a décidé d'aménager un sentier de découverte et littoral répondant à cette double préoccupation.

Ainsi, la gestion des espaces naturels du littoral constitue pour la commune un enjeu important : la valorisation du sentier littoral sur l'étang de Berre et la Méditerranée sera un des éléments permettant de promouvoir l'image de "Martigues - Côte Bleue", comme un territoire riche paysagèrement, écologiquement et culturellement.



En effet, la taille et la qualité paysagère des espaces littoraux préservés, les besoins prioritaires de la population locale ainsi que la pression touristique induite, imposent une gestion rigoureuse, capitale pour la sauvegarde de l'environnement et particulièrement des écosystèmes fragiles qui ne sont pas toujours respectés lors des périodes d'intense fréquentation.

La commune a mis en place, pour chaque site préservé, un programme de gestion spécifique. Cette démarche intègre à la fois la préservation des écosystèmes, la mise en valeur du patrimoine naturel ou culturel, la maîtrise de la fréquentation publique en fonction des activités de loisirs autorisées et des pratiques littorales identifiées (positionnement des parkings et canalisation des cheminements piétons).

## **2- LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE EN MATIÈRE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DU LITTORAL**

Ce sentier, à vocation de balade familiale, présente un échantillon des richesses du patrimoine écologique, géologique, archéologique, historique, ainsi que les activités humaines du littoral de l'étang de Berre et de la Méditerranée.

L'objectif est de rendre ce cheminement accessible à la majorité du public et de le guider sur des secteurs intéressants tout en préservant les zones sensibles.

Il devient donc nécessaire d'organiser la fréquentation du littoral afin de le valoriser.

Dans cette optique de valorisation du sentier de découverte et littoral, la préservation des paysages avec protection des sols et de la végétation existante ainsi que la protection des fouilles archéologiques seront des éléments primordiaux à assurer.

D'autre part, la réalisation d'un sentier de découverte et littoral, au sein d'un espace géré et protégé, permet d'apporter une liaison douce entre les différents équipements de loisirs ou éléments du patrimoine culturel ou écologique ponctuant la côte.

## **III- PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LE LITTORAL DE L'ETANG-DE-BERRE**

- La plage de Figuerolles :

Dans la partie limitrophe à la commune de Saint-Mitre-les-Remparts, le cheminement du sentier de découverte et Littoral se fait le long de la plage.

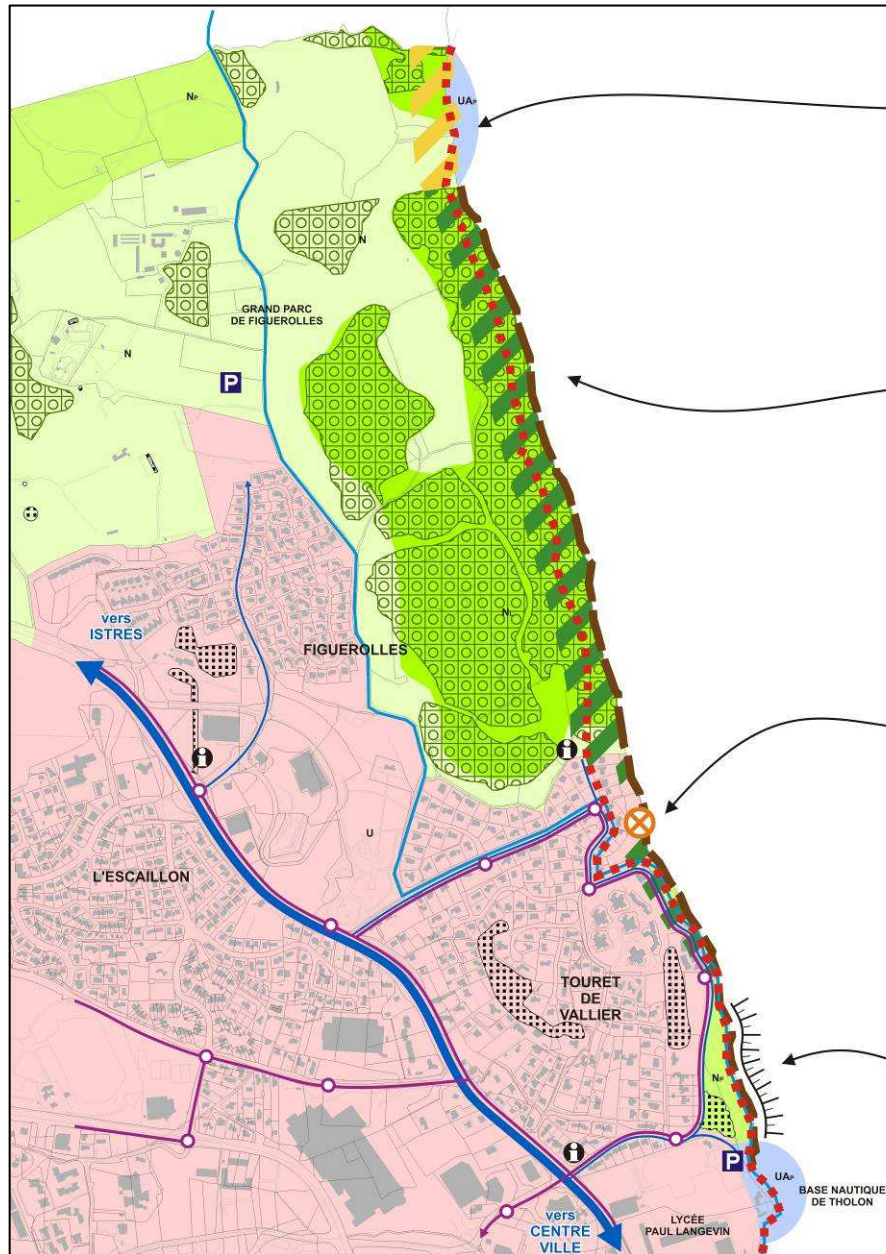
- Le parc de Figuerolles :

En bordure du Grand Parc de Figuerolles et des activités de loisirs et de nature qu'il propose, le parcours s'effectue dans les bois en surplomb de l'étang de Berre.

- Le quartier de Touret de Vallier :

A l'entrée de la ville, le sentier se heurte à un obstacle : une habitation en bord d'étang. De plus, la topographie accidentée rend très difficile la réalisation de la servitude de 3 mètres. Ainsi, le sentier de découverte réalise un contournement par l'intérieur rejoignant, là, le GR51. Après ce petit détour, le cheminement regagne le littoral et se prolonge sur la partie haute de la micro falaise en surplomb de l'étang.

- PLU -  
**SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°6**  
 LE SENTIER LITTORAL  
(Art L123-1 du Code de l'Urbanisme)  
 Part 1.a  
**Le littoral de l'étang de Berre de Figuerolles à Tholon**



**LA PLAGE DE FIGUEROLLES**  
 Cheminement le long de la plage et le long des aménagements nautiques.



**LE PARC DE FIGUEROLLES**  
 Cheminement dans les bois en surplomb de l'étang



**OBSTACLES INFRANCHISSABLES (habitations, topographie...)**  
 Contournement par l'intérieur



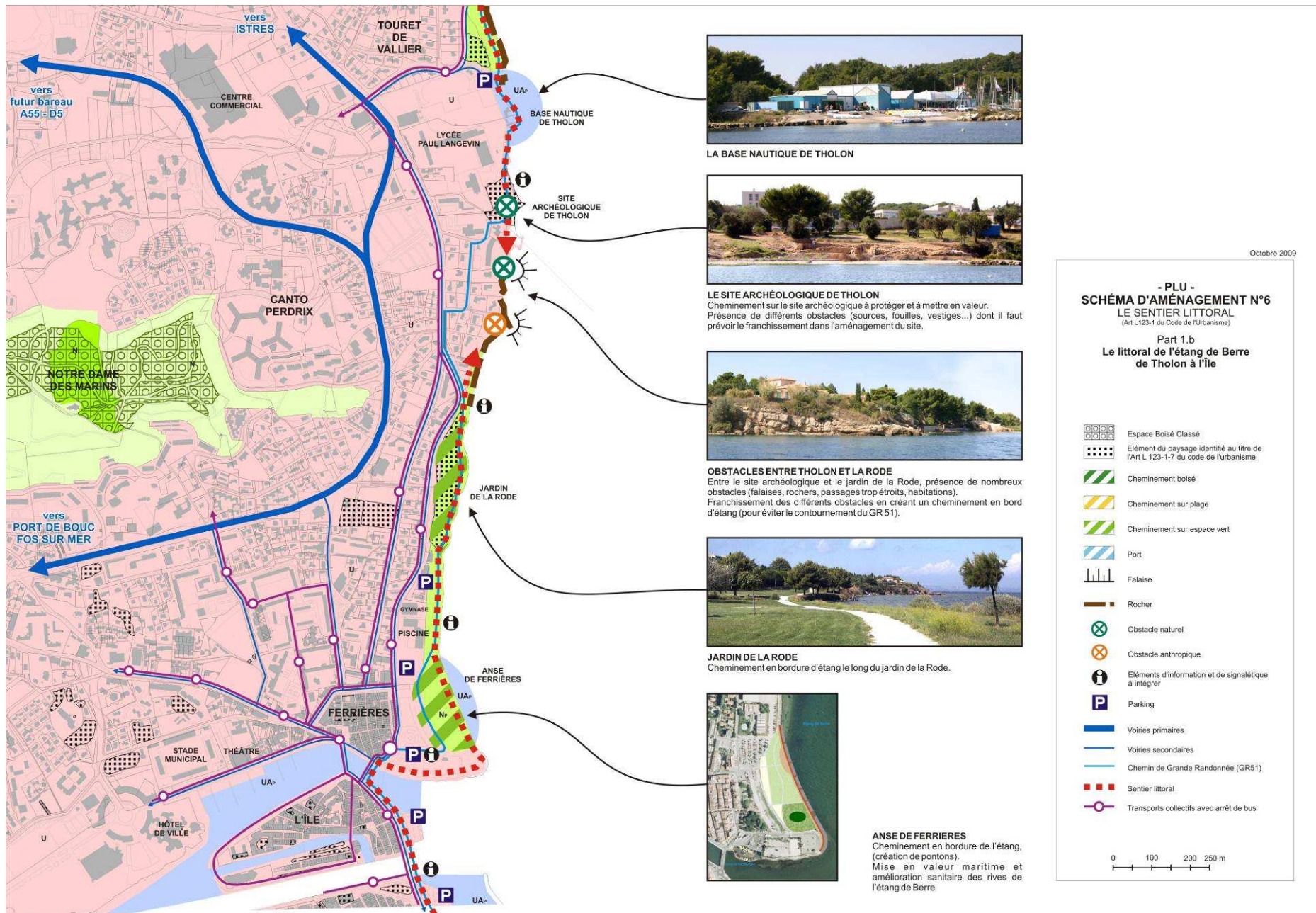
**TOURET DE VALLIER SUD**  
 Cheminement sur la partie haute de la micro falaise en surplomb de l'étang

	Espace Boisé Classé
	Élément du paysage identifié au titre de l'Art L 123-1-7 du code de l'urbanisme
	Cheminement boisé
	Cheminement sur plage
	Cheminement sur espace vert
	Port
	Falaise
	Rocher
	Obstacle naturel
	Obstacle anthropique
	Éléments d'information et de signalétique à intégrer
	Parking
	Voies primaires
	Voies secondaires
	Chemin de Grande Randonnée (GR51)
	Sentier littoral
	Transports collectifs avec arrêt de bus

0 100 200 250 m

- Tholon :  
Le sentier longe la base nautique de Tholon, activité éminemment tournée vers l'étang et se prolonge par la traversée du site archéologique de Tholon. Une attention particulière sera portée au cheminement au sein du site archéologique qu'il importe de protéger et de valoriser. L'aménagement du site apportera une réponse au franchissement des divers obstacles que l'on y trouve (sources, fouilles, vestiges, étroitesse du passage...).
- Entre Tholon et la Rode :  
Entre le site archéologique et le jardin de la Rode, on note la présence de nombreux obstacles naturels (falaises, rochers, passage trop étroit...), et anthropiques (habitations, clôtures...). Cependant, le principe d'aménagement du sentier de découverte et littoral propose le franchissement de ces obstacles (par des moyens à déterminer) afin d'éviter le contournement peu agréable que fait le GR51.
- Le jardin de la Rode :  
Le cheminement s'effectue le long du jardin paysager de la Rode.
- Le Jardin de Ferrières :  
Le parcours du sentier de découverte se prolonge en bordure d'étang. En passant par le Jardin de la Rode, le sentier sera connecté au littoral (ponton d'accostage pour les bateaux et belvédère). Le projet de comblement et d'aménagement de l'anse de Ferrières intégrera le cheminement au sein d'un espace paysager de qualité, s'appuyant sur la pointe du Brise-lame, encore occupée de différentes constructions, pour lequel un équipement de qualité fera figure d'emblème du site.
- Le centre ancien :  
Empruntant les différents ponts et longeant le centre ancien, le sentier permet la découverte du riche patrimoine du cœur historique de la ville.
- Le quai Général Leclerc et le port de plaisance :  
Le cheminement se continue en bordure d'étang le long du parking Général Leclerc et du port de plaisance, il passe par le centre nautique de Sainte-Anne, le club d'aviron et le local de la Société Nationale de Sauvetage en Mer.
- En contrebas de l'A55 :  
Le sentier se poursuit, dans les pins, le long du canal du Rove et en contrebas de la RN 568 et de l'autoroute A55.
- Le site pétrochimique de la Mède :  
Pour des raisons évidentes de sécurité, la raffinerie constitue un obstacle infranchissable pour la continuation du sentier de découverte et littoral. Toutefois, il serait souhaitable d'envisager les possibilités de bouclage par la chaîne de la Nerthe pour franchir la raffinerie.





LA BASE NAUTIQUE DE THOLON



LE SITE ARCHÉOLOGIQUE DE THOLON  
Cheminement sur le site archéologique à protéger et à mettre en valeur. Présence de différents obstacles (sources, fouilles, vestiges...) dont il faut prévoir le franchissement dans l'aménagement du site.



OBSTACLES ENTRE THOLON ET LA RODE  
Entre le site archéologique et le jardin de la Rode, présence de nombreux obstacles (falaises, rochers, passages trop étroits, habitations). Franchissement des différents obstacles en créant un cheminement en bord d'étang (pour éviter le contournement du GR 51).



JARDIN DE LA RODE  
Cheminement en bordure d'étang le long du jardin de la Rode.



ANSE DE FERRIÈRES  
Cheminement en bordure de l'étang, (création de pontons). Mise en valeur maritime et amélioration sanitaire des rives de l'étang de Berre

Octobre 2009

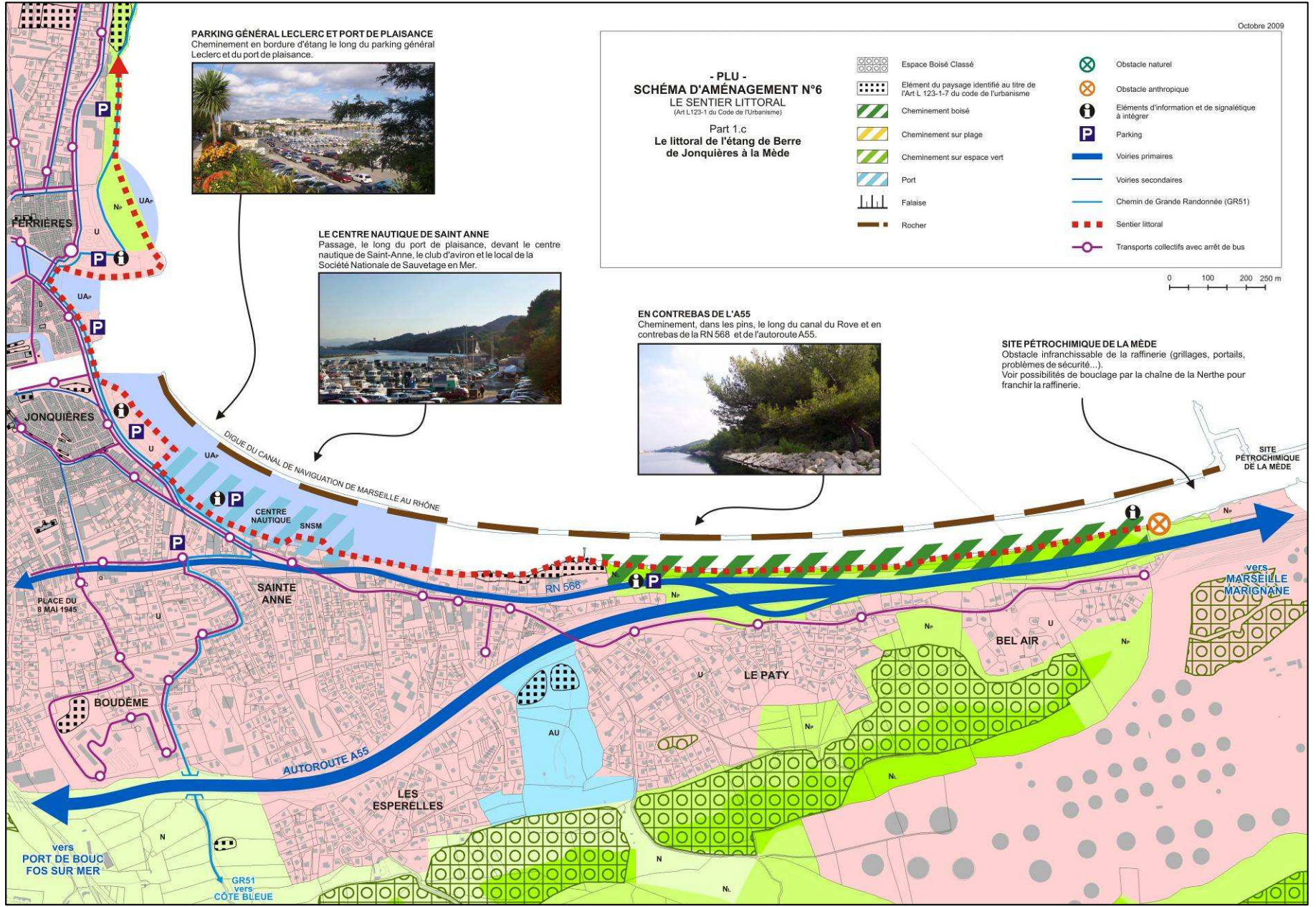
**- PLU -**  
**SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°6**  
**LE SENTIER LITTORAL**  
(Art L.123-1 du Code de l'urbanisme)

**Part 1.b**  
**Le littoral de l'étang de Berre de Tholon à l'île**

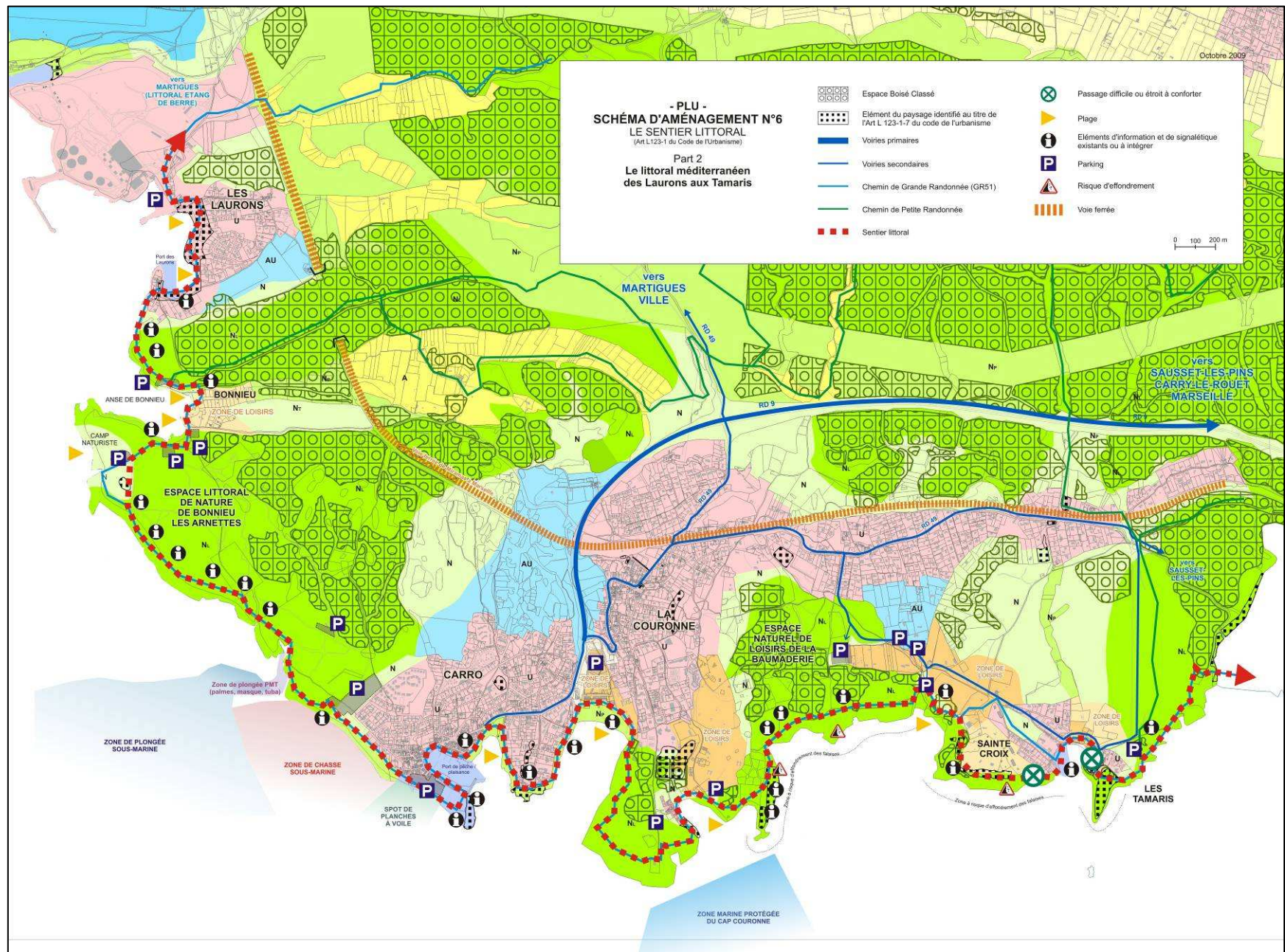
	Espace Boisé Classé
	Élément du paysage identifié au titre de l'Art L.123-1-7 du code de l'urbanisme
	Cheminement boisé
	Cheminement sur plage
	Cheminement sur espace vert
	Port
	Falaise
	Rocher
	Obstacle naturel
	Obstacle anthropique
	Éléments d'information et de signalétique à intégrer
	Parking
	Voies primaires
	Voies secondaires
	Chemin de Grande Randonnée (GR51)
	Sentier littoral
	Transports collectifs avec arrêt de bus

0 100 200 250 m











## 2- LE LITTORAL MÉDITERRANÉEN

Le sentier de découverte et littoral méditerranéen s'inscrit au sein d'une gestion globale des territoires du Sud de la commune qui comprend la préservation et la mise en valeur des espaces naturels (Bonnieu – les Arnettes, la Baumaderie), la valorisation des noyaux villageois et hameaux (les Laurons, Carro, la Couronne), la restructuration des sites touristiques (l'Arquet, Sainte-Croix, les Tamaris), et la revalorisation des accès (RD9 / RD 49).

Outre les besoins de canaliser les circulations piétonnes en sites protégés, le sentier permet d'apporter une liaison douce entre les différents sites côtiers en accord avec les objectifs en matière de tourisme et de mise en valeur du littoral.

- L'espace de nature de Bonnieu – les Arnettes :

Après avoir longé le hameau des Laurons et la plage de Bonnieu (et son futur parc résidentiel de loisirs), le sentier traverse l'espace de nature de Bonnieu – les Arnettes. Ce site qui bénéficie d'un micro-climat et d'un socle géologique particulier, présente une valeur patrimoniale exceptionnelle que la commune entend préserver dans une gestion adaptée (cf. : *Schéma d'aménagement n°3*). Ainsi, canalisé, balisé et agrémenté d'éléments d'informations sur le patrimoine naturel local, le sentier de découverte et littoral fait partie intégrante des mesures de préservation et de mise en valeur du site.

- Le noyau villageois de Carro :

Le sentier aborde la frange littorale du noyau villageois de Carro. Le passage et la mise en valeur du sentier font parties des mesures visant à valoriser ce site. Par ailleurs, la requalification du port de pêche et des espaces publics attenants, la valorisation du potentiel paysager, et l'extension mesurée et réfléchie du village correspondent aux différentes dispositions mise en place sur Carro.

- La Pointe Riche et Couronne Vieille :

La valorisation de ce site naturel, très accessible depuis le village de la Couronne, demande une maîtrise de l'accès du public. Aussi, le sentier de découverte, traversant le site de part en part, apporte un élément de réponse dans la gestion des cheminements piétons.

- L'espace naturel de loisirs de la Baumaderie :

Entre deux territoires urbanisés, le site a pour vocation d'être un parc naturel ouvert à tous. L'aménagement du site met l'accent sur la valorisation et la préservation du patrimoine naturel (Espace Boisé Classé, *Stipa capensis*) et historique (site archéologique de l'Arquet). Le sentier de découverte et littoral enrichi d'éléments d'informations pédagogiques s'inscrit dans cette démarche.

- Sainte-Croix :

A l'Ouest du hameau des Tamaris, ce site touristique présente un front de mer exceptionnel comprenant deux belles plages, des falaises et une chapelle marquant le paysage. La valorisation du site demande un aménagement des voiries et parkings existants, des cheminements piétonniers, et la plantation d'arbres et d'arbustes adaptés au milieu. Ainsi, le sentier de découverte et littoral rentre dans le champ de ces aménagements et présente un intérêt touristique indéniable face au projet d'hôtellerie-thalassothérapie en retrait de la lisière côtière.

- Les Tamaris – Grand Vallat :

En limite de commune, cet espace naturel des Tamaris, remarquable par sa taille et le panorama qu'il offre sur la mer, est directement accessible du rond-point des Rouges. Il fait l'objet d'une double démarche : protection et limitation de la fréquentation d'une part, valorisation des potentiels maritime, paysager et culturel d'autre part. Balisé et encadré, le sentier de découverte permet une gestion des cheminements piétons cohérente avec les démarches de protection et de valorisation mises en place sur le site.

## CONCLUSION

Ainsi, le sentier de découverte et littoral méditerranéen et de l'étang de Berre constitue un élément de réponse aux objectifs fixés par la commune en matière de tourisme et de loisirs. Réalisant des liaisons douces entre les différents équipements ou éléments de loisirs ou patrimoniaux, il permet des trajets fonctionnels, tout en répondant également aux besoins de découverte du patrimoine naturel ou historique.

D'autre part, encadré au sein d'un parcours réfléchi, ce sentier tend à une gestion efficace des cheminements piétons notamment en milieu protégé. Participant ainsi à répondre aux objectifs de la commune en matière de protection et de mise en valeur du littoral méditerranéen et de l'étang de Berre, et revêtant un aspect pédagogique, le sentier de découverte et littoral valorise une attitude respectueuse du milieu.

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°7

---

## ENTRÉE DE VILLE "EST" - SAINTE-ANNE

L'entrée de ville Est constitue l'entrée traditionnelle de la ville (forte valeur paysagère et touristique) et offre des points de vue de qualité sur l'étang et la ville. Cette entrée constitue l'entrée historique de Martigues, attesté par la présence de l'ancien relais de coches (Manoir Sainte Anne) et idéalement placée sur la route de Marseille, cela nous permet de confirmer que c'est à cet endroit précis que se situe l'entrée de ville. Cette entrée se situe sur un plateau dominant les rives de l'étang de Berre et la vieille ville.

De la sortie autoroutière de l'A55, la route se prolonge par l'avenue Charles de Gaulle et débouche sur le carrefour Sainte Anne. Le projet d'aménagement se développe au niveau du manoir Sainte Anne, au carrefour des voies desservant le centre historique de Martigues, les quartiers périphériques et le reste du territoire communal, cette voirie assise sur une logique fonctionnelle de circulation ne répond pas aux modes de déplacements doux, ni à aucune qualité urbaine et esthétique que l'on est en droit d'attendre pour une entrée de ville majeure. De ce plateau on descend ensuite vers la ville historique située au niveau de l'eau.

## I- ÉTAT DES LIEUX

### 1- LES CONTRAINTES

#### ▪ Les pipelines

Le réseau de pipelines, alimentant en eau et produits pétroliers les différents complexes pétrochimiques de l'Etang de Berre ont pour conséquence de miner les sols et conditionnent l'implantation des constructions et aménagements publics.

#### ▪ Accès des convois exceptionnels

Cette entrée de ville connectée sur la sortie autoroutière de l'A55 « Martigues centre » a des caractéristiques adaptées aux transports de convoi exceptionnel nécessaire à l'acheminement des équipements du complexe pétrochimique de Lavéra.

#### ▪ Station de distribution de carburants

La présence d'une station service au rond point de Sainte-Anne apporte un service intéressant par son emplacement actuel.

#### ▪ Site inscrit (annexe AC2)

La frange littorale bâtie se situe dans la zone du site inscrit N°3 du 24 janvier 1944 définit comme suit : « Façades et toitures des maisons et terrains compris entre l'étang de Berre et la RN.568 de la sortie de Martigues-Jonquières à la limite de la commune de Châteauneuf-les-Martigues (parcelles N°134, 135, 155, 156, 159 à 184, 460 à 467 bis, 468 à 479 bis, 487 à 507 bis, 508 section F du cadastre).

## **2- LE RÉSEAU VIAIRE**

La voirie tente de répondre à une logique fonctionnelle de circulation et occupe 60 % de l'espace de l'emprise du schéma. Cette circulation est gérée par des feux, des arrêts, des voies de rabattement, sans pour autant répondre aux modes de déplacements doux.

Sur cet espace la voirie gère les conflits entre voie primaire et voie tertiaire, sans aucune hiérarchisation du réseau viaire actuel. Ainsi, l'avenue Ch. de Gaulle (n°1) se termine en se divisant entre le Bd E.Zola et l'Av F.Mistral au niveau de la station service, la rue H.Belin (N°3) se connecte à la fois sur le réseau secondaire (Av des Espérelles) et sur le réseau primaire (Av Ch. de Gaulle).

## **3- ARCHITECTURE ET PAYSAGE**

La frange littorale bâtie existante est constituée de constructions de grande qualité, notamment du « manoir Sainte Anne » qui doit faire partie intégrante de la qualité de l'espace public.

La présence de pins d'Alep de grande taille dont la présence marque le paysage doit s'intégrer dans l'aménagement proposé.

# **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

L'objectif de la commune vise à structurer les anciens faubourgs en véritables entrées de ville. L'approche par cet itinéraire, venant de Marseille, ne permet pas d'identifier Martigues, ni même d'appréhender son importance démographique, qui la classe pourtant au rang de 4<sup>ème</sup> ville du département.

Il est important de « donner du corps à la ville », en choisissant des partis d'aménagement forts sur les entrées de ville, tout en respectant les trois centres historiques ; cet objectif ne sera atteint que par une requalification viaire, une densification ambitieuse de l'habitat riverain (la zone du projet se trouve dans une zone de densification) et de grande qualité sur ces itinéraires sensibles.

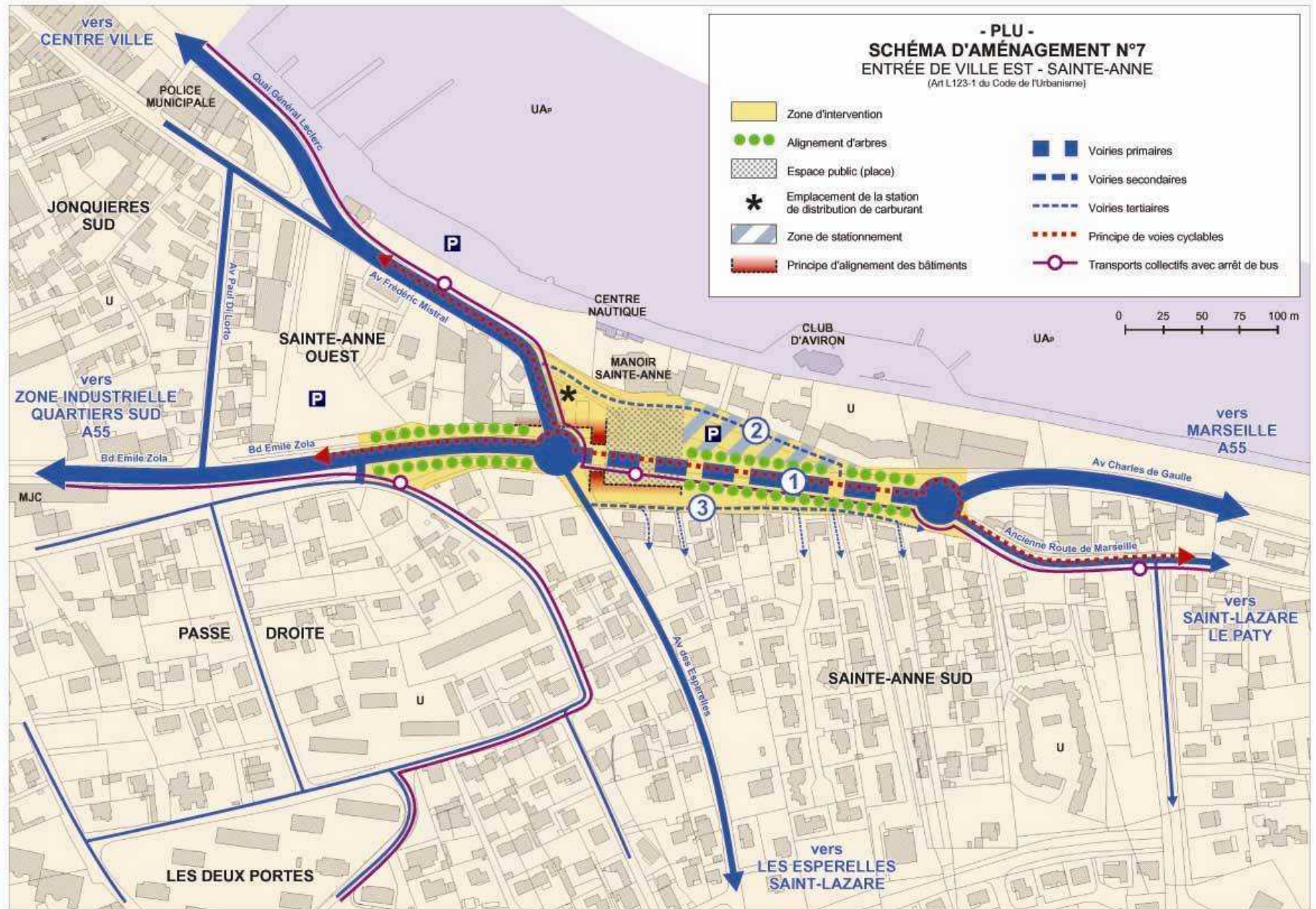
# **III- SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT**

## **1- VOIRIE**

L'accès principal de la sortie de l'A55 se prolonge par l'avenue Charles de Gaulle (N°1) selon un axe Est/ouest. Cette voie débouchera sur un giratoire qui permettra de desservir l'ancienne route de Marseille et les quartiers d'habitat Est.

Cet axe (N°1) est/ouest deviendra au niveau de Sainte-Anne l'axe principal sur une emprise de 9 m en 2X1 voie et deux bandes de pistes cyclables de part et d'autre, sur lequel se raccrochera une voie à sens unique (N°2) desservant les habitations et un parking mitoyen à l'espace piéton de la place. Cette avenue se terminera sur un second giratoire se raccordant dans l'axe au boulevard Emile Zola, première ceinture périphérique de Jonquières, mais aussi sur l'avenue Frédéric Mistral en récupérant et en élargissant à 8 mètres l'ancien tracé existant entre un hôtel et une station service desservant le grand centre ville historique. A l'opposé de ce dernier, en direction du sud, l'avenue des Espérelles fait la jonction avec les deux futurs boulevards périphériques du sud de Jonquières.

La rue Henri Belin (N°3), voie tertiaire se raccordera sur la voie secondaire de l'avenue des Espérelles et desservira en peigne les différentes voies privées. Cette voie surplombera la place et disposera d'une emprise de 8 mètres, comprenant 2x1 voie (6 mètres) et un trottoir de 2 mètres.



## **2- ESPACES VERTS**

Les arbres isolés existants seront à conserver et à protéger.

Afin de marquer l'espace de la place, la partie est de l'avenue Charles de Gaulle sera encadrée par des alignements d'arbres jusqu'à la limite de la place.

Un espace vert et de loisir sera positionné entre l'avenue Charles de Gaulle, le soutènement de la rue Henri Belin, et la place minérale.

## **3- BÂTIMENTS**

Le réaménagement de l'espace public permettra de libérer du sol pour édifier des constructions et permettra de répondre aux objectifs du PADD en matière d'habitat. Ces constructions devront être positionnées selon un principe d'alignement qui s'appuie sur la continuité des bâtiments du boulevard Emile Zola et sur les limites du dessin de la place.

L'édification s'accompagnera du déplacement d'un pipeline d'eau, géré par la régie des eaux de la ville, et selon les choix retenus, d'un déplacement du pipeline d'eau de la raffinerie Total.

Il s'agira dans ce projet de maintenir la station service en lieu et place, elle jouera un rôle essentiel dans l'animation d'une entrée de ville.

## **4- PLACE SAINTE-ANNE**

C'est un espace que l'on imagine sur la base d'un dessin carré de 60 m de côté, recouvert d'un revêtement minéral, calé au niveau de la chaussée de l'avenue Charles de Gaulle.

Cette place mettra en valeur les bâtiments existants et devient le support de l'édification des futures constructions.

## **CONCLUSION**

La requalification permettra d'intégrer les modes de déplacements doux et d'améliorer le fonctionnement du réseau viaire, requalifier l'espace public tout en s'accompagnant d'une densification ambitieuse du tissu pavillonnaire existant mitoyen.



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°8

---

## ZONE UAh - ZAC DU QUARTIER DE L'HÔTEL DE VILLE

La zone "UAh – ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville" désigne le **récent centre tertiaire** micro régional édifié autour de l'Hôtel de Ville. Située sur d'anciens marais salants asséchés et, s'étendant sur **22 hectares**, la zone est délimitée :

- Au Nord, par le chemin de Paradis,
- A l'Est, par le centre ancien de Ferrières,
- A l'Ouest, par le viaduc autoroutier,
- Et au Sud, par le chenal de Caronte.

Le plan d'ensemble du projet a été établi par Monsieur Antoine Grumbach, architecte, à l'issue d'un concours d'urbanisme lancé en 1988. Ce plan définit les principes structurants des nouveaux alignements de voiries, des bâtiments publics, des bâtiments d'habitations, des bureaux, des commerces et des nouvelles structures de parkings. La ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville est créée en 1989 par délibération du Conseil Municipal.

Sans être contradictoire avec le projet urbain dessiné par l'architecte, le présent Schéma d'Aménagement rappelle et précise les principes d'aménagement de la zone "UAh – ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville".

## I- ÉTAT DES LIEUX ET CONTRAINTES

### 1- L'HABITAT

La ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville ne comporte actuellement aucune construction d'habitation.

Toutefois, l'aménagement du quartier s'inscrit dans un contexte de demande soutenue de logements sur l'ensemble de la commune. L'offre immobilière pour l'habitat est en net déficit par rapport à la demande. Outre le besoin de répondre aux demandes insatisfaites, ce déficit impose, sur l'ensemble de la commune, une diversification de l'offre et une meilleure adaptation de celle-ci aux besoins de la population et aux perspectives de développement économique.

### 2- LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Toutes les constructions actuellement présentes sur le site sont des équipements collectifs. Ce n'est pas sans un certain prestige que s'y concentrent les plus grands et les plus récents équipements de la ville (l'Hôtel de Ville et son extension, l'Hôtel de Police, la Halle, la Maison du Tourisme, le Théâtre National des Salins, l'Hôtel Communautaire...).

Centre de gravité, l'ensemble de ces équipements structure l'aménagement du site et contribue à donner au lieu un rayonnement fort. Outre l'atout incontestable d'apporter une nouvelle centralité et une unité au territoire, l'attractivité induite de la ZAC soulève parallèlement le problème du stationnement des populations drainées par ces équipements.

Actuellement, le site est très monofonctionnel, essentiellement administratif. Or, les besoins en terme d'habitat et de diversité des fonctions urbaines devront s'y imposer. Par ailleurs, du fait du rôle et de la position de la ZAC, il y existe déjà un bon niveau de desserte par les transports collectifs communautaires.

### **3- LES DESSERTES**

Si la fonction du lieu lui confère une certaine centralité, il en va de même pour les dessertes. Les voies primaires du quartier de l'Hôtel de Ville et la place giratoire forment un nœud important dans la desserte du centre ville.

Aujourd'hui, les dessertes principales de la ZAC sont d'ores et déjà réalisées. L'avenue du Commandant L'Herminier (1) permet de relier le quartier de l'Hôtel de Ville aux grosses infrastructures (avenue Francis Turcan et A55). L'avenue Louis Sammut (2) et le quai Paul Doumer desservent le centre ancien. Le boulevard Maritime (3) permet une liaison avec le quartier Paradis Saint-Roch, la zone de Caronte et Port de Bouc le long du chenal.

### **4- LES ESPACES VERTS**

La zone "UAh – ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville", à dominante urbaine, compte peu d'espaces verts. Le jardin public à l'angle de l'avenue du Commandant L'Herminier et du Chemin de Paradis représente les dernières traces paysagères des végétaux en limite des salins. A ce titre, ce jardin est identifié dans le Plan Local d'Urbanisme en tant qu'élément paysager du patrimoine végétal à préserver (article L 123-1 7<sup>ème</sup> du Code de l'Urbanisme).

Les rives du chenal de Caronte, qui, bien que non naturelles car issues du comblement des marais salants, constituent un élément paysager important dans la mesure où elles font interface entre la terre et l'eau.

On note la présence, sur ces mêmes rives, de constructions précaires édifiées de bric et de broc. Toutefois, utilisé pour la pêche traditionnelle au « calen », cet ensemble présente un intérêt pour le patrimoine culturel local.

## **II- PARTI D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'HABITAT**

Le PADD énonce les objectifs prioritaires en terme d'habitat sur la commune. Deux d'entre eux intéressent directement la zone "UAh – ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville", à savoir :

- Développer l'habitat dans les quartiers du centre ville élargi en favorisant la densité dans un cadre résidentiel revalorisé : qualité du logement, desserte et offre de stationnement, requalification des espaces publics et des équipements de proximité, développement des transports collectifs,
- Poursuivre l'urbanisation des quartiers Ouest en tenant compte de l'évolution qualitative des logements, des grands projets routiers de transit et de desserte locale d'une part, et des mutations attendues au Nord du chenal de Caronte.

De plus, conformément aux principes définis par les lois SRU et UH, le renforcement de la cohésion sociale et de l'unité urbaine sur la commune nécessite de promouvoir la diversité et la mixité de l'habitat et des fonctions urbaines, dans les opérations d'aménagement.

Ces objectifs sont pris en compte dans l'aménagement du quartier de l'Hôtel de Ville par un programme mixte logements / commerces, activités, services et équipements.

### **2- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE DE CENTRALITÉ URBAINE**

L'objectif affiché, lors de la création du quartier de l'Hôtel de Ville, était, tout en renforçant la cohésion avec ses centres anciens, de créer un nouveau quartier qui permettrait à la Ville de Martigues de remplir pleinement son rôle de capitale micro régionale. Ainsi, il importe de donner à ce lieu créé de toute pièce, sans symbole historique, un rôle d'articulation et de centralité.

Situé à un nœud viaire important du réseau de la ville, et concentrant des équipements collectifs de centralité prestigieux, le quartier de l'Hôtel de Ville remplit, d'ores et déjà, en partie, cet objectif. Toutefois, le renforcement de cette centralité passe par le développement de produits d'immobilier d'entreprise et de commerces permettant l'accueil de nouvelles activités. Des logements compléteront l'ensemble afin de faire du quartier de l'Hôtel de Ville un quartier à part entière.

D'autre part, il importe d'apporter une réponse viable en terme de desserte et de stationnement aux besoins des populations utilisatrices de ce lieu de centralité.

### **3- LES OBJECTIFS DE LA VILLE EN MATIÈRE D'UNITÉ URBAINE**

Parallèlement à la volonté d'affirmer la centralité du quartier de l'Hôtel de Ville, de le rendre attractif, il importe également d'en faire un élément d'unité face à la discontinuité entre le centre ancien et les différentes opérations fragmentées des cinquante dernières années. Avec sa position stratégique entre les rives du chenal de Caronte, le port de plaisance, à proximité immédiate du centre ancien et des grands ensembles d'habitation, le quartier de l'Hôtel de Ville redonne de la densité à la ville en créant une continuité urbaine.

La zone "UAh – ZAC du quartier de l'Hôtel de Ville" se doit d'avoir et d'affirmer son identité propre afin de pouvoir répondre au mieux à ses objectifs d'unité et de cohésion urbaine. Aussi, un soin particulier est porté à l'homogénéité et à la qualité architecturale de l'ensemble, à la composition paysagère et aux espaces publics.

Toujours pour contribuer à ce même objectif, les liaisons en mode doux sont à valoriser pour permettre une articulation douce entre les quartiers de Saint-Roch, de l'Hôtel de Ville, les parcs de stationnement et le centre ville. Ainsi, intégré à une bande littorale aménagée et paysagée, une liaison en mode doux permet de relier le quartier de Paradis Saint-Roch, le parking de la Halle, et les gros équipements de la zone. Cette liaison aboutit sur le centre ancien de Ferrières par le quai Paul Doumer et sur l'Île via un franchissement du chenal, rendant cohérent l'ensemble du dispositif.

## **III- PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT**

### **1- LES VOIRIES**

#### **a. La place centrale**

Les voies s'articulent autour d'une place centrale de 110m de diamètre dont le centre est le point d'intersection des axes des voies. Le bâti s'organise autour de cette place.

Au centre de la place, un giratoire de diamètre intérieur de 46m et diamètre extérieur de 56m permet l'articulation des circulations. Une contre allée de 6m de large borde la périphérie intérieure de la place. Entre le giratoire et la contre allée, on trouve un mail planté d'arbres.

#### **b. Voiries primaires**

Actuellement, ces voies sont réalisées et structurent l'ensemble de la zone de façon cohérente.

- L'avenue Louis Sammut :

Permet de raccorder le giratoire au centre ancien de Ferrières via le quai Paul Doumer dont elle est la continuité. Le long de l'avenue, afin de valoriser la continuité urbaine entre le centre ancien et le nouveau quartier, un alignement du bâti est imposé dans la continuité du Théâtre des Salins (21,50m du bord du canal).

S'ouvrant sur le port de plaisance, la qualité des traitements paysagers et du mobilier urbain associé est à la hauteur du lieu.

- Le boulevard Maritime :

Le boulevard Maritime dessert depuis le giratoire la Halle et son parking. Connecté à un autre giratoire, il permet également la desserte de la zone de Caronte et du quartier Paradis Saint-Roch par l'avenue Urdy Milou et le chemin Saint-Roch. Le boulevard Maritime s'organise en contre allées plantées longées par du stationnement.

- L'avenue du Commandant L'Herminier :

L'avenue du Commandant L'Herminier permet une connexion aux axes principaux de circulation de la ville (avenue du président Kennedy, avenue Francis Turcan, A55...).

c. Les dessertes locales

A partir des structures viaries primaires, les dessertes locales de cœur d'îlots peuvent s'organiser. Les îlots de zone A bénéficieront d'une desserte en peigne à partir de la contre allée Nord du boulevard Maritime. Le même principe sera affecté pour la zone B, où, une ou plusieurs voies irrigueront le cœur de l'îlot depuis l'avenue Louis Sammut et le chemin de Paradis.

d. Liaison en mode doux

Un maillage cohérent de cheminements mixtes, piétons et cycles, sera réalisé. Il sera, soit en bordure des voies et sécurisé, soit localisé sur les rives du chenal de Caronte au sein d'un aménagement paysager.

e. Le stationnement

Les parkings publics sont positionnés le long des contre allées du boulevard Maritime et au Sud-Ouest de celui-ci, et à l'arrière du Théâtre des Salins. Un parking à étages d'une capacité d'environ 550 places est prévu à l'Ouest du jardin public.

## **2- LES ESPACES VERTS**

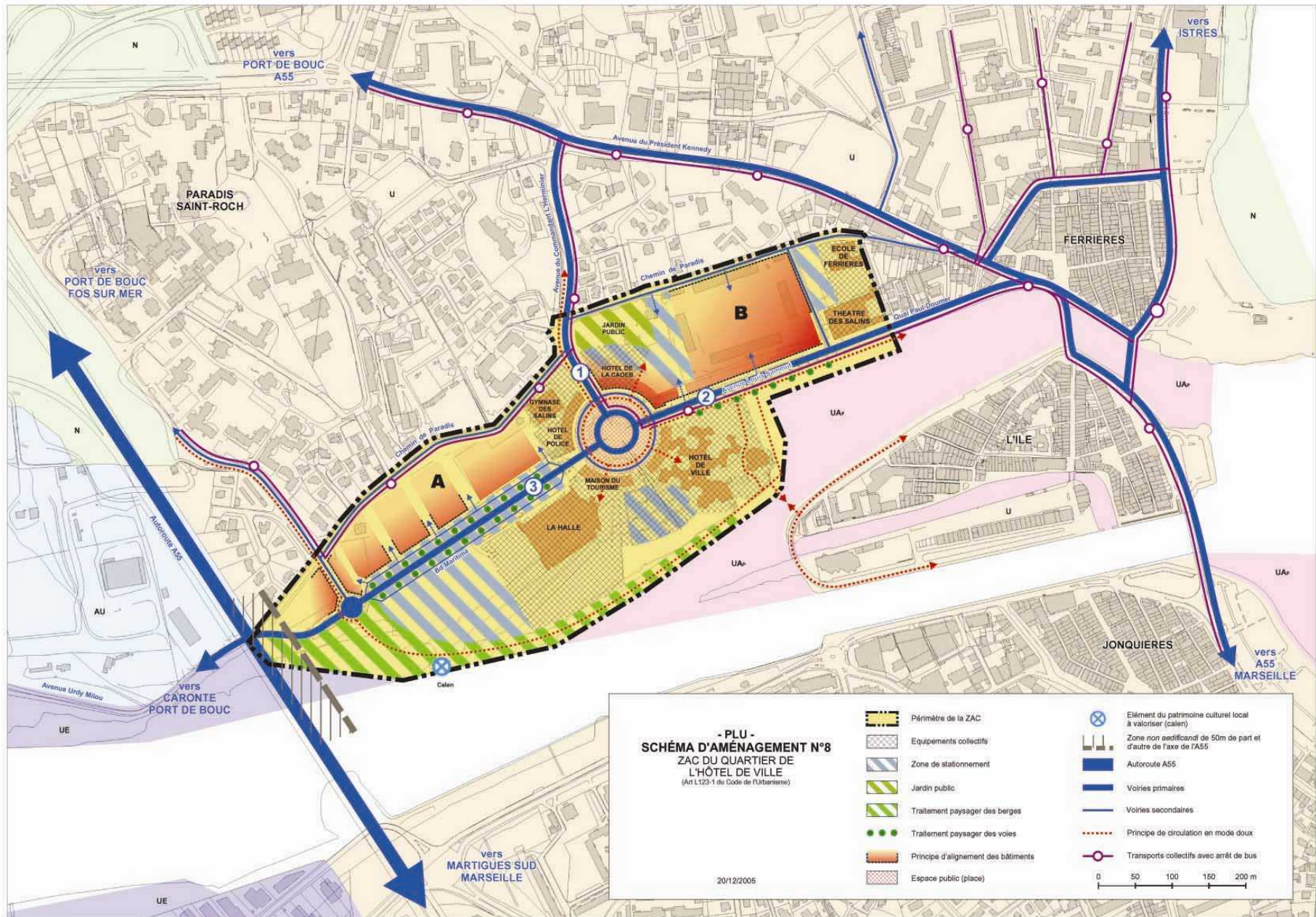
L'aménagement du quartier de l'Hôtel de Ville conserve et valorise le jardin public à l'angle de l'avenue du Commandant L'Herminier et du chemin de Paradis.

D'autre part, l'aménagement de la ZAC prend en compte la réalisation d'une bande paysagère le long des rives du chenal de Caronte. Cette bande, outre la réfection et la valorisation du « calen » afin de conserver l'intérêt patrimonial qu'il représente, intégrera une liaison en mode doux desservant le centre ancien de Ferrières et le futur franchissement du chenal vers l'Île.

## **3- AMÉNAGEMENT DES ÎLOTS**

a. Le secteur Salins Ouest (A)

Au Sud du quartier de Paradis Saint-Roch, le site est limité par le chemin de Paradis au Nord et le boulevard Maritime au Sud. Cet espace est actuellement occupé par des équipements sportifs qui migreront sur le grand parc de la Coudoulière à l'Ouest du viaduc.



Compte tenu des besoins en logements, de la qualité du site, de la proximité des écoles du quartier Paradis Saint-Roch et des équipements de centralité du quartier de l'Hôtel de Ville, le secteur Salins Ouest dispose de tous les atouts pour accueillir une urbanisation maîtrisée dans un programme mixte habitat – activités – commerces. D'une superficie d'environ 2,8 hectares, il offre une capacité de logements importante (250 logements environ avec une possibilité dans la partie Est d'une centaine de logements supplémentaires).

L'îlot sera irrigué en peigne depuis la contre allée Nord du boulevard Maritime. L'aménagement de la zone privilégie une façade urbaine claire et en alignement sur le boulevard Maritime et sur les amorces des voies pénétrantes. La partie Nord de l'îlot pourra être, quant à elle, structurée de façon plus libre pour réaliser une transition cohérente entre le parcellaire moderne du quartier Paradis Saint-Roch au Nord et l'aménagement plus rigoureux de la façade urbaine projetée du boulevard Maritime au Sud. L'accent sera mis sur la qualité architecturale, urbaine et paysagère des projets.

b. Le secteur îlot du stade Francis Turcan

Le site correspond à l'emplacement du stade Francis Turcan et du parking aérien attenant au Sud. C'est un lieu d'une grande qualité : proximité directe du centre ancien et des grands équipements prestigieux, vue directe sur le port de plaisance.

L'îlot, d'une superficie de 2 hectares, aux vues de la proximité du centre ancien et de la densité qui lui est associé, représente une grande capacité de logements ou d'activités et de commerces de centralité.

Le cœur de l'îlot pourra être desservi par des espaces publics ouverts sur l'avenue Louis Sammut au Sud et le chemin de Paradis au Nord. L'aménagement du secteur impose un alignement sur le Théâtre des Salins (à 21,50 m en rez-de-chaussée du bord du canal) pour les constructions qui seront directement connectées à l'avenue Louis Sammut. L'alignement sur rue s'impose, également, sur l'ensemble des axes viaires du secteur (allée Pierre de Coubertin et chemin de Paradis). Toutefois, un retrait d'alignement pourra être observé au niveau du pignon Ouest du Théâtre des Salins afin de laisser une perspective sur cet équipement majeur et structurant. L'homogénéité et la qualité architecturale des projets, notamment pour les bâtiments directement sur l'avenue Louis Sammut ou en retrait donnant sur le port de plaisance, font partie intégrante des exigences du principe d'aménagement de la zone, ainsi que la création d'une place publique délimitant le cœur du projet.

## CONCLUSION

Par délibération du 28 décembre 1992, le conseil municipal a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC du Quartier de l'Hôtel de Ville. La convention publique d'aménagement approuvée par le conseil municipal du 17 septembre 2004 a nommé la SEMIVIM comme aménageur. L'échéance de programmation a été fixée au 31 décembre 2010.

A ce jour, divers équipements ont été réalisés (Extension de l'Hôtel de Ville, Maison du Tourisme, Commissariat de Police, Siège de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues). Courant 2010, le pôle judiciaire situé à l'Ouest de la ZAC de l'Hôtel de Ville procèdera au choix du lauréat du Concours.

L'aboutissement de cet échéancier prévisionnel de réalisation des équipements publics sera conforté au plus tard en 2012 par le pôle famille, divers équipements de voirie ainsi que la réalisation de logements.

Ainsi, depuis 20 ans, à partir d'un positionnement réfléchi de l'Hôtel de Ville, la commune s'est efforcée d'affirmer la centralité et le poids d'un nouveau quartier rayonnant, en mettant en œuvre les principes directeurs d'une composition urbaine originale.

Après l'achèvement des derniers bâtiments du rond-point de l'Hôtel de Ville, essentiellement administratifs, le programme d'aménagement de la ZAC sera donc poursuivi par la réalisation de logements.

Les grands équipements marquant fortement le quartier ne seront plus isolés mais intégrés dans un ensemble continu. Ces opérations scelleront définitivement la réunion de ce quartier moderne avec le centre ancien.



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°9

---

## LA PROTECTION DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE

Le territoire Naturel est régulièrement soumis aux incendies. Il est en grande partie couvert par des pins, mais aussi des chênes (Figuerolles, Nerthe Sud...). Il garde, par sa taille et sa topographie une très grande valeur dans notre région. Le contraste entre le massif de la Nerthe, préservé sur la Commune, les grands espaces naturels littoraux et le site pétrochimique caractérise le grand paysage de Martigues au cœur des trois grands espaces littoraux du département : le Golfe de Fos, l'étang de Berre et la Méditerranée.

La carte de synthèse fait apparaître le zonage réglementaire (naturel et agricole) ainsi que les protections de boisements (EBC et article L.123-1-7° du code de l'urbanisme).

**La zone N** (N, NP, NL couvrant globalement 3321 ha, soit 45 % de la surface communale dont 1376 ha en NL (N Littoral traduction réglementaire des espaces remarquables). La zone N est en augmentation de 15 % par rapport au POS (2193 ha).

**La zone A** : 1069 ha soit 15 % du territoire communal au niveau du PLU contre 869 ha au POS soit 12 %.

Le terroir agricole de la plaine de Saint-Pierre, Saint-Julien est un paysage emblématique de la Provence. Il participe fortement à la préservation de la chaîne de la Nerthe (coupure incendie, biodiversité, plantes messicoles, développement de la filière de l'olive,...

Le terroir Nord s'inscrit dans un programme plus global de préservation des terres agricoles sur l'ensemble des 3 communes (Port-de-Bouc, Saint-Mitre, Martigues)

**Les Espaces Boisés Classés** (L.146-6 et L.130-1) s'inscrivent dans la démarche communale de préservation de la nature, des paysages et de la biodiversité. Les EBC les plus significatifs sont à l'intérieur des espaces remarquables de la Nerthe. Ils sont de taille plus modeste et des territoires qui marquent les limites des territoires urbains, agricoles ou industriels naturels qui ont aussi été préservés.

La surface classée en EBC passe de 1326 ha à 1357 ha en passant du POS au PLU.

### **Les éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'Urbanisme**

Ce dispositif a permis à la Commune de compléter son projet de valorisation des paysages.

Les espaces verts ayant une valeur récréative ou historique en cœur de ville ou des alignements d'arbres, caractéristiques du paysage urbain provençal sont ainsi identifiés.

Les « paysages écologiques » : Reconnus comme « hotspot », Bonnieu et la Pointe Riche sont identifiés au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme (sites à enjeux écologiques). Ce sont des sites littoraux arides ayant une forte valeur paysagère.

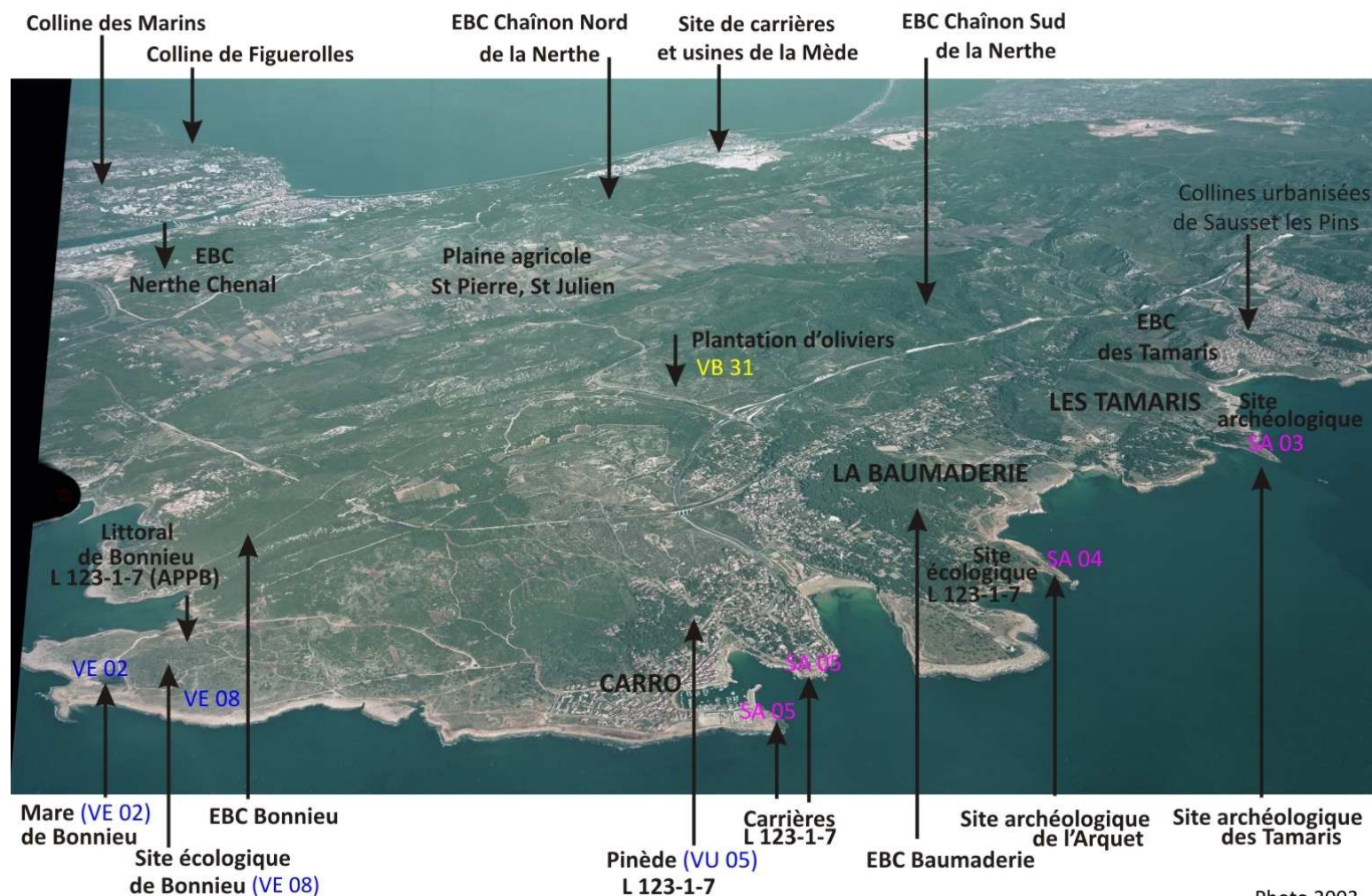
Les zones humides sont identifiées pour les mêmes critères écologiques. D'autres secteurs du littoral font actuellement l'objet d'un arrêté de biotope, APPB (Laveyron, Bonnieu, Baumaderie) avec une gestion scientifique du milieu préservant l'habitat des espèces protégées.

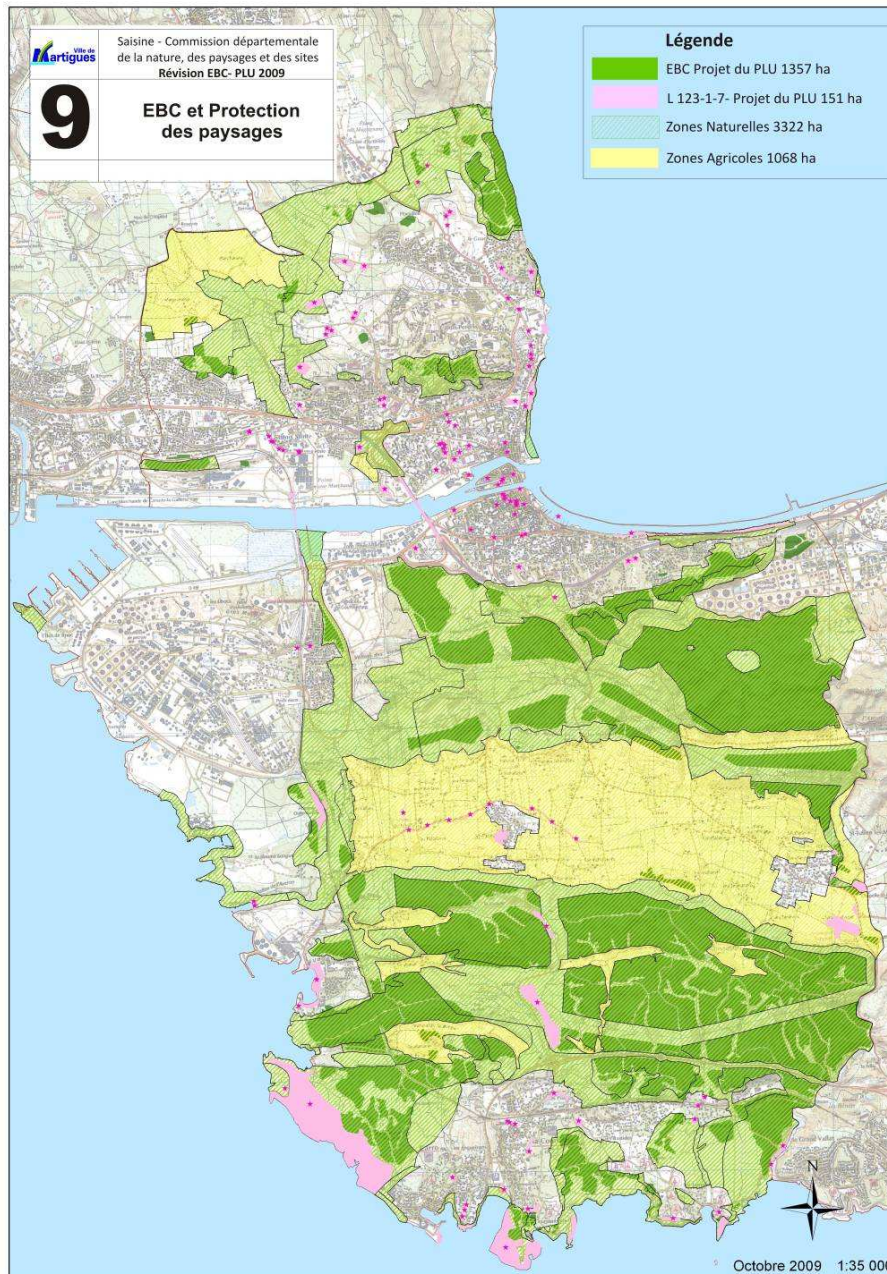
« Les paysages archéologiques » : Falaises, caps et littoral rocheux apparemment « naturels » sont marqués en de nombreux endroits de la côte par des traces de paysages archéologiques remarquables : fond de taille de carrières antiques et modernes des pierres de la Couronne, trame de village gaulois sur la Pointe de l'Arquet ou des Tamaris. Leur préservation et leur gestion historique et pédagogique sont aussi une priorité et complètent la lecture globale du territoire naturel et des boisements.

Les sites « modernes » habités de la Couronne : les bastides ne sont pas visibles du littoral, compte-tenu de la topographie littorale, de la présence de boisements et des grands espaces naturels en bord de mer.

« Les parcs naturels » : Les deux grands parcs naturels de la Commune : Figuerolles (130 ha) au Nord et la Baumaderie (51 ha) au Sud, s'inscrivent aussi dans un projet durable de préservation des espaces naturels, de biodiversité et de qualité du cadre de vie.

La surface des sites protégés au titre de l'article L.123-1-7<sup>7</sup> du code de l'urbanisme est de **151 ha** : elle comprend des sites à enjeux écologiques, des ensembles de bois, des parcs identifiés, alignements d'arbres, des ensembles historiques et paysagers, des sites archéologiques du littoral...









# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT N°10

---

## LA LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE

L'habitat indigne est devenu une priorité nationale au début des années 2000 avec la création du « Pôle National de Lutte contre l'Habitat Indigne » (PNLHI).

Cela concerne les logements qui présentent un véritable danger pour la santé et la sécurité physique des habitants :

- Logements insalubres
- Logements où le plomb est accessible
- Immeubles menaçant ruine
- Habitats précaires (camping à l'année, cabanon...)

S'il existe une définition nationale et un pôle national de lutte contre l'habitat indigne, il n'y a pas de politique spécifique mise en place.

La responsabilité doit donc s'exercer au niveau local.

La Ville de Martigues, consciente de devoir s'impliquer de façon significative dans cette démarche a d'ores et déjà engagé une action volontariste qu'elle entend poursuivre.

### I – Repérage des situations

Deux outils de repérage permettent de disposer de données, malheureusement approximatives, de la réalité du terrain,

- Les résultats de la Maîtrise d'œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) qui s'est déroulée entre 2002 et 2005 (83 cas révélés)
- Les données du Parc Privé Potentiellement Indigne (PPPI), outil statistique et cartographique de repérage mis en place par l'Agence Nationale pour l'Habitat (ANAH), (255 logements)

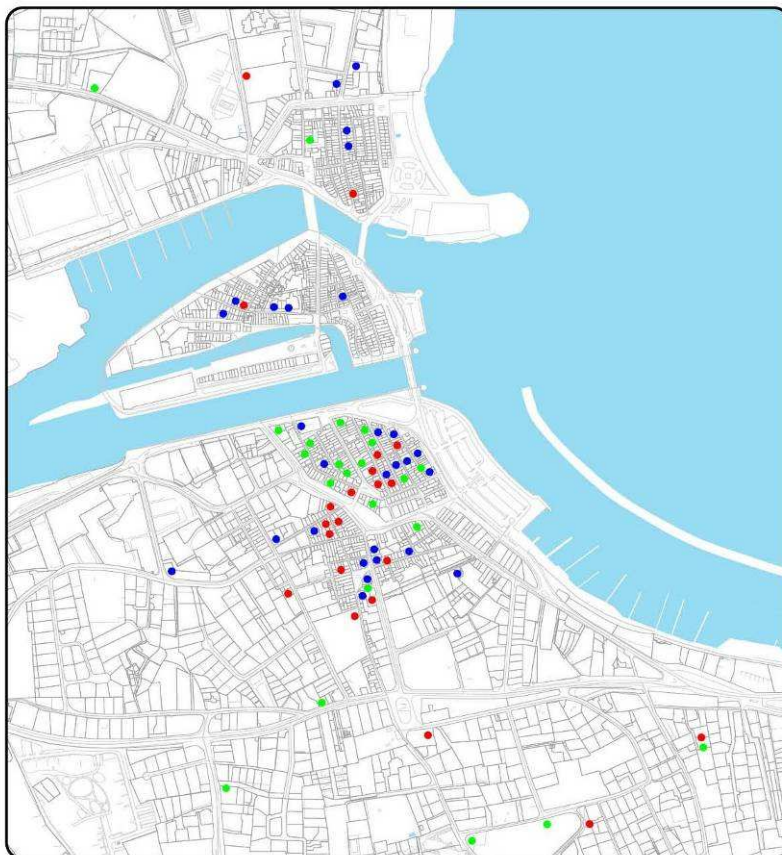
Grâce au croisement des éléments recueillis, il est apparu que sur les quelques 19600 résidences principales réparties sur le territoire communal, 200 d'entre elles, environ, pourraient être potentiellement indignes.

Le secteur le plus touché par les cas d'habitat indigne se situe dans le centre ancien.



## CARTE DE LOCALISATION DES CAS SIGNALES D'HABITAT INDIGNE

### CENTRE-VILLE DE MARTIGUES



**Légende :**

- Procédure d'insalubrité
- Procédure de péril
- Logement signalé comme étant insalubre par ses occupants

Depuis la mise en place des subventions majorées au titre de la lutte contre l'habitat indigne au sein de l'opération « Martigues en Couleurs », la Ville a participé au financement de la réhabilitation de 30 logements considérés « insalubres » selon la grille de cotation de la DDASS.

21 de ces logements étaient vacants depuis plus d'un an.

*Clairement identifiée au sein de la Direction de l'Urbanisme, l'opération « Martigues en couleurs » est le reflet d'une volonté politique affirmée en matière d'habitat et de mixité sociale. Celle-ci vise, à travers la mise en place de subventions municipales significatives (qui se cumulent à celles d'autres organismes : ANAH, caisses de retraite..), à aider sur les plans administratifs, techniques et financiers, les propriétaires privés à réaliser des travaux de réhabilitation dans les logements qu'ils occupent eux-mêmes ou qu'ils louent.*

*Outre la mise sur le marché de logements privés réhabilités conformément aux normes en vigueur, une telle dynamique favorise la reconquête des logements vacants.*

Localisation des cas signalés d'habitat indigne  
Source : CAPM - rapport de stage « Master 2 – Habitat et renouvellement Urbain – IUAR » - Mars 2009

## II – Les orientations prises par la Ville

Conformément aux objectifs du PLH de la « Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues » (CAPM) arrêté par délibération n°2009-21 du Conseil Communautaire du 19 Février 2009,

*« Améliorer les conditions de logement dans le parc existant en offrant à toute la population un habitat décent, équipé, accessible, confortable et salubre »,  
«Éradiquer l'habitat indigne et adapter le parc privé ancien »,*

la Ville de Martigues affirme sa volonté de prendre en compte de façon notable la lutte contre toutes les formes d'habitat indigne et se donne pour objectifs de :

- **cibler les logements sous-équipés ou insalubres** en partenariat avec les travailleurs sociaux et les services de l'ETAT,
- **s'appuyer sur le Plan Départemental d'Action au logement des Personnes Défavorisées** (PDALPD 2009 – 2013)
- participer **aux travaux du « Réseau Technique Régional de la Région PACA »** animé par le Centre d'Etudes Techniques (CETE) de la Région, afin de bénéficier de la mise en commun des expériences en matière de lutte contre l'habitat indigne,
- **finaliser la réhabilitation du patrimoine communal insalubre** dans le cadre de baux à réhabilitation, et continuer ainsi à créer des logements sociaux confortables en centre ancien.
- **pérenniser son dispositif opérationnel « Martigues en couleurs »**. **La lutte contre l'habitat indigne est une priorité affirmée du dispositif et fait l'objet, depuis juin 2007, de subventions majorées qui ont été réévaluées en octobre 2008.**

Extrait de l'annexe 3 à la délibération n°08-385 du 17 Octobre 2008 : « subvention – Réhabilitation des logements – Règlement d'attribution des aides » (critères en vigueur).

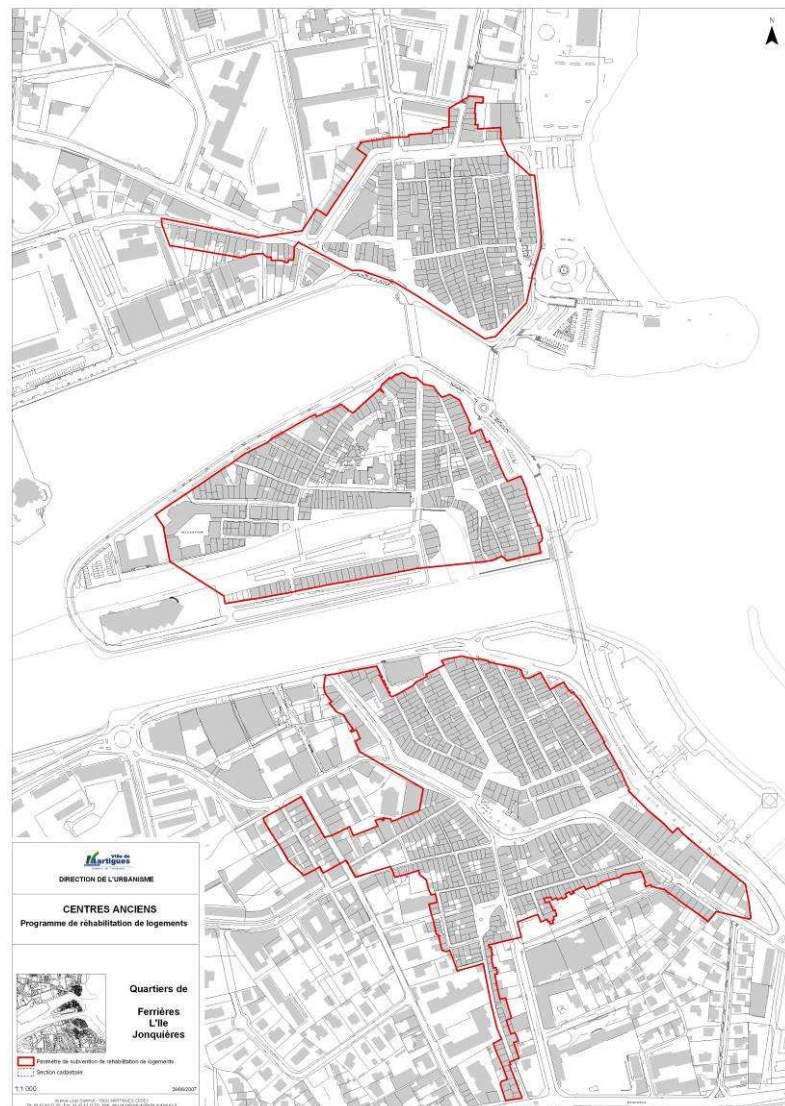
### *Résorption de l'habitat insalubre*

*Propriétaire occupant, bailleur ou locataire (avec accord du propriétaire) sans condition de ressources dont le logement aura été officiellement reconnu insalubre.*

*Subvention « Ville de Martigues » égale à 30 % du montant TTC des travaux pris en compte, plafonnée à 16 000 €/logement, dans la limite d'une dépense subventionnable maximale de 650 € TTC par m<sup>2</sup> de surface habitable après travaux majorée de 8 000 €/logement (insalubrité déclarée).*

## CONCLUSION

Ainsi, la Ville de Martigues confirme sa politique d'intervention foncière et d'aides financières sur les périmètres des centres anciens (Ferrières, l'Île, Jonquières, LA Couronne et Carro) nécessaire à la réhabilitation de son patrimoine ancien, à l'amélioration des conditions sanitaires des logements existants et au développement des activités commerciales, ainsi qu'à la réouverture des logements laissés vacants.



Le périmètre d'intervention de l'opération « Martigues en couleurs » sur le centre ancien – quartiers de FERRIERES, JONQUIERES et l'ILE  
 Source : SIG Ville de Martigues – janvier 2010

## « Martigues en couleurs »

### Intervention sur le parc privé

Depuis sa mise en place, en Juillet 1988, l'opération a permis sur le centre ancien, quartiers de Ferrières, Jonquières, l'île

Le ravalement de 1273 façades  
 La réhabilitation de 1102 logements  
 (dont 414 étaient vacants depuis plus d'un an)

### Intervention sur le patrimoine communal en centre ancien

La Ville de Martigues a confié au PACT des Bouches-du-Rhône, dans le cadre de baux à réhabilitation, 38 immeubles comprenant 63 logements insalubres dont la plupart étaient vacants depuis de nombreuses années.