



Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du  
PLUi de Marseille-Provence - Quartier de Figuerolles à Gignac-  
la-Nerthe (13)**

**N° MRAe  
2022APACA49/3280**

## PRÉAMBULE

La MRAe PACA, s'est réunie le 17 novembre 2022 à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi de Marseille-Provence – Quartier de Figuerolles à Gignac-la-Nerthe (13).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Jean-François Desbouis, Sandrine Arbizzi, Sylvie Bassuel, Jean-Michel Palette, Frédéric Atger et Jacques Daligaux.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par les arrêtés du 11 août 2020 et du 6 avril 2021 chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la Métropole Aix Marseille Provence (AMP) pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 août 2022.

---

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 24 août 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 06 septembre 2022.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

***Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.***

***Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.***

***L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.***

## SYNTHÈSE

La commune de Gignac-la-Nerthe, qui compte 9 887 habitants (INSEE 2019) sur un territoire de 864 hectares, est située dans le département des Bouches-du-Rhône (13), à environ 10 km à l'ouest de Marseille, entre l'étang de Berre et la chaîne de l'Estaque.

La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité (DP MEC) du PLU intercommunal de Marseille-Provence concerne une opération de renouvellement urbain d'envergure sur le quartier de Figuerolles (construction de 471 logements) de Gignac-la-Nerthe, en articulation avec le projet de requalification de la RD368 en boulevard urbain multimodal. Elle prévoit notamment, l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU1 par un classement en zone AUH correspondant à l'emprise du projet, ainsi que l'évolution du zonage et de l'OAP relatifs à cette nouvelle zone AUH.

Le projet, localisé dans un secteur urbanisé de la commune, s'inscrit globalement dans une démarche de renouvellement urbain positive en matière de limitation de la consommation d'espace. Malgré l'importance des aménagements prévus, l'impact environnemental du projet peut être considéré comme relativement modéré.

Toutefois, la MRAe recommande que plusieurs thèmes environnementaux majeurs, abordés de façon trop succincte, fassent l'objet d'une étude plus approfondie dès le stade de l'évaluation environnementale de la DP MEC du PLUi. C'est le cas notamment pour la cohérence urbanisme-transports, le bruit et la qualité de l'air.

La MRAe recommande de préciser, à l'aide d'une étude appropriée et sur la base d'une estimation fiable du trafic actuel et futur de la RD368, l'état initial et l'analyse des incidences générées et subies du projet), en matières de nuisances sonores et de pollution de l'air, et de proposer des mesures de réduction de ces nuisances sur les populations exposées, en les traduisant dans l'OAP et le règlement de la zone AUH.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>3</b>
<b>AVIS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale</b> .....	<b>5</b>
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	5
1.1.1. Localisation du secteur de projet.....	5
1.1.2. Les objectifs de la mise en compatibilité du PLUi de Marseille-Provence.....	6
1.1.3. Description synthétique du projet.....	8
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	8
1.4. Compatibilité avec le SCoT Marseille Provence Métropole, articulation avec le PPA des Bouches-du-Rhône et cohérence avec le PADD du PLUi.....	8
1.4.1. Compatibilité avec le SCoT.....	9
1.4.2. Articulation avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône.....	9
1.4.3. Cohérence avec le PADD.....	9
<b>2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan</b> .....	<b>9</b>
2.1. Cohérence urbanisme-transports.....	9
2.2. Qualité de l'air et bruit.....	10
2.3. Changement climatique.....	11
2.3.1. Atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).....	11
2.3.2. Adaptation du territoire au changement climatique.....	12
2.4. Insertion paysagère.....	12

# AVIS

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

- notice de présentation valant rapport sur les incidences environnementales (RIE) et comportant une évaluation des incidences Natura 2000,
- projet d'aménagement et de développement durable (PADD) identique à celui du PLUi existant,
- orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

## 1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

### 1.1. Contexte et objectifs du plan

#### 1.1.1. Localisation du secteur de projet

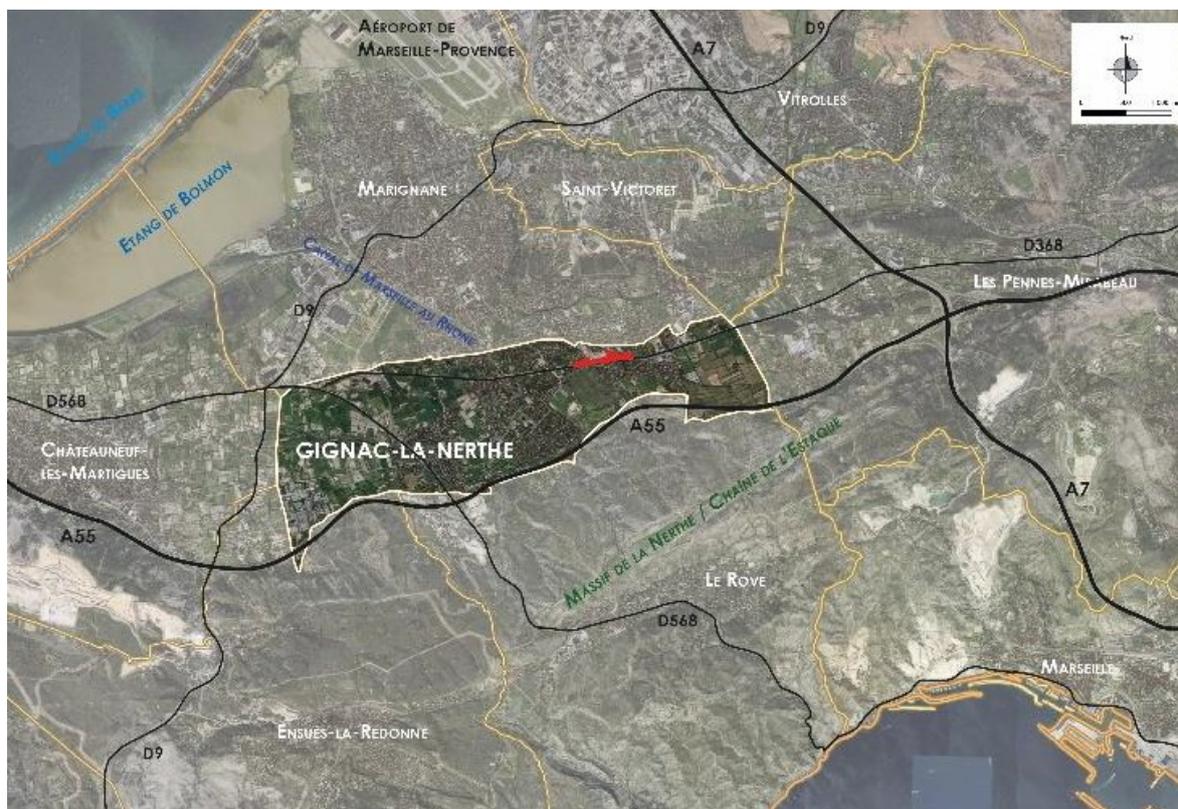


Figure 1: localisation du secteur de projet (trait rouge) - Source : notice de présentation

La commune de Gignac-la-Nerthe est située dans le département des Bouches-du-Rhône (13), à environ 10 km à l'ouest de Marseille, entre l'étang de Berre et la chaîne de l'Estaque. Elle compte 9 887 habitants (INSEE 2019) sur un territoire de 864 hectares. Le territoire communal, qui fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence (Territoire Marseille-Provence<sup>1</sup>) est couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Marseille Provence Métropole<sup>2</sup> approuvé le 29 juin 2013, et par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Marseille-Provence approuvé le 19 décembre 2019.

Le secteur de projet est localisé dans le quartier de Figuerolles, en partie sud-est du secteur aggloméré de Gignac-la-Nerthe, à environ 500 m du centre historique, le long de la RD368 en connexion avec l'autoroute A55 via l'échangeur des Piélettes à environ 4 km au sud-est. L'occupation actuelle du site, très hétéroclite, est tournée essentiellement vers la maintenance automobile, aux côtés de locaux de services, de commerces et de logements.

### 1.1.2. Les objectifs de la mise en compatibilité du PLUi de Marseille-Provence

Le site du projet occupe une position centrale à l'échelle de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, notamment par rapport au bassin urbain du sud de l'Etang de Berre (Châteauneuf-les-Martigues, Marignane, Vitrolles). Il est identifié comme « *Quartier cible du projet d'aménagement du Boulevard Urbain Multimodal (BUM)* », dans « *un secteur pleinement engagé dans le renouvellement urbain* ». La présente mise en compatibilité du PLUi de Marseille-Provence emportée par une déclaration de projet a pour but de permettre la réalisation d'un projet visant à développer une opération de renouvellement urbain d'envergure sur le quartier de Figuerolles, afin de requalifier l'entrée de ville de Gignac-la-Nerthe en articulation avec le projet de requalification de la RD368 en boulevard urbain multimodal.

Le périmètre de projet Figuerolles s'inscrit dans la zone à urbaniser (AU1) du PLUi en vigueur, dont le règlement actuel ne permet pas la réalisation du projet. L'évolution nécessaire des dispositions réglementaires du PLUi consiste en :

- l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU1 par un classement en zone AUH, correspondant à l'emprise et aux objectifs du projet ;
- la création d'une servitude de mixité sociale ;
- la modification et la création d'emplacements réservés ;
- la traduction de l'OAP d'intention existante (BUM) en une OAP de composition permettant de préciser les contours du projet et sa programmation. Le projet de renouvellement urbain Figuerolles entretient des liens fonctionnels étroits avec le projet « *BUM* » qui consiste en la requalification de la RD368 en boulevard urbain multimodal dans sa traversée de l'agglomération de Gignac-la-Nerthe.

---

1 Le territoire de Marseille-Provence créé par un décret du 23 novembre 2015, comprend les 18 communes précédemment membres de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole : Allauch, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Châteauneuf-les-Martigues, Ensuès-la-Redonne, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, La Ciotat, Le Rove, Marignane, Marseille, Plan-de-Cuques, Roquefort-la-Bédoule, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, Septèmes-les-Vallons.

2 Le SCoT Marseille Provence Métropole reste exécutoire jusqu'à l'approbation du futur SCoT métropolitain en cours d'élaboration.

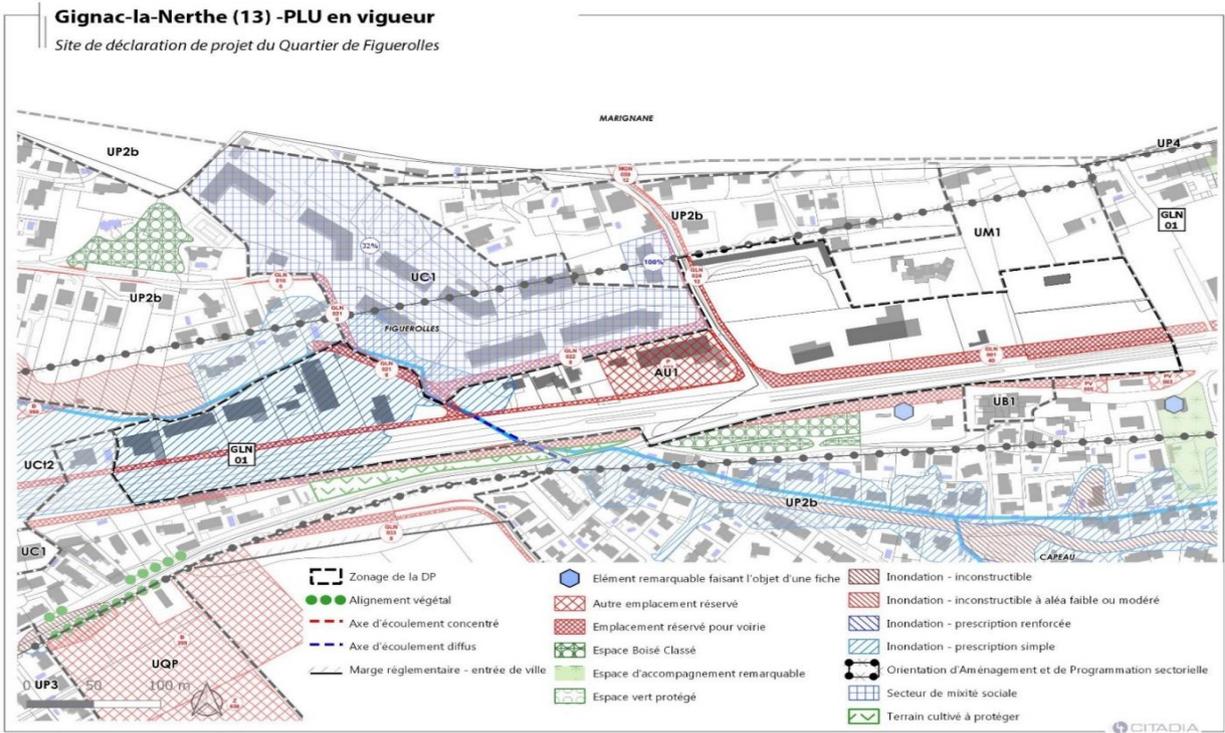


Figure 2: zonage du PLU en vigueur - Source : notice de présentation

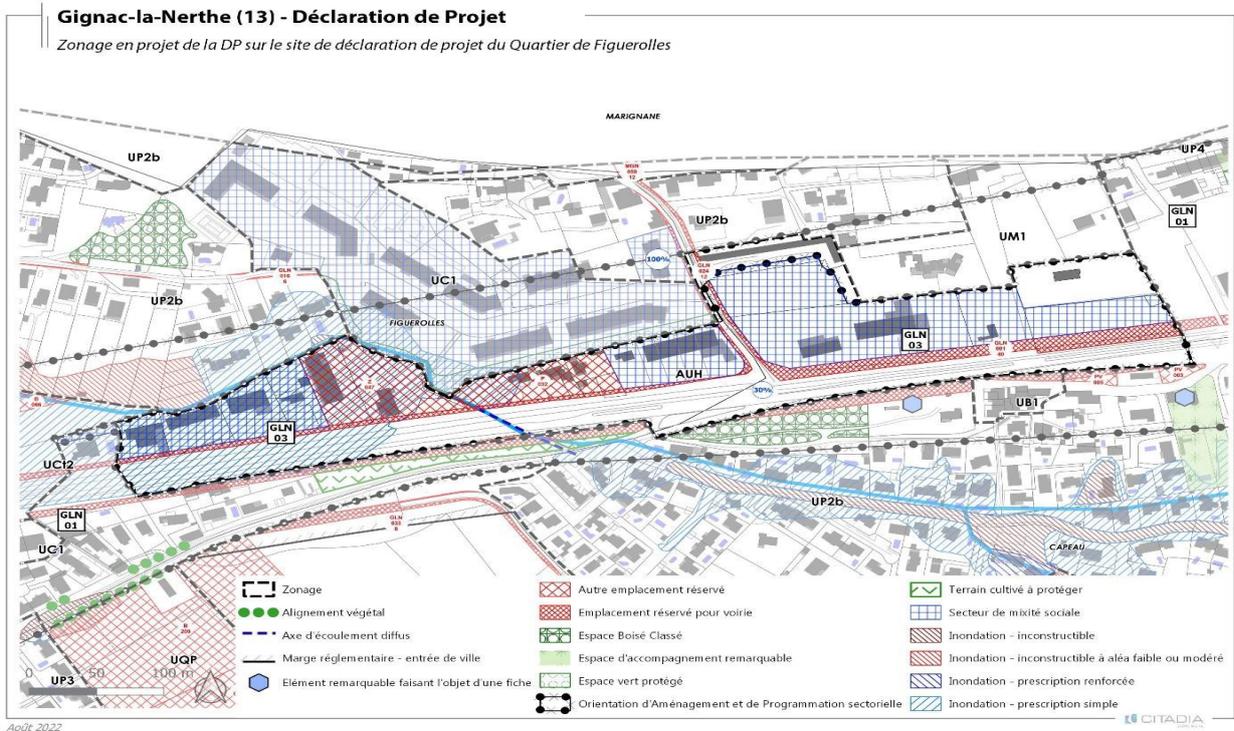


Figure 3: zonage du PLU mis en compatibilité - Source : notice de présentation

Avis du 17 novembre 2022 sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Marseille-Provence - Quartier de Figuerolles à Gignac-la-Nerthe (13)

### 1.1.3. Description synthétique du projet

Sur un terrain d'assiette d'environ 5 hectares, le projet d'aménagement Figuerolles prévoit :

- la construction de 471 logements collectifs pour environ 30 489 m<sup>2</sup> de surface de plancher et une emprise au sol totale d'environ 10 175 m<sup>2</sup> (hors emplacement réservé), sur 5 secteurs différents ;
- une offre de stationnement d'environ 781 places ;
- un emplacement réservé pour un futur espace public ;
- un maillage interne de voies piétonnes et de pistes cyclables entre les espaces d'habitation, les espaces de stationnement, les espaces verts et les équipements publics ;
- le raccordement aux réseaux d'eau potable, d'assainissement collectif et d'eaux pluviales ;
- l'insertion urbaine et paysagère des aménagements.

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la cohérence urbanisme-transport (desserte par les transports collectifs et les modes actifs de déplacement) en lien avec la limitation de l'usage de la voiture individuelle ;
- la limitation des nuisances sonores et de la pollution de l'air ;
- l'adaptation du territoire au changement climatique en lien avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre et avec l'utilisation d'énergies renouvelables ;
- l'insertion paysagère du projet.

## 1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

Le dossier transmis à la MRAe ne comporte pas l'intégralité du règlement écrit de la zone AUH (qui reste inchangé). Les extraits (hauteur et coefficients d'espaces verts) figurant dans la notice de présentation ne permettent pas de vérifier pleinement la pertinence de la traduction réglementaire de la prise en compte de l'environnement par le PLUi mis en compatibilité sur des enjeux environnementaux importants tels que le bruit et la qualité de l'air, ou encore le paysage.

L'articulation de la DP MEC Quartier de Figuerolles avec le PLUi de Marseille-Provence en vigueur, notamment avec l'OAP d'intention « BUM », gagnerait à être plus développée sur les principaux enjeux concernés, notamment le trafic de la RD368 et les nuisances potentielles associées en termes de bruit et de qualité de l'air.

**La MRAe recommande de préciser l'articulation de la DP MEC avec l'OAP d'intention « BUM ».**

## 1.4. Compatibilité avec le SCoT Marseille Provence Métropole, articulation avec le PPA des Bouches-du-Rhône et cohérence avec le PADD du PLUi

### 1.4.1. Compatibilité avec le SCoT

La compatibilité de la DP MEC du PLUi avec le SCoT, examinée de façon succincte, est assurée selon le dossier par le fait que « *la commune est [...] identifiée parmi les territoires où l'intensification urbaine et le renouvellement sont à favoriser, notamment sur le site de projet* ».

**La MRAe recommande de préciser la compatibilité du projet de DP MEC du PLUi avec le SCoT Marseille Provence Métropole pour les principaux enjeux environnementaux concernés.**

#### 1.4.2. Articulation avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône

L'action 43 du plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône précise : " *Pour tout secteur de projet des PLU(i) comportant des habitations ou des constructions d'équipements recevant des publics sensibles s'implantant à proximité d'un axe routier de catégorie 1, 2 ou 3 du classement sonore des infrastructures de transport terrestre, il est fortement conseillé de faire figurer dans le rapport de présentation du PLU(i) la démarche suivante :*

- *une analyse de l'état initial du secteur de projet du PLU(i) au regard de la pollution atmosphérique (situation vis-à-vis des valeurs réglementaires et des lignes directrices OMS),*
- *une évaluation de l'exposition des populations futures et riveraines à la pollution de l'air,*
- *la définition de mesures d'évitement et de réduction envisagées (marge de recul) et l'intégration de ces mesures dans le PLU(i) (règlement ou OAP),*
- *l'exposé des motifs pour lesquels le secteur de projet du PLU(i) a été retenu et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte notamment de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique ».*

La cohérence de la DP MEC du PLUi avec le PPA n'est pas examinée dans la notice de présentation, alors que la qualité de l'air et le bruit sont des enjeux fondamentaux du projet d'aménagement Figuerolles qui prévoit notamment la création de 471 logements en bordure d'un axe routier à fort trafic(classé catégorie 3 par l'arrêté préfectoral du 19 mai 2016 portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestre du département des Bouches-du-Rhône).

**La MRAe recommande de détailler la manière dont le projet de DP MEC du PLUi s'articule avec les dispositions du PPA des Bouches-du-Rhône.**

#### 1.4.3. Cohérence avec le PADD

Le projet d'aménagement Figuerolles, encadré par l'OAP n°GLN-03 « *Gignac-la-Nerthe Figuerolles* » du PLUi en vigueur, est cohérent avec le PADD de ce document d'urbanisme, ce qui est correctement démontré dans le dossier.

## 2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

### 2.1. Cohérence urbanisme-transports

L'articulation du projet d'aménagement Figuerolles avec les modes de transport alternatifs à l'usage intensif de la voiture individuelle constitue un enjeu important de la DP MEC, compte tenu du nombre

important de logements (471 logements) et de places de parking (781 places) prévus sur le site. Il est indiqué dans le dossier que « à raison de 3 déplacements moyens par jour, le projet engendrerait 2 343 déplacements motorisés par jour, soit une augmentation de plus de 47 % du trafic autour du secteur » ; ces données laissent présager une utilisation intensive du véhicule particulier par les futurs résidents.

Selon le dossier (en particulier l'orientation d'aménagement et de programmation de composition « Figuerolles » GLN-03), le périmètre du projet bénéficie actuellement d'une desserte par plusieurs lignes de transports en commun<sup>3</sup>. Par ailleurs, suite au réaménagement de la RD368, axe structurant à l'échelle du projet et de la commune, il est indiqué que le futur boulevard urbain multimodal, comportera une contre-allée et l'aménagement d'une liaison douce assurant la connexion sécurisée du nouveau quartier avec son environnement urbain.

Ces dispositions témoignent d'une prise en compte positive de la desserte du site de projet par les transports collectifs et les modes de déplacement actifs (voies piétonnes, pistes cyclables). La MRAe considère toutefois que celles-ci gagneraient à être davantage explicitées (notamment dans l'OAP de programmation) dès le stade de l'évaluation environnementale stratégique de la DP MEC, en précisant notamment :

- la localisation et les principales caractéristiques (position des arrêts, cadencement, intermodalité) des futures liaisons, à différentes échelles du site de projet (interne, communale, voire intercommunale) ;
- les principaux pôles d'intérêt (travail, loisirs, équipements publics) situés dans sa zone d'influence.

**La MRAe recommande de préciser la cohérence de l'offre actuelle en transports collectifs et en modes actifs de déplacement avec l'importance et les fonctionnalités du projet, ainsi que les améliorations éventuellement nécessaires, et de transcrire ces dispositions dans l'OAP concernée.**

## 2.2. Qualité de l'air et bruit

Pour la qualité de l'air, la notice de présentation conclut, sur la base de quelques données à caractère général issues de la base de données Cigale d'Atmosud<sup>4</sup>, datées, référencées et légendées de façon approximative, que « la commune de Gignac-la-Nerthe présente une pollution atmosphérique provenant essentiellement des secteurs du transport et résidentielle. L'enjeu du projet est donc de limiter ces émissions ». Pour le bruit, il est indiqué uniquement que le secteur de projet est compris dans la zone d'influence de la RD368, classée en catégorie 3 pour laquelle la largeur du secteur affecté par le bruit est de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure et concernée par un trafic « probablement supérieur à 5 000 véhicules/jour ». L'analyse de l'état initial fournit peu d'indications notamment chiffrées concernant la localisation des principales sources de nuisance, l'intensité des émissions et leur niveau d'admissibilité par les populations exposées (notamment par rapport aux seuils réglementaires).

<sup>3</sup> Ligne 6 qui relie Marignane à Saint-Victoret, ligne 36 qui dessert Gignac-la-Nerthe, Marignane et Marseille, ligne 38 assurant la liaison Martigues, Marignane et l'Aéroport, ainsi que la ligne 55 qui relie Martigues, Côte Bleue et Marignane.

<sup>4</sup> AtmoSud, agréée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, est une structure associative loi 1901, visant à évaluer l'exposition des populations à la pollution de l'air.

L'analyse des nuisances potentielles subies ou générées par le projet, dues au trafic de la RD368 (actuel ou futur après réalisation du projet), est peu détaillée, sans distinction entre bruit et qualité de l'air. Outre le respect des normes acoustiques prévues par la réglementation en vigueur sur la totalité du secteur de projet, la seule mesure de réduction d'incidences proposée porte sur le recul du front bâti par rapport au futur boulevard urbain et les aménagements paysagers servant d'écran protecteur, tant vis-à-vis de la pollution de l'air que des nuisances acoustiques. Cette mesure est bien retranscrite (de façon qualitative) dans l'OAP, mais pas dans l'extrait du règlement de la zone AUH figurant dans la notice de présentation, notamment pour la marge de recul des aménagements vis-à-vis de la RD368. La qualité du cadre de vie sur le secteur de projet est largement dépendante de la « pacification »<sup>5</sup> du trafic routier sur la RD368 reconvertie en boulevard urbain multimodal (BUM) au droit de la zone de projet.

La MRAe considère que les indications fournies dans le dossier, sommaires, lacunaires et essentiellement qualitatives, ne permettent pas une évaluation correcte de la situation initiale et de l'analyse des nuisances potentielles sur les futures populations exposées au bruit et à une mauvaise qualité de l'air. Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, qui fait état d'incidences modérées à faibles sur le bruit et la qualité de l'air sans estimation chiffrée à l'appui de cette affirmation, les quelques indications fournies sur l'augmentation de trafic dans le secteur de projet (voir supra 2.1 Cohérence urbanisme-transport), laissent présager des incidences potentiellement significatives sur le cadre de vie et la santé humaine. Les effets du projet doivent être analysés dans le cadre du contexte global d'aménagement du boulevard urbain multimodal.

**La MRAe recommande de préciser, à l'aide d'une étude appropriée sur la base d'une estimation fiable du trafic actuel et futur de la RD368, l'état initial et l'analyse des incidences (générées et subies) du projet en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air, et de proposer des mesures de réduction des nuisances sur les populations exposées, en les traduisant dans l'OAP et le règlement de la zone AUH.**

## 2.3. Changement climatique

### 2.3.1. Atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le dossier de DP MEC ne fournit pas d'estimation des gaz à effet de serre actuellement émis sur Gignac-la Nerthe. Il ne comporte pas non plus d'indication relative à la diminution des émissions, au regard des objectifs du PDU métropolitain (qui prévoit une réduction de 28 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030), du SRADDET (-27 % en 2030 et -75 % en 2050 par rapport à 2012), ou encore de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui vise la neutralité carbone à horizon 2050. Le volume des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce aux choix d'aménagement du PLU mis en compatibilité n'est également pas présenté ; par exemple sur la base de plusieurs scénarios du PADD (chaque scénario devant intégrer plusieurs thématiques), évalués et comparés avec des outils tels que GES'PLU<sup>6</sup> ou équivalent. Le recours aux énergies renouvelables est évoqué

5 Ralentissement et sécurisation du trafic en agglomération par le biais notamment du développement des modes actifs et des transports en commun.

6 L'outil GES PLU, outil d'aide à la décision développé par le CEREMA, est utile pour anticiper les effets des plans locaux d'urbanisme (PLU) en matière de gaz à effet de serre. Il « a vocation à aider les collectivités en charge de l'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU) à s'inscrire dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en jouant sur les leviers de leur compétence » (cf site internet du CEREMA)

superficiellement, sans présentation des possibilités mobilisables à l'échelle du secteur d'aménagement.

**La MRAe recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre induites par le PLUi mis en compatibilité et de comparer ce chiffre aux objectifs de réduction du PDU, du SRADDET et de la SNBC.**

### 2.3.2. Adaptation du territoire au changement climatique

La contribution du projet Figuerolles à l'adaptation du territoire au changement climatique est peu explicitée dans le dossier, en dehors de l'indication de « la plantation d'un nombre significatif d'arbres de haute tige, permettant de développer sur les linéaires du projet une strate arborée pour protéger des surchauffes (réduire l'îlot de chaleur urbain) et des retombées venteuses ». L'OAP aurait gagné à plus développer les modalités de lutte contre les îlots de chaleur urbain.

**La MRAe recommande de préciser dans l'OAP les modalités de lutte contre les îlots de chaleur urbains.**

### 2.4. Insertion paysagère

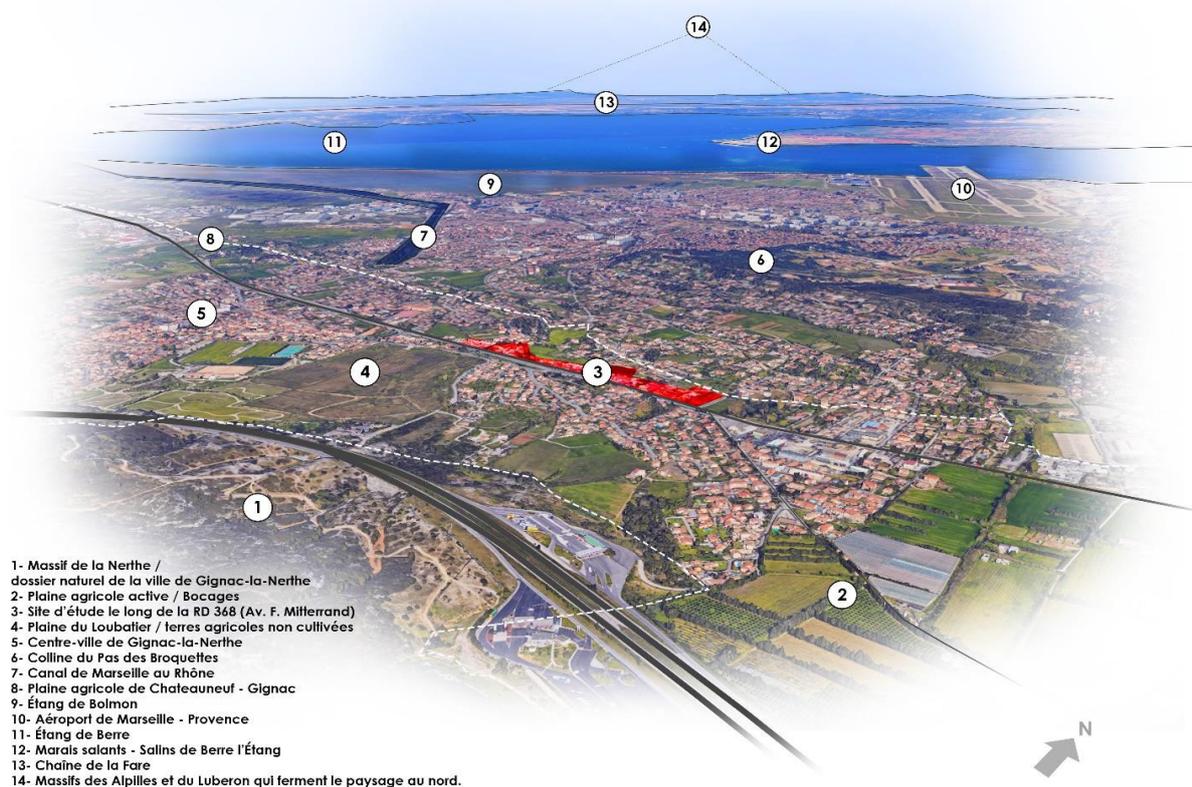


Figure 4: contexte paysager du projet - Source : notice de présentation

La commune de Gignac-la-Nerthe se situe dans l'entité paysagère « *le Bassin de l'Etang de Berre* » de l'atlas des paysages des Bouches-du-Rhône. Le secteur de projet est compris dans un tissu pavillonnaire dominé par l'habitat individuel. Faiblement visible depuis des points de vue lointains, le site est directement perceptible depuis la RD368. Aucun monument historique ou site classé et inscrit n'est situé à proximité.

Les principaux enjeux concernés par le projet portent sur :

- l'insertion du projet dans le paysage et l'environnement immédiat du site, par la restructuration des espaces publics du projet et l'intégration de la nature en ville ;
- l'embellissement de l'entrée de ville par la requalification du secteur et la mise en valeur de sa frange urbaine, dans le cadre plus général de l'aménagement du boulevard urbain multimodal .

L'insertion paysagère du projet Figuerolles est dans l'ensemble correctement assurée par des dispositions telles que :

- la hauteur des bâtiments limitée à 12 m (R+2 + attique) ;
- l'agencement de surfaces végétalisées aux alentours des bâtiments et aux abords des accès aux immeubles, agrémentées par des plantations d'essences locales ;
- la mise en place d'un écran végétal en bordure du futur boulevard urbain, créant une perspective visuelle et un front urbain structuré tout au long du périmètre du projet ; cette coulée verte, outre sa contribution à la nature en ville, participe à la mise en scène du boulevard urbain et à l'organisation des déplacements dans le secteur.

La transcription d'autres mesures pouvant favoriser l'insertion paysagère (structuration et aspect général du bâti) est présentée de façon trop sommaire dans l'extrait du règlement de la zone AUH figurant dans la notice de présentation.