



BILAN REGLEMENTAIRE DU SCOT D'AGGLOPOLE PROVENCE

CONSEIL METROPOLITAIN DU 19/12/2019



Le Code de l'urbanisme prévoit (art L.143-28) qu'un SCOT doit procéder six ans au plus tard après son approbation à une analyse des résultats de son application, notamment en matière d'environnement, de transport et de déplacement, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales.

Le SCOT d'Agglopoie Provence ayant été approuvé le 15 Avril 2013, son bilan doit être établi avant la fin 2019.

Le bilan du SCOT est élaboré dans le respect de trois éléments de cadrage :

- Le Code de l'urbanisme
- Le rapport de présentation du SCOT et notamment les indicateurs qui ont été pré-identifiés dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) et dans l'Evaluation des Incidences Environnementale des Plans et programmes (EIPPE) du SCOT d'Agglopoie Provence et qui ont été annexés à la délibération définissant les modalités du suivi du SCOT en date du 15 Avril 2013.
- La délibération cadre du 18 octobre 2018 de la Métropole Aix Marseille Provence qui fixe une méthode commune aux bilans des 5 SCOT en vigueur sur le secteur Métropolitain afin de disposer d'un socle d'analyse harmonisé à l'échelle métropolitaine qu'il convient d'intégrer dans l'analyse présentée.

Au-delà de l'obligation réglementaire, ce bilan doit aussi permettre de tirer des enseignements de l'application du SCOT. Ainsi, il doit aider à évaluer l'efficacité d'une prescription, l'atteinte d'un objectif chiffré ou l'efficacité d'une orientation.

L'ensemble de ces analyses permettra d'alimenter la délibération du SCOT métropolitain en cours.

Ce bilan s'organise en deux parties l'une quantitative et l'autre qualitative.

- Le bilan quantitatif décline 7 indicateurs qui s'intègrent dans le socle harmonisé de la délibération cadre.
- Le bilan qualitatif a pour objectif d'évaluer les avancées relatives aux orientations définies par le SCOT sur les trois secteurs de projets identifiés :
 - o Val de Durance-Alpilles
 - o Provence Salonaise
 - o Rives de l'Etang de Berre

PREMIERE PARTIE

SUIVI QUANTITATIF **SCOT D'AGGLOPOLE PROVENCE**

Afin de mesurer l'application effective du SCOT d'Aggloprovence (approuvé en 2013), le présent document analyse les objectifs quantitatifs inscrits dans le document de planification au regard des données disponibles les plus récentes. Le SCOT d'Aggloprovence couvre le périmètre du Secteur du Pays Salonais. Toutefois, dans le cadre du présent document, la dénomination initiale est conservée.

Dresser un bilan de la réalisation totale ou partielle des objectifs du SCOT serait prématuré. Néanmoins, la confrontation des objectifs du SCOT avec les tendances observées permet d'en apprécier la trajectoire au travers de sa traduction spatiale, urbaine, environnementale et sociale.

Pour chacune de ces thématiques, les intentions du SCOT sont rappelées puis commentées en fonction des paramètres INSEE précités. Certaines interprétations ont toutefois nécessité quelques précisions.

Les analyses des objectifs et des grandes orientations du SCOT sont réalisées sur les trois unités géographiques identifiées par le SCOT :

- ➔ La Provence Salonnaise (Eyguières, la Barben, Lançon-Provence, Pelissanne, Salon de Provence) ;
- ➔ Les Rives de l'Étang de Berre (Velaux, Berre l'Étang, La Fare-les-Oliviers, Rognac, Saint Chamas) ;
- ➔ Val de Durance- Alpilles (Alleins, Aurons, Charleval, Lamanon, Mallemort, Sénas, Vernègues).

La délibération cadre relative au dispositif harmonisé de suivi de la mise en œuvre des cinq Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) exécutoires sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence dresse une série de thèmes et d'indicateurs à mobiliser :

- **Démographie**, en s'attachant à la population dans son ensemble, mais aussi, quand c'est possible, en ciblant certaines catégories (âge, catégorie socio-professionnelle...) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 1- Démographie »*
- **Offre d'habitat et de logement**, en ciblant certains types de logement selon les situations (par exemple : logements locatifs sociaux au regard de la loi SRU, logements vacants...) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 2- Habitat »*
- **Offre de transports** (par exemple : nombre de km, axes, pôles d'échanges...), pouvant inclure, si possible, des analyses sur les temps de déplacements, et globalement sur la mobilité (modes doux notamment) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 3- Mobilités et cohérence urbanisme-transports »*
- **Surfaces agricoles**, en identifiant certaines filières ou certaines fonctions agro-environnementales, quand les données existent.
 - ➔ L'Occsol Crige PACA, qui apporte une description de l'occupation des sols régionaux au 1/25 000 n'est pas suffisamment précise pour comparer cette base avec la consommation foncière (qui a été réalisée à partir du bâti) et pour quantifier les espaces agricoles et naturels consommés entre 2007 et 2017. Par conséquent, l'analyse des surfaces agricoles ne sera pas traitée dans le présent document.

- **Emploi, activité économique et commerciale**, analysés au travers de données sur les emplois, et/ou sur les entreprises, en identifiant les filières économiques, les types d'espaces selon les données disponibles ;
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 4- Emplois, économie, commerce et tourisme ».*
- **Consommation d'espace**, en distinguant, dans la mesure du possible, certains types d'espaces et leurs fonctions ; en l'associant, quand les données le permettent, à la densité habitable ;
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 5- Consommation d'espace »*
- **Construction dans les secteurs à risques**, à partir d'indicateurs permettant d'identifier la part des secteurs soumis.
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 6- Prévention des risques »*
- **Trame verte et bleue et continuités écologiques**, avec des approches adaptées au niveau de précision de chaque SCOT, incluant des analyses sur les espaces protégés, et pouvant être croisées avec des analyses sur les ressources naturelles ;
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 7- Trame Verte et Bleue.*

1- Démographie

Objectifs SCOT

Approuvé en 2013, le SCOT d'Agglopoie Provence a pour ambition d'accueillir **20 000 habitants supplémentaires d'ici 2022**, soit une population totale de 162 818 habitants à l'horizon du SCOT. La réalisation de cet objectif induit une **croissance moyenne annuelle de 1,4%**.

Les objectifs démographiques se déclinent sur les trois entités géographiques de la manière suivante :

- **10 000 habitants sur le secteur de la Provence Salonnaise**, (+1 000 habitants/an)
- **6 000 habitants sur le secteur des Rives de l'Etang de Berre**, (+ 600 habitants/an)
- **4 000 habitants sur le secteur Val de Durance-Alpilles** (+ 400 habitants/an).

L'accueil des 20 000 habitants supplémentaires attendus doit respecter les équilibres suivants :

- **un peu moins de 50% dans l'entité Provence Salonnaise ;**
- **20% dans l'entité Val de Durance-Alpilles ;**
- **un peu moins de 30% dans l'entité Rives de l'Etang de Berre.**

Bilan démographique

→ Précisions méthodologiques sur l'indicateur démographique – Recensement de la population INSEE

Pour le suivi de la population le présent document utilise essentiellement les données de l'INSEE. Toutefois, il convient de préciser que :

- Le bilan démographique utilise la dernière période (2011-2016) intercensitaire disponible ce qui permet d'avoir plusieurs étapes dans l'analyse de l'évolution ;
- Les autres indicateurs utilisent la période intercensitaire (2010 - 2015) précédente dans la mesure où cette dernière est la seule complète à ce jour.

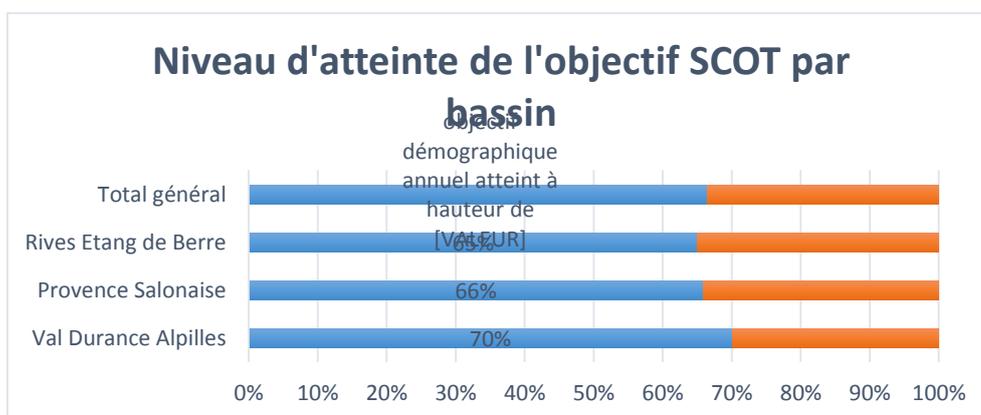
➔ **Nombre d'habitants et évolution**

Le tableau ci-dessous présente les données de recensement de la population et la dynamique démographique ventilées à la commune et par unité géographique sur les périodes 1999-2006, 2006-2011 et 2011-2016.

Commune	Recensement de la population				Dynamique démographique annuelle de la population		
	1999	2006	2011	2016	1999-2006	2006-2011	2011-2016
Alleins	2 071	2 368	2 403	2 519	1,93%	0,29%	0,95%
Aurons	515	527	532	542	0,33%	0,19%	0,37%
Charleval	2 080	2 324	2 498	2 715	1,60%	1,45%	1,68%
Lamanon	1 713	1 735	1 823	2 020	0,18%	0,99%	2,07%
Mallemort	4 984	5 590	6 208	5 948	1,65%	2,12%	-0,85%
Sénas	5 618	6 127	6 661	7 005	1,25%	1,69%	1,01%
Vernègues	939	1 323	1 463	1 754	5,02%	2,03%	3,69%
Val de Durance Alpilles	17 920	19 994	21 588	22 503, soit 15 %	1,58%	1,55%	0,83%
Eyguières	5392	6285	6446	7112	2,21%	0,51%	1,99%
La Barben	555	706	687	853	3,50%	-0,54%	4,42%
Lançon-Provence	6 688	7 530	8 399	8 885	1,71%	2,21%	1,13%
Pélissanne	8 580	9 049	9 585	10 217	0,76%	1,16%	1,29%
Salon-de-Provence	37 129	40 147	42 812	45 574	1,12%	1,29%	1,26%
Provence Salonnaise	58 344	63 717	67 929	72 641, soit 50%	1,27%	1,29%	1,35%
Berre-l'Étang	13 415	13 953	13 840	13 483	0,56%	-0,16%	-0,52%
La Fare-les-Oliviers	6 334	6 476	7 256	8 287	0,32%	2,30%	2,69%
Rognac	11 631	11 883	11 707	12 016	0,31%	-0,30%	0,52%
Saint-Chamas	6 595	7 268	7 774	8 418	1,40%	1,36%	1,60%
Velaux	7 603	8 221	8 589	8 783	1,12%	0,88%	0,45%
Rives Etang de Berre	45 578	47 801	49 166	50 987, soit 35 %	0,68%	0,56%	0,73%
Total général	121 842	131 512	138 683	146 131	1,10%	1,07%	1,05%

Tableau 1: Population et évolution de 1999 à 2016 - RP INSEE 2016

Le graphique ci-dessous met en valeur les écarts entre les objectifs fixés par le SCOT annuellement, et le gain moyen annuel de population de la dernière période intercensitaire de l'INSEE.



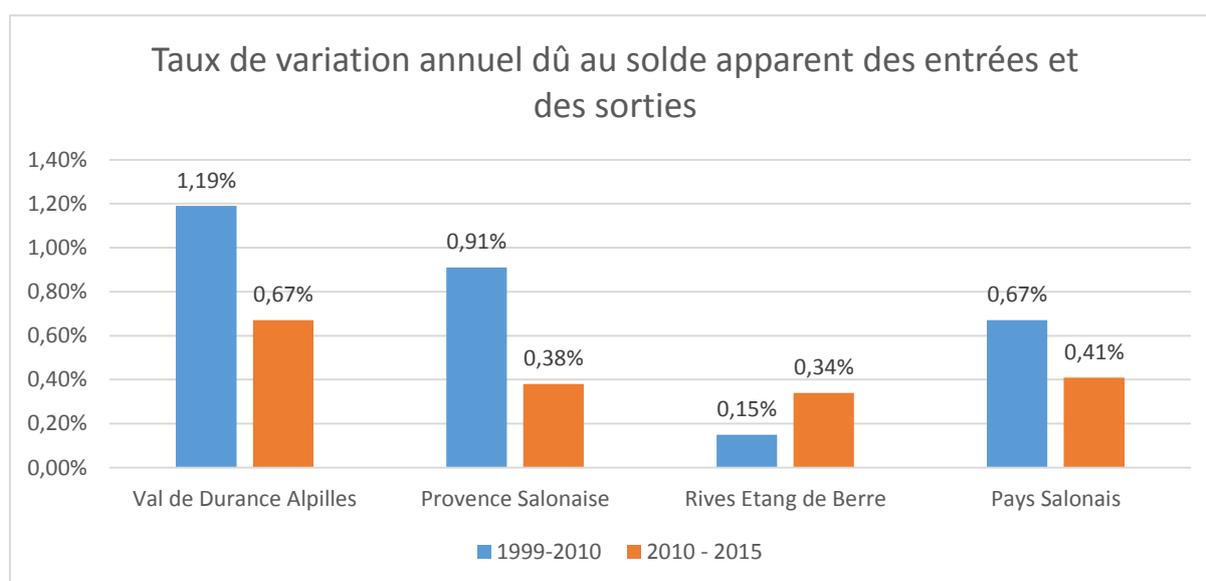
En s'appuyant sur les derniers résultats du recensement de l'INSEE, nous pouvons souligner que :

- En 2016, la population d'Agglopolo Provence atteint 141 131 habitants, avec un rythme annuel moyen de + 1,05%. **L'atteinte des objectifs annuels oscille entre 65 et 70 % de ceux fixés par le SCOT annuellement.** (Taux de 1,4% par an).
- A partir de ce résultat 2016, la nouvelle dynamique annuelle à instaurer pour atteindre l'objectif SCOT doit-être de 2 781 habitants, soit 1,9 % par an.
- Sur la période 2011-2016, la dynamique démographique du secteur SCOT est positive (+1.05%), mais accuse un léger ralentissement au regard des périodes précédentes. Ce phénomène suit une tendance métropolitaine et nationale. Il faut toutefois souligner que le ralentissement de la croissance démographique d'Agglopolo Provence est beaucoup moins prononcé que sur les autres secteurs de la Métropole.
- Les dynamiques démographiques diffèrent selon les ensembles géographiques :
 - Le poids démographique de la Provence Salonnaise (presque la moitié de la population du SCOT) et son rythme de croissance porte la dynamique globale du secteur.
 - A l'inverse, le secteur Val de Durance-Alpilles connaît une forte baisse par rapport aux deux dernières décennies, malgré une dynamique toujours positive (+0,83%).
 - Enfin, le secteur des Rives de l'Etang de Berre montre une reprise de sa croissance à l'exception de la ville de Berre l'Etang qui connaît des difficultés d'attractivité (-0,52%).
- Deux communes perdent des habitants : Berre l'Etang (-0.52%) et Mallemort (-0.85%) et sont dans des situations de net recul.

➔ **Taux de variation annuel de la population**

Le tableau ci-dessous fait état de l'impact du solde migratoire et du solde naturel dans la croissance de la population. Cet indicateur permet de prendre la mesure de l'attractivité du secteur.

	Taux de variation annuel					
	<i>Taux de variation annuel</i>		<i>dont dû au solde naturel</i>		<i>dont dû au solde migratoire</i>	
	1999 - 2010	2010 - 2015	1999 - 2010	2010 - 2015	1999-2010	2010 - 2015
Val de Durance Alpilles	1,54%	1,11%	0,35%	0,44%	1,19%	0,67%
Provence Salonnaise	1,41%	0,99%	0,51%	0,61%	0,91%	0,38%
Rives Etang de Berre	0,57%	0,84%	0,51%	0,43%	0,15%	0,34%
Total général	1,13%	0,96%	0,46%	0,55%	0,67%	0,41%



Au regard de ces données, plusieurs constats apparaissent :

- **Le taux de variation annuel ou taux de croissance moyen annuel est positif et relativement fort** (+0.96% pour 2010-2015) mais tend vers un ralentissement.
- Les secteurs Val de Durance-les Alpilles et la Provence Salonnaise suivent cette tendance, portée par le solde naturel.
- Le secteur des Rives de l'Etang de Berre montre un profil différent avec une progression du taux de variation annuel dû à un solde migratoire positif, tandis que le solde naturel recule.
- La croissance démographique de l'ensemble du secteur SCOT est soutenue par le solde naturel et le solde migratoire qui, même s'il accuse un recul par rapport à la période précédente, reste positif. La tendance au ralentissement du solde migratoire s'observe sur l'ensemble de la Métropole.

Conclusion

- **La dynamique démographique constatée sur la période 2011-2016 (+1,05%) est en deçà des objectifs fixés par le SCOT (+1,4% /an) mais elle reste forte, notamment au regard des dynamiques observées sur la Métropole.** Cette dynamique tend toutefois vers un ralentissement lié au solde migratoire en recul. Pour répondre aux objectifs du SCOT et à l'accueil de population nouvelle, l'effort doit-être porté sur une meilleure adéquation de la production de logements aux besoins des ménages et d'équipement.

- Du point de vue des dynamiques territoriales, le SCOT organise la répartition de la croissance démographique sur son secteur, soit **un peu de moins de 50% des nouveaux habitants dans la Provence Salonnaise, environ 20% des nouveaux habitants dans l'entité Val de Durance-Alpilles et un peu moins de 30 % dans l'entité Rives de l'Etang de Berre.** Ainsi avec respectivement, 50%, 15% et 35% d'habitants supplémentaires en 2016 au sein de chaque bassin, le scénario de répartition « équilibrée » de la croissance est respecté.

Le futur SCOT métropolitain devra définir un objectif de croissance démographique en tenant compte de l'équilibre métropolitain et des tendances conjoncturelles. L'ambition d'une croissance plus significative devra être accompagnée par une dynamique en termes d'offre de logements et d'attraction du secteur tels que la qualité de vie, le niveau d'équipements et de services et le développement de l'emploi.

2- Habitat – logement

Objectifs SCOT

Le SCOT du Pays Salonais affiche un objectif de création de **10 000 nouveaux logements d'ici 2022**. Cette ambition se traduit au travers un rythme de production de **1 000 nouveaux logements** supplémentaires chaque année pendant 10 ans.

Le DOG décline cet objectif global de production par entité géographique :

- **Provence Salonnaise : 5 000 logements, soit 500 logements par an ;**
- **Rives de l'Etang de Berre : 3 000 logements, soit 300 logements par an ;**
- **Val de Durance/Alpilles : 2 000 logements, soit 200 logements par an.**

En outre, le SCOT exprime une volonté forte de maîtrise de l'étalement urbain qui se traduit par l'identification et la hiérarchisation des sites de développement spécifiques. Il prescrit notamment :

- qu'au moins 50% de la production de logements s'effectuent au sein des enveloppes agglomérées existantes.
- que plus de 80% de la production de logements soient assurées par les sites de développement identifiés au SCOT. (Les Sites à Haute Performance Urbaine, les Opérations Urbaines d'Importance Départementale, les Opérations Urbaines de Rang SCOT et les Nouveaux Quartiers Communaux).

Bilan de la production de logements – logements autorisés SITADEL 2

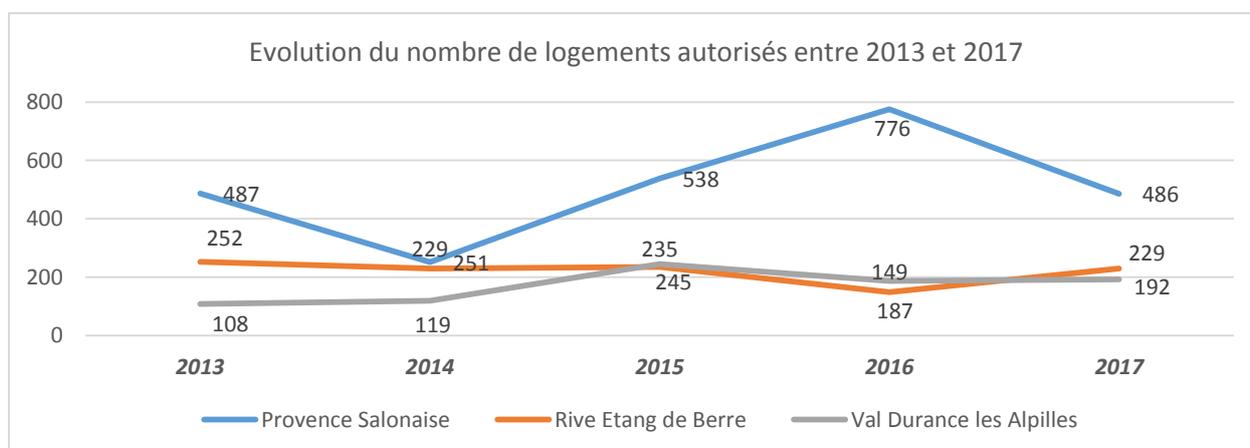
➔ Précisions méthodologiques sur les autorisations de construction

Pour les logements autorisés, la source utilisée est SITADEL II. Les données sont géolocalisées à la parcelle, à hauteur de 94 à 98 %, le reste a été extrapolé par l'AGAM.

Seules les données sur les logements autorisés sont disponibles. Parmi ces logements autorisés, une part non négligeable (15 et 20%) ne sera pas réalisée. Il existe un différentiel avec le nombre de logements véritablement livrés qui modère de facto l'analyse des objectifs fixés par le SCOT. Néanmoins, cela traduit la tendance globale.

Nombre de logements autorisés et évolution

Le graphique et le tableau ci-dessous présentent le nombre de logements autorisés sur le secteur SCOT de 2013 à 2017. Les données sont ventilées par unité géographique et par commune.



Permis de construire autorisés SITADEL II	Logements autorisés 2013-2017					Total général autorisés 2013-2017	Moyenne annuelle de logements autorisés 2013-2017	Partition des logements autorisés 2013-2017	
	2013	2014	2015	2016	2017			Collectif	Individuel
Provence Salonnaise	487	251	538	776	486	2538	508 Soit 57%	56%	44%
EYGUIERES	83	61	43	88	23	298	60	41%	59%
LA BARBEN	2	6	3	1	7	19	4	4%	96%
LANCON PROVENCE	70	21	10	310	43	454	91	43%	57%
PELISSANNE	95	114	130	116	45	500	100	54%	46%
SALON DE PROVENCE	237	49	352	261	368	1267	253	63%	37%
Rive Etang de Berre	252	229	235	149	229	1094	219, Soit 24 %	45%	55%
BERRE L'ETANG	13	9	28	17	16	83	17	36%	64%
LA FARE LES OLIVIERS	97	147	107	59	72	482	96	46%	54%
ROGNAC	89	33	66	33	26	247	49	39%	61%
SAINT CHAMAS	41	7	18	19	68	153	31	63%	37%
VELAUX	12	33	16	21	47	129	26	41%	59%
Val de Durance-Alpilles	108	119	245	187	192	851	170 Soit 19%	29%	71%
ALLEINS	18	43	14	17	20	112	22	18%	82%
AURONS	2	0	0	4	1	7	1	0%	100%
CHARLEVAL	13	9	10	15	17	64	13	15%	85%
LAMANON	7	3	28	21	13	72	14	18%	82%
MALLEMORT	25	12	41	73	29	180	36	41%	59%
SENAS	17	22	130	13	91	273	55	39%	61%
VERNEGUES	26	30	22	44	21	143	29	4%	96%
Total général	847	599	1018	1112	907	4483	897	47%	53%

Au regard des données disponibles, plusieurs constats apparaissent :

- Le SCOT prévoit la création de 10 000 nouveaux logements d'ici 2022, ce qui représente la production de 1 000 logements par an. En 2017, 907 logements ont été produits, soit **un taux de réalisation des objectifs annuels de 90%**. En 2022, les objectifs seront donc probablement dépassés.
- **Les logements individuels sont encore majoritaires puisqu'ils représentent 53 % des autorisations** avec de nombreuses communes très marquées par l'habitat pavillonnaire comme La Barben, Vernègues, Aurons, Charleval et Lamanon.
- **La Provence Salonnaise porte une part importante de la production d'Agglopoie Provence (57 %)** et permet à ce secteur d'atteindre son objectif de 500 logements par an, en raison de son poids démographique et des pics d'autorisations importants sur les années 2015 et 2016.
- Les secteurs des Rives de l'Etang de Berre et de Val de Durance-Alpilles connaissent une constance du volume de délivrance des autorisations d'urbanisme.

Bilan du logement social – Mises en location de logement social

➔ *Précisions méthodologiques sur les mises en location*

Cette base de données est produite par la DDTM. Dans le cadre du suivi et de la constitution de l'inventaire de la loi SRU, cette source indique le nombre de logements sociaux conventionnés, mis en location sur le secteur. La donnée, à l'échelle communale est ici répartie selon les trois unités géographiques.

→ Les mises en location

Le tableau qui suit, récapitule le nombre de logements sociaux mis en location de 2012 à 2017, sur l'ensemble du secteur.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total général
<i>Provence Salonnaise</i>	140	90	69	126	219	0	644
<i>Rives Etang de Berre</i>	232	46	128	59	83	12	590
<i>Val de Durance-Les Alpilles</i>	0	131	44	0	11	0	186
Total général	402	227	225	185	313	12	1364

Les données sur le nombre de mise en location de logements sociaux mettent en avant :

- **Le nombre important de logements mis en location sur la Provence Salonnaise et les Rives de l'Etang de Berre ;**
- Une faiblesse en production de logements sociaux du secteur Val de Durance-Alpilles ;
- Le volume de logements sociaux mis en location à l'échelle des unités géographiques est assez important mais masque des déficits importants que l'on peut retrouver à l'échelle communale ;
- Une année 2017 très faible avec seulement 12 unités supplémentaires mises en location. Toutefois, au regard de la faiblesse du résultat, il faut s'interroger sur la fiabilité de l'information.

Conclusion

- Avec un taux de réalisation de près de 90%, **le nombre de logements autorisés sur la période 2013-2017 est très proche de l'objectif fixé par le SCOT et répond à l'ambition affichée d'un effort important de production de logements.**

- Au sein des différentes entités géographiques, les objectifs de production annuels sont aussi relativement respectés puisque **la Provence Salonnaise assure 57% de la production de logements, l'Etang de Berre, 24 % et Val de Durance-Alpilles 19%, alors que la production attendue est respectivement de 50%, 30% et 20% dans le SCOT.**

En revanche, en termes de typologie des logements autorisés, le secteur d'Agglopoie Provence reste marqué par **une part importante d'habitat individuel**. Ce modèle très prégnant sur le secteur Val de Durance-les Alpilles où il représente 70% des logements autorisés, a considérablement contribué à l'augmentation de la superficie des zones urbanisées ainsi qu'à la réduction de la marge foncière disponible pour la satisfaction des besoins actuels et futurs en matière d'habitat. La surreprésentation du mode individuel est aussi un facteur déterminant de l'insuffisance de diversité de l'habitat constatée.

- **Le nombre de logements sociaux mis en location montre le poids majeur du pays Salonais et des Rives de l'Etang de Berre** et plus particulièrement de leur ville centre, Salon de Provence et Berre qui concentrent la majorité des logements aidés.

Le SCOT métropolitain devra réaffirmer des objectifs de limitation de la consommation d'espace qui passent notamment par la production d'une part plus importante de logements collectifs. La production de logements sociaux est également l'un des points qui permet de répondre à une partie des besoins de décohabitation et de maintien sur le secteur d'une population jeune et de palier le recul du solde migratoire.

3 Mobilités et cohérence urbanisme-transports

Objectifs du SCOT

Le secteur d'Agglopoie Provence est marqué par la prédominance des déplacements automobiles. Le réseau en transports en commun continue d'élargir sa couverture territoriale mais le TER reste le principal mode de transport du secteur.

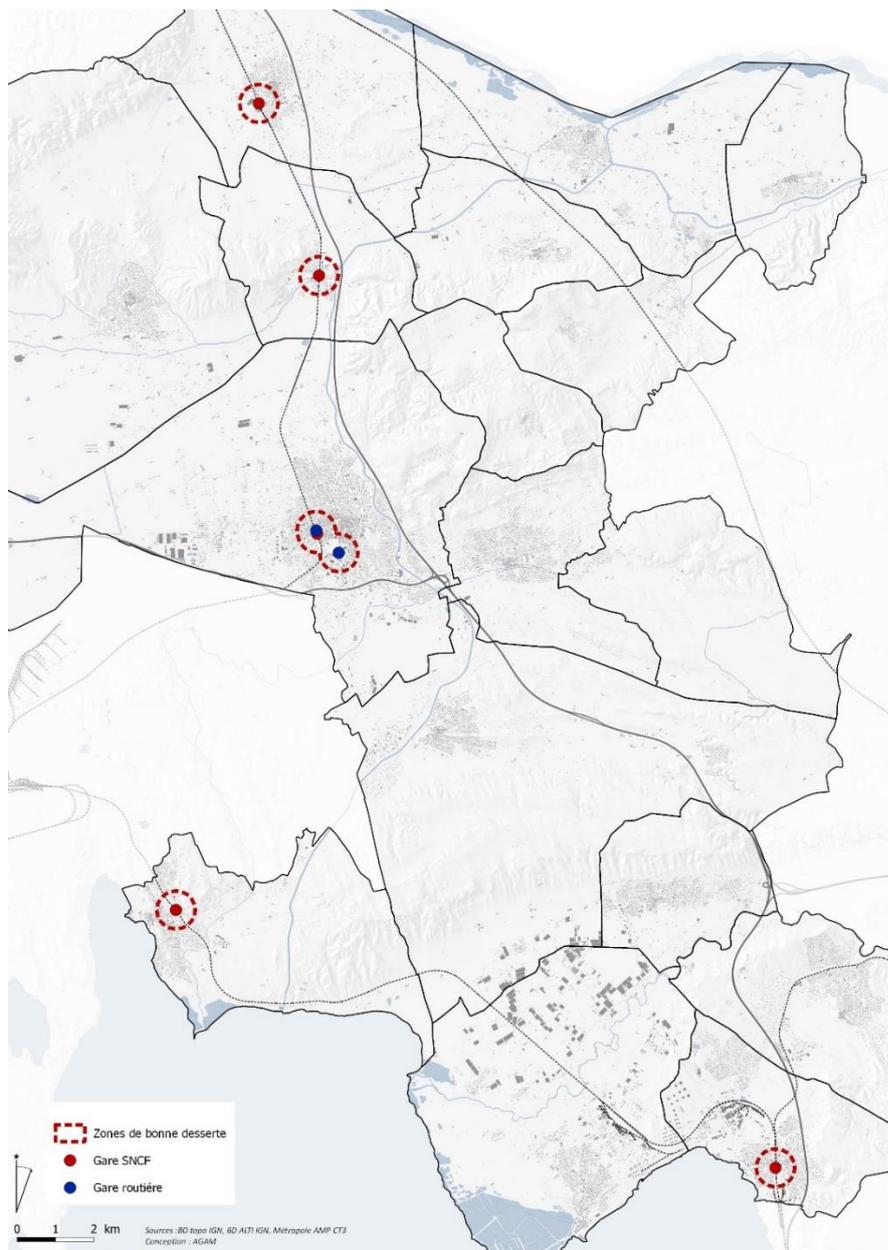
Dans une logique de cohérence urbanisme/transports, **le SCOT promeut une intensification de l'urbanisation autour du réseau de transport en commun**. Il vise la réduction des trajets automobiles par la promotion du secteur des courtes distances et la mise en place d'un réseau complet de mobilité adapté à tous.

Pour guider ces grandes orientations, le SCOT fixe les objectifs suivants :

- Garantir une accessibilité régionale aux grands projets économiques ;
- Développer l'habitat et les sites économiques aux abords des gares ;
- Sécuriser les déplacements quotidiens ;
- Promouvoir les modes doux de transport ;
- Diversifier l'offre de stationnement.

→ Bilan de la construction neuve de logements dans les zones de bonne desserte (ZBD)

Les zones de bonne desserte (ZBD) correspondent à des espaces dans lesquels le temps d'accès à pied à un transport collectif performant (TER) ne dépasse pas 5 ou 10 minutes. Pour cette analyse, il est donc convenu que le périmètre de ces ZBD s'étend sur un rayon autour de 500 mètres autour des gares TER et routière (cf. carte ci-après). Ici l'objectif de l'analyse consiste à évaluer l'intensification urbaine dans ces ZBD en recensant les permis de construire sur la période 2013-2017.



LES ZONES DE BONNE DESSERTÉ DU SECTEUR D'AGGLOPOLE PROVENCE

Logements autorisés 2013-2017	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
LAMANON	20	20	0	20	0,97	21
ROGNAC	15	16	52	68	0,96	71
SAINT-CHAMAS	9	9	35	44	1,02	43
SALON-DE-PROVENCE	24	60	45	192	1,76	109
SENAS	25	86	55	141	3,95	36
Total ZBD	93	191	187	465	8,66	54

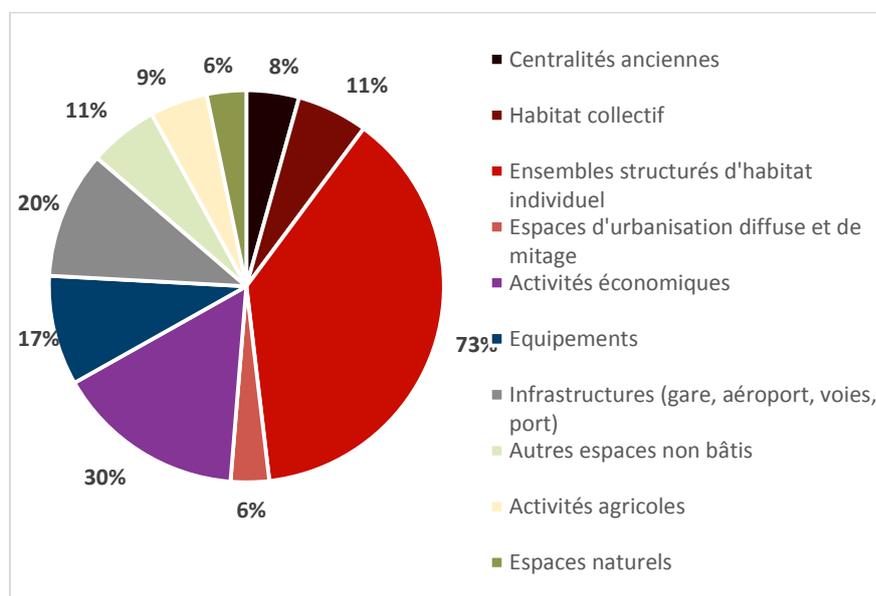
- Dans les zones de bonne desserte existantes qui correspondent aux secteurs situés autour des gares, **la densité approche 54 logements autorisés /ha.**

- Le Pôle d'Echange Multimodal de Salon de Provence ne concentre que 15% des logements autorisés. Ce PEM émerge au sein d'un nouveau quartier mixte habitat tertiaire et définit un nouveau secteur de densification économique.

- Le périmètre de bonne desserte situé autour de la gare de Rognac concentre environ 27 % des logements autorisés sur la commune. Comme le PEM de Salon de Provence, l'affirmation du PEM de Rognac se réalise progressivement, au sein d'un futur quartier mixte habitat-tertiaire.

➔ **Bilan de l'occupation foncière dans les zones de bonne desserte – Typomorphologie**

La typo-morphologie urbaine est une base de données réalisée sur l'ensemble de la Métropole qui classe chaque terrain selon les formes urbaines et occupations des sols. Cette base de données a été réalisée à partir des données des Fichiers Fonciers du CEREMA 2017, de la base cadastrale 2017, de l'occupation du sol Crige PACA 2014, de la BD topo IGN 2017 et des documents d'urbanisme.



OCCUPATION DES SOLS DANS LES ZONES DE BONNE DESSERTE EXISTANTES

- Environ **75 % des constructions localisées dans les zones de bonne desserte correspondent à de l'habitat individuel**, ce qui permet d'envisager une capacité d'évolution et d'intensification.

- Une part non négligeable (près de 30%) des zones de bonne desserte est composée de zones d'activités.

Conclusion

- **Les zones de bonne desserte constituent des secteurs favorables au développement de l'habitat et des activités.**

- Les gares de Sénas, Lamanon et Saint-Chamas sont des portes d'entrée du réseau métropolitain. L'aménagement en parcs relais de leurs abords (stationnement, desserte TC, développement de l'habitat et des sites économiques) peut permettre, à terme de répondre aux objectifs promus par le SCOT.

L'amélioration de la desserte en transports collectifs d'Agglopoles Provence à l'échelle du secteur et métropolitaine est un point que le futur SCOT métropolitain devra prendre en compte en lien avec le PDU. Il devra notamment s'attacher à articuler la cohérence urbanisme-transport en prévoyant une densification autour des secteurs de bonne desserte actuelle et future.

4 Emplois, économie, commerce et tourisme

Objectifs SCOT

En termes quantitatif, le SCOT d'Agglopoie Provence prévoit **un objectif de création de 12 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2022 soit une variation moyenne annuelle de (+3.02%)**. Cet objectif se décline de la manière suivante :

- **Provence Salonnaise : 6 200 emplois soit 620/an ;**
- **Rives de l'Étang de Berre : 3 550 emplois soit 355/an ;**
- **Val de Durance- Alpilles : 2 230 emplois soit 223/an.**

Plus globalement la stratégie économique du SCOT vise à conforter et développer le positionnement économique d'Agglopoie Provence en tant que carrefour métropolitain. Les objectifs sont de :

- Clarifier son positionnement économique ;
- Identifier les sites de développement en lien avec le réseau de transport projeté et les besoins pressentis ;
- Renforcer les composantes de l'économie traditionnelle et résidentielle du secteur ;
- Animer le tissu économique en direction de l'artisanat ;
- Identifier et hiérarchiser l'armature commerciale ;
- Renforcer le poids de la filière touristique.

Par ailleurs, **le SCOT dispose d'un document d'aménagement commercial (DAcom)** qui vise à remplir 5 objectifs principaux :

- La maîtrise de la consommation d'espace ;
- La réduction des déplacements ;
- La promotion de la diversité des fonctions urbaines en centre-ville ;
- Le renforcement des commerces de proximité en centre-ville ;
- La restructuration des entrées de ville (et donc le renouvellement urbain de manière générale).

Le DAcom détermine aussi **les conditions d'implantation des surfaces commerciales et leur localisation préférentielle**. Il préconise notamment que :

- Le développement quantitatif de l'offre commerciale soit mis en cohérence avec les évolutions démographiques du secteur d'Agglopoie Provence ;
- La répartition géographique de l'offre commerciale soit organisée de façon **à renforcer la place des commerces en enveloppes agglomérées**.

Sur le volet tourisme, le SCOT doit permettre l'expression de toutes les formes de tourisme sur son secteur avec une diversification nécessaire au-delà du seul tourisme estival en direction :

- Du tourisme d'affaires, du tourisme industriel et scientifique, de l'agriculture et de l'agroalimentaire ;
- Des loisirs métropolitains.

Bilan de l'emploi au lieu de travail population active

➔ PRECISION METHODOLOGIQUE - L'EMPLOI AU LIEU DE TRAVAIL-POPULATION ACTIVE

Au recensement, les personnes actives ayant un emploi peuvent être comptées à leur lieu de résidence ou à leur lieu de travail. Au lieu de résidence, on parle de population active ayant un emploi. Au lieu de travail, on parle d'emploi au lieu de travail ou plus brièvement d'emploi.

Ces deux éléments sont analysés ci-après de manière distincte, le critère « emploi au lieu de travail » s'attachant à qualifier l'offre en termes d'emplois et le profil du secteur.

➔ BILAN DE L'EMPLOI AU LIEU DE TRAVAIL-INSEE 2015

Libellé géographique	Emplois salariés au LT en 2015 (princ)	Emplois salariés au LT en 2010 (princ)	Evolution salariés au LT 2010-2015
Alleins	244	196	
Aurons	46	63	
Charleval	236	248	
Lamanon	781	724	
Mallemort	1531	1523	
Sénas	1168	1287	
Vernègues	146	116	
Val de Durance Alpilles	4153	4157	-4
La Barben	109	104	
Eyguières	971	827	
Lançon-Provence	1589	1463	
Pélissanne	1371	1182	
Salon-de-Provence	16778	16995	
Provence Salonnaise	20818	20572	246
Berre-l'Étang	4571	4909	
La Fare-les-Oliviers	1098	1067	
Rognac	3768	3700	
Saint-Chamas	1484	1228	
Velaux	1916	1734	
Rive de l'Étang de Berre	12838	12637	201
Agglopoles Provence	37 808	37 366	442, soit +0,24%/an

Sur l'ensemble de la période 2010-2015, la progression de l'Emploi au Lieu de Travail est très faible. En effet, le rythme annuel est seulement de 88 emplois supplémentaires par an (+0.24%/an) ce qui est très largement en dessous des objectifs fixés par le SCOT (+3.02%/an).

Il convient toutefois de nuancer ces données car 2010 inclut encore les effets de la crise de 2008.

➔ LA POPULATION ACTIVE – INSEE 2015

Les données qui suivent recensent l'ensemble des individus actifs ¹ au sein du périmètre SCOT. Contrairement aux données de l'Emploi au Lieu de Travail, celles-ci prennent en compte les résidents du secteur qui travaillent hors périmètre.

Libellé géographique	2015			2010		
	Actifs 15-64 ans en 2015 (princ)	Actifs occupés 15-64 ans en 2015 (princ)	Chômeurs 15-64 ans en 2015 (princ)	Actifs 15-64 ans en 2010 (princ)	Actifs occupés 15-64 ans en 2010 (princ)	Chômeurs 15-64 ans en 2010 (princ)
Alleins	1235	1105	130	1216	1090	126
Aurons	250	213	37	242	216	26
Charleval	1257	1071	186	1118	1005	113
Lamanon	964	860	104	785	726	59
Mallemort	2768	2352	416	2854	2494	360
Sénas	3350	2911	439	3080	2661	419
Vernègues	910	798	112	771	703	68
Val de Durance Alpilles	10734	9310	1424	10066	8895	1171
La Barben	418	382	37	327	304	22
Eyguières	3481	3106	375	3069	2762	307
Lançon-Provence	4481	4053	428	4218	3829	388
Pélissanne	4661	4151	510	4324	3857	467
Salon-de-Provence	20708	17329	3379	19772	17086	2686
Provence Salonnaise	33750	29021	4728	31710	27839	3870
Berre-l'Étang	6014	4815	1198	5976	4833	1143
La Fare-les-Oliviers	4022	3637	384	3216	2969	247
Rognac	5730	5021	709	5505	4902	603
Saint-Chamas	4111	3575	536	3760	3323	436
Velaux	4074	3638	437	3976	3616	360
Rive de l'Étang de Berre	23950	20687	3264	22434	19645	2789
Pays Salonais	68 434	59 018	9416	64 209	56 379	7 830

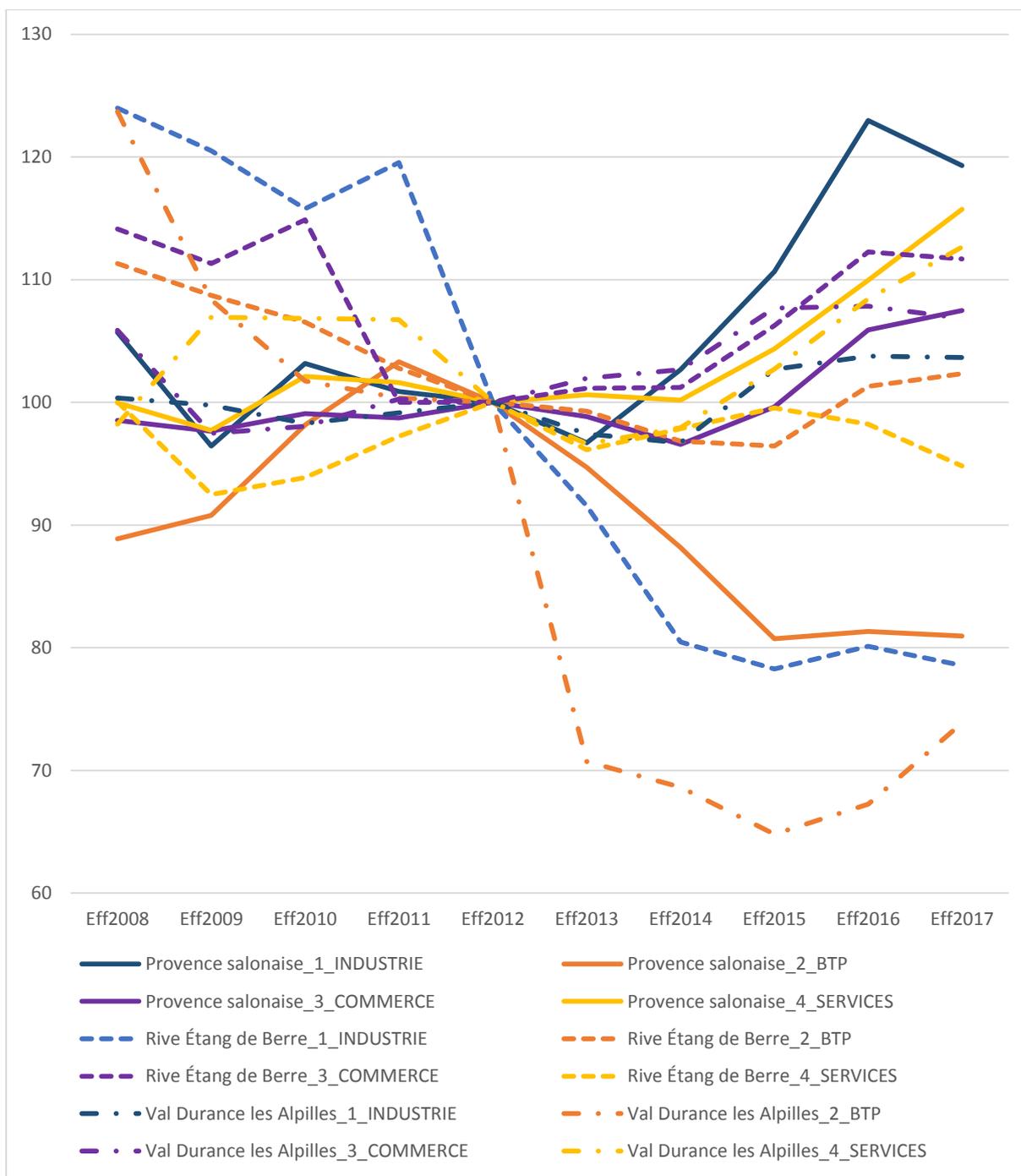
Au regard des données disponibles, on note :

- Une augmentation de tous les postes : actifs, actifs occupés et chômeurs ;
- Le nombre de chômeurs augmente (+3.76% / an) ;
- **Une variation annuelle des actifs occupés très largement insuffisante (+0.92% / an).**

¹ Disponibles sur le marché du travail, qu'ils aient un emploi (population active occupée) ou qu'ils soient au chômage.

➔ **Bilan de l'emploi salarié privé et approche par grand secteur – Données ACOSS**

Le graphique ci-dessous correspond à une analyse de la dynamique de l'emploi salarié privé sur une base 100 avec 2012 comme année de référence. Cette illustration permet de voir l'évolution par grand secteur d'activité de l'emploi.



- Le BTP accuse un net recul depuis 2012. Plus particulièrement sur la Provence Salonnaise et Val de Durance- Alpilles, avec une baisse aux alentours de 20% pour chacune des unités géographiques.
- Le nombre d'emplois dans l'industrie progresse uniquement sur la Provence Salonnaise (+20%) mais ne compense pas la perte d'emploi de ce secteur au sein des deux autres unités géographiques, notamment sur les Rives de l'Étang de Berre (zone particulièrement industrialisée).
- La progression la plus notable concerne le secteur des services.
Le commerce progresse peu voire stagne.

→ Bilan de l'offre de tourisme – Données ACOSS

Le tableau ci-dessous analyse la dynamique de l'emploi de la filière Tourisme au regard de l'ensemble de l'emploi salarié privé, ventilé par unité géographique de 2012 à 2017.

Au regard des données disponibles, on constate que :

- La part du tourisme dans l'emploi total stagne autour des 5% ;
- **La part du tourisme dans la progression de l'emploi est conséquente et représente près de 21% ;**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Progression 2012-2017
Provence Salonnaise	14853	14765	14598	15051	15898	16433	1580
Tourisme	953	911	896	908	969	1061	108
Rive Étang de Berre	10907	10471	10169	10254	10418	10217	-690
Tourisme	224	187	187	198	207	225	1
Val de Durance-Alpilles	2890	2763	2770	2895	2973	3029	139
Tourisme	159	201	218	248	263	271	112
Agglopoles Provence	28650	27999	27537	28200	29289	29679	1029
Tourisme total	1336	1299	1301	1354	1439	1557	221
	5%	5%	5%	5%	5%	5%	21%

Bilan CDAC – Commission Départementale d'Autorisation Commerciale

Le graphique ci-dessous synthétise les « grandes » surfaces autorisées (en m²) sur le secteur d'Agglopoles Provence, soumise à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Cette dernière a pour mission de statuer sur les projets de création ou d'extension de magasin ou de commerce dès lors que le seuil de 1000 m² de surface de vente est dépassé. Ainsi l'analyse qui suit ne permet pas de rendre compte de l'attractivité du secteur en matière commerciale puisqu'elle ne comptabilise qu'une partie des surfaces commerciales autorisées. Par ailleurs, les chiffres sont à nuancer car le recensement terrain fait par les CCI (CCI d'Arles et de Marseille Provence) ne l'ont pas été sur l'ensemble du secteur.

	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	Total général
Val de Durance - Alpilles	3 383	0	2 900	0	0	0	0	0	6 283
Mallemort	3 383								3 383
Sénas			2 900						2 900
Provence Salonnaise	295	1 035	5 660	0	0	0	0	1 599	8 589
Salon-de-Provence	295	1 035	5 660					1 599	8 589
Rives de l'Etang de Berre	774	774	680	1 044	0	856	0	0	4 128
La Fare-les-Oliviers	774	774		650					2 198
Rognac				394		856			1 250
Saint-Chamas			680						680
Total général	4 452	1 809	9 240	1 044	0	856	0	1 599	19 000

- **La Provence Salonaise porte la dynamique commerciale du secteur**, avec la réalisation du projet « Place Morgan » dans le centre-ville de Salon de Provence comprenant de nombreux commerces de loisirs, de culture et d'équipement de la personne.
- La réalisation de cet ensemble commercial, d'une surface totale de vente de 5 660 m² traduit l'ambition de renforcement de la mixité des fonctions urbaines et de réduction des déplacements longs.
- Le rythme d'autorisation a nettement diminué depuis l'approbation du SCOT.
- Les projets notables depuis 2013 correspondent à la création d'un magasin Darty et d'un magasin Picard au lieu-dit des Roquassiers et au village automobile aux Broquetiers (concession Mercedes jeep, Fiat Alfa, BMW en cours) à Salon-de-Provence.

Conclusion

La dynamique économique sur le secteur d'Agglopoie Provence est relativement faible malgré une progression de l'emploi au lieu de travail. Outre les effets conjoncturels de la crise de 2008, la fermeture de l'usine de raffinage LyonDelBasell en 2014 peut aussi expliquer cette faible progression. La répartition des emplois selon le secteur d'activité montre que **le phénomène de tertiarisation se poursuit**. Les résultats témoignent d'une forte chute de l'industrie et d'une hausse des services. Cette répartition socio-professionnelle tend à s'accorder avec la moyenne du département : de plus en plus d'emplois dans le secteur tertiaire et de moins en moins d'emplois dans l'industrie. La part du tourisme dans l'emploi stagne autour de 5% malgré une volonté affirmée du SCOT de développer ce volet dans sa diversité. L'enjeu repose donc sur la nécessité de développer davantage de lieux d'hébergement sur le secteur.

Les surfaces commerciales créées ou étendues sur le secteur du SCOT sont surtout présentes dans les villes principales. Par exemple, le secteur de Val de Durance-Alpilles concentre près du tiers des surfaces autorisées. On note **le fort dynamisme de la Provence Salonaise imputable à la réalisation au sein de l'enveloppe agglomérée de Salon d'un projet d'envergure de plus de 5700 m² de surface commerciale, place Morgan.** Il répond à une stratégie globale de s'orienter vers le renforcement de l'équipement commercial intramuros et permet une valorisation commerciale du centre-ville élargi au pôle gare. **Les autres surfaces commerciales autorisées s'inscrivent dans des logiques de valorisation économique et commerciale des entrées de ville** et interrogent sur la mise en concurrence ou la complémentarité possible avec les centres villes. Elles posent aussi la question de la requalification des entrées de ville avec une mixité des fonctions urbaines et la nécessité d'éviter leur isolement fonctionnel.

Le SCOT métropolitain devra veiller au maintien de l'emploi sur le secteur d'Agglopoie Provence en prévoyant le foncier nécessaire. Il devra également prendre en compte les besoins de reconversion économique d'anciens sites industriels à requalifier.

Au plan commercial la politique de confortement du centre-ville de Salon s'inscrit pleinement dans le cadre des politiques métropolitaines qui devront être portées par le futur SCOT. En revanche, il devra encadrer le développement des formes commerciales dans les plus petites communes dont les impacts sont nombreux et notamment sur la mobilité périurbaine.

Consommation d'espace

Objectifs SCOT

Pour réduire la consommation de l'espace, le SCOT fixe les orientations suivantes :

- Privilégier le développement dans les enveloppes urbaines existantes,
- Favoriser le renouvellement urbain,
- Limiter les extensions de l'urbanisation.

Ce choix répond à **un besoin foncier global de 680 hectares**, répartis comme suit :

- **250 hectares en enveloppe urbaine agglomérée** soit :
 - **100 hectares de renouvellement urbain** (dont 30 hectares à vocation résidentielle et 70 hectares à vocation économique)
 - **150 hectares en enveloppe urbaine** (dont environ 75 hectares à vocation résidentielle et 75 hectares à vocation économique), par densification.
- **430 hectares en extension de l'urbanisation**, dont 190 hectares à vocation résidentielle et 240 hectares à vocation économique.

Cela représente une augmentation de 12% des surfaces urbanisées actuelles, sur un total de 5 451 hectares en 2010.

Afin d'analyser l'évolution du foncier, deux méthodes ont été retenues :

- Un premier volet, quantitatif, permettant de mesurer la consommation par densification du tissu existant et par extension de l'urbanisation ;
- Un second volet, qualitatif, permettant d'observer les formes urbaines produites et leurs destinations.

Bilan consommation foncière – extension urbaine /densification

➔ **Précisions méthodologiques de la consommation foncière en extension de la tache urbaine**

L'exercice de consommation foncière consiste à mesurer l'extension de l'urbanisation à trois dates : 2007, 2013 et 2017 et en deux temps :

- Réalisation de la tache urbaine à partir de la base bâtie via la méthode de dilatation/érosion. Cette méthode consiste à appliquer successivement une zone tampon positive (+50 m) et une zone tampon négative (-40m) à plusieurs objets. Ce seuil de 50 est conseillé car il s'agit d'une unité de référence pour élaborer une tache urbaine (méthode IGN et CEREMA).
- Croisement des taches urbaines pour faire ressortir l'étalement urbain,

Les données utilisées pour définir les taches urbaines proviennent de la base bâtie d'Urbansimul développée par le CEREMA qui comporte l'année connue de construction de chaque bâtiment.

➔ **Evolution du processus d'extension de l'urbanisation**

Le tableau ci-dessous propose une lecture de l'extension urbaine à trois dates **2007, 2013 et 2017**, ventilés par unité géographique et par commune du SCOT du Pays Salonais.

Consommation foncière par extension de la tâche urbaine entre 2007 et 2017 (surface en hectare)	2007-2012	Par an sur 2007/2012	2013-2017	Par an sur 2013/2017	Total
Provence Salonnaise	166,1	33,2	45,8	11,5	211,9
EYGUIERES	17,0	3,4	10,6	2,7	27,5
LA BARBEN	2,6	0,5	1,0	0,3	3,5
LANCON-PROVENCE	70,6	14,1	5,3	1,3	75,9
PELISSANNE	17,7	3,5	14,7	3,7	32,4
SALON-DE-PROVENCE	58,3	11,7	14,3	3,6	72,5
Rive Etang de Berre	90,2	18,0	34,4	8,6	124,6
BERRE-L'ETANG	21,8	4,4	8,4	2,1	30,2
LA FARE-LES-OLIVIERS	16,1	3,2	9,4	2,4	25,5
ROGNAC	14,6	2,9	6,3	1,6	21,0
SAINT-CHAMAS	14,0	2,8	4,0	1,0	18,0
VELAUX	23,7	4,7	6,2	1,6	29,9
Val de Durance les Alpilles	64,8	13,0	31,7	7,9	96,5
ALLEINS	5,1	1,0	1,1	0,3	6,2
AURONS	3,8	0,8	0,6	0,2	4,3
CHARLEVAL	7,0	1,4	6,5	1,6	13,5
LAMANON	4,8	1,0	1,1	0,3	5,9
MALLEMORT	23,0	4,6	7,8	2,0	30,8
SENAS	12,9	2,6	5,4	1,4	18,2
VERNEGUES	8,3	1,7	9,3	2,3	17,6
Total SCOT	321,1	64,2	111,9	28,0	433,0

Au regard des éléments analysés, on note que :

- Depuis l'approbation du SCOT et jusqu'en 2017, soit depuis cinq ans, le secteur a consommé presque **112 hectares de foncier en extension, soit une moyenne de 22,4 hectares par an**, ce qui correspond aux limites fixées par le SCOT.
- La tendance est à **une diminution généralisée de cette extension au sein des trois unités géographiques et au sein de toutes les communes**. Celle-ci a été divisée par plus de deux entre les deux périodes 2007-2012 et 2013-2017.
- L'extension urbaine a été plus importante en Provence Salonnaise. C'est également ce secteur qui a connu la plus forte diminution entre les deux périodes, plus particulièrement les communes de Lançon- Provence et Salon de Provence.

➔ **Précisions méthodologiques de la consommation foncière en densification de la tache urbaine**

L'exercice de consommation foncière consiste également à mesurer la densification de la tache urbaine à trois dates 2007, 2013 et 2017, ventilée par infra-secteur et par commune du SCOT d'Agglopoie Provence. Cette analyse s'effectue par :

- Une sélection des bâtiments construits entre les périodes 2007- 2012 et 2013-2017 grâce à la base du bâti d'Urbansimul ;
- A partir de cette sélection, les bâtis qui se situent à l'intérieur de la tache urbaine 2007 sont détectés.
- Les secteurs de densification sont déterminés via la méthode de dilatation/érosion.

Cette méthode permet de voir les années de construction effectives au cadastre mais ne permet pas de distinguer ce qui relève de la construction en densification ou en renouvellement urbain.

Pour rappel, en terme quantitatif la consommation foncière totale prévue au SCOT en densification est de 250 hectares (soit, 100 hectares en renouvellement urbain et 150 en densification).

➔ **Evolution du processus de densification au sein de la tache urbaine**

Le tableau ci-dessous propose une lecture de la densification de la tache urbaine à trois dates 2007, 2013 et 2017, ventilées par infra-secteur et par commune du SCOT d'Agglopoie Provence.

Consommation foncière en densification de la tache urbaine entre 2007 et 2017 (surface en hectare)	2007-2012	2013-2017	Total
Provence Salonnaise	48,5	17,8	66,3
EYGUIERES	5,9	0,9	6,8
LA BARBEN	1,1	0,3	1,4
LANCON-PROVENCE	9,0	1,8	10,8
PELISSANNE	9,2	6,0	15,2
SALON-DE-PROVENCE	23,3	8,8	32,1
Rive Etang de Berre	49,5	19,2	68,7
BERRE-L'ETANG	5,8	2,0	7,8
LA FARE-LES-OLIVIERS	12,1	5,6	17,7
ROGNAC	10,8	7,0	17,8
SAINT-CHAMAS	12,3	2,5	14,9
VELAUX	8,5	2,0	10,5
Val de Durance-Alpilles	26,3	8,9	35,2
ALLEINS	1,9	1,3	3,2
AURONS	0,7	0,1	0,7
CHARLEVAL	4,0	1,2	5,3
LAMANON	3,3	0,8	4,1
MALLEMORT	7,5	1,5	9,0
SENAS	7,1	3,3	10,4
VERNEGUES	1,9	0,6	2,5
Total SCOT	124,3	45,9	170,2

- Environ 46 hectares de foncier sont consommés au sein de la tache urbaine sur la période 2013-2017. **La consommation foncière s'effectue donc davantage en extension urbaine (+112 hectares consommés) qu'au sein de la tache urbaine.**
- Le constat est similaire à l'extension urbaine, **il y a une réduction des surfaces consommées entre les périodes 2007-2012 et 2013-2017.**

➔ **Comparatif des processus entre l'extension urbaine et la densification de la tache urbaine**

Le tableau ci-dessous propose une lecture comparative des deux processus de consommation foncière à trois dates 2007, 2013 et 2017, ventilées par infra-secteur et par commune du SCOT d'Agglopoie Provence.

Comparaison des processus extension/densification de la tâche urbaine	extension		densification	
	2007-2012	2013-2017	2007-2012	2013-2017
Provence Salonaise	77%	72%	23%	28%
EYGUIERES	74%	92%	26%	8%
LA BARBEN	69%	77%	31%	23%
LANCON-PROVENCE	89%	75%	11%	25%
PELISSANNE	66%	71%	34%	29%
SALON-DE-PROVENCE	71%	62%	29%	38%
Rive Etang de Berre	65%	64%	35%	36%
BERRE-L'ETANG	79%	81%	21%	19%
LA FARE-LES-OLIVIERS	57%	63%	43%	37%
ROGNAC	57%	48%	43%	52%
SAINT-CHAMAS	53%	62%	47%	38%
VELAUX	74%	75%	26%	25%
Val de Durance- Alpilles	71%	78%	29%	22%
ALLEINS	73%	45%	27%	55%
AURONS	85%	86%	15%	14%
CHARLEVAL	63%	84%	37%	16%
LAMANON	59%	56%	41%	44%
MALLEMORT	75%	84%	25%	16%
SENAS	65%	62%	35%	38%
VERNEGUES	81%	94%	19%	6%
Total SCOT	72%	71%	28%	29%

- Globalement, que ce soit sur l'ensemble du secteur du SCOT ou à l'échelle des unités géographiques, la consommation d'espace s'effectue majoritairement par **un processus d'étalement urbain puisqu'il représente 2/3 de l'espace consommé.**
- Seulement **1/3 environ de la consommation se réalise en densification.**
- Certaines communes se démarquent de la tendance globale avec des ratios de consommation d'espace moins significatifs. Ainsi, Saint Chamas, Lamanon et La Fare les Oliviers se situent sur des rapports compris entre 60 % en extension et 40% en densification et Rognac sur un rapport compris entre 55 % en extension et 45 % en densification.

Bilan qualification de la consommation foncière – Typomorphologie

→ Précisions méthodologiques

L'analyse vise à qualifier les formes urbaines produites dans les espaces consommés.

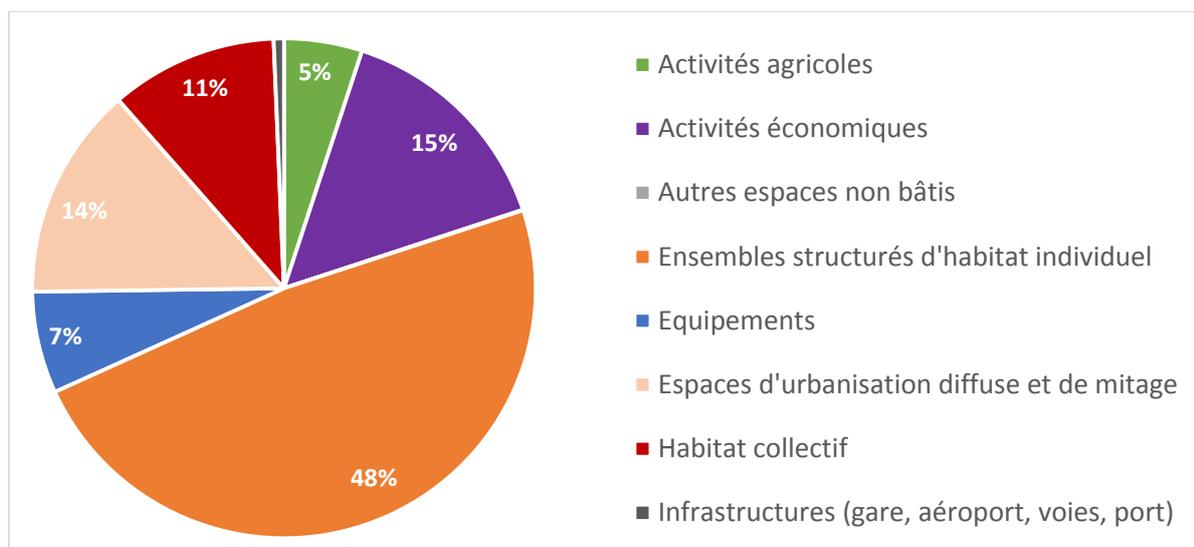
En termes méthodologique, les bâtiments construits entre 2007 et 2017 par extension urbaine ou en densification, ont été croisés avec la base de la typo-morphologie urbaine simplifiée de l'AGAM pour leur attribuer les postes suivants :

- Ensembles structurés d'habitat pavillonnaire,
- Espaces d'urbanisation diffuse et de mitage,
- Habitat collectif,
- Activités économiques,
- Équipements
- Activité agricole
- Infrastructures,
- Autres espaces non bâtis.

L'ensemble de ces postes et les formes urbaines qui s'y rapportent sont associés à deux destinations résidentielles ou activités.

→ Bilan de l'étalement

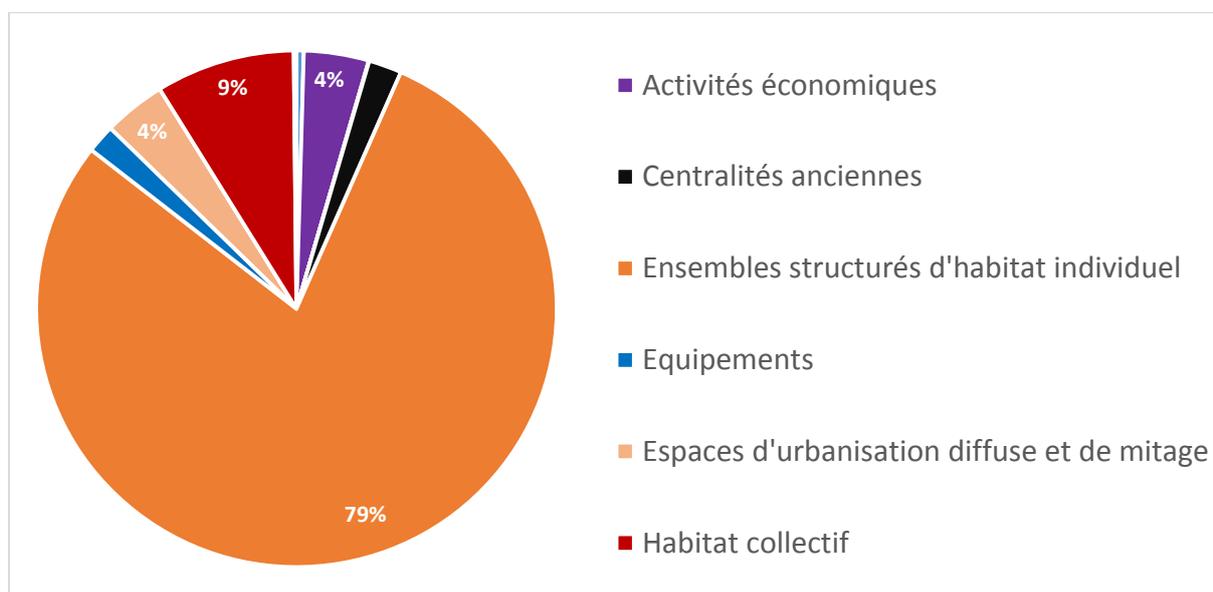
Le graphique ci-dessous propose une répartition des formes urbaines produites par le processus d'étalement urbain.



- **Les trois quarts de l'extension urbaine sont à destination résidentielle.**
- **Presque la moitié de la consommation foncière a été générée par la réalisation d'ensembles structurés d'habitat individuel** (habitat pavillonnaire continu/groupé et habitat pavillonnaire discontinu dense).
- Les espaces d'urbanisation diffuse et de mitage n'apparaissent pas comme la forme dominante de l'extension urbaine, néanmoins leur part reste équivalente à celle dédiée aux espaces économiques.
- La consommation foncière du non résidentiel montre une consommation non négligeable (24%), en partie portée par le développement de plateformes logistiques (+15%).

→ Bilan de la densification

Le graphique ci-dessous propose une répartition des formes urbaines produites par la densification de la tache urbaine.



- 80% de la densification urbaine génère des ensembles structurés d'habitat individuel sous forme d'habitat pavillonnaire continu/groupé et d'habitat pavillonnaire discontinu dense.
- La part de collectif reste encore faible et se concentre sur les communes de Pelissanne, Salon-de-Provence, La Fare-les-Oliviers, Rognac, Saint-Chamas, Velaux, Mallemort et Sénas. C'est au sein du secteur des Rives de l'Etang de Berre qu'elle est la plus représentée.
- Les activités économiques sont minimales (+4%), associées aux équipements, elles totalisent près de 6% de la consommation en densification. Toutefois la production de foncier à destination des activités par densification reste une pratique toujours difficile à mettre en œuvre.

Conclusion

Depuis l'approbation du SCOT, la consommation d'espace a diminué. **Elle a été divisée par plus de deux entre les périodes 2007-2012 (321,1 hectares, soit 64 hectares/an) et 2013-2017 (111,9 hectares, soit 28 hectares/an)**. Toutefois cette consommation reste relativement importante et peut-être encore réduite. En effet, une grande partie de cette consommation résulte de permis de construire qui ont été instruits sur les anciens documents d'urbanisme communaux et, plus particulièrement sur les POS qui couvraient encore la quasi-totalité des communes au moment de l'approbation du SCOT et qui ont subsisté plusieurs années après. L'approbation récente des nouveaux PLU devraient donc, dans les années à venir, consolider ce mouvement de réduction de la consommation.

Sur le secteur d'Agglopro Provence, l'habitat individuel prédomine largement puisqu'il représente 48% des formes urbaines produites. Par ailleurs une majorité de logement est produite au sein de la tache urbaine existante. **Afin de garantir une urbanisation plus compacte, les formes d'habitat doivent poursuivre leur diversification.**

La consommation d'espace est un enjeu fort du futur SCOT Métropolitain qui devra notamment veiller à la maîtriser, notamment dans les parties les moins denses de la Métropole.

Objectifs/Orientations SCOT

Dans un souci de conforter les grands équilibres environnementaux, **la limitation de l'exposition des personnes aux zones de risques et aux nuisances est une orientation forte du SCOT.**

Au-delà de la protection des zones à risques, il s'agit de mesurer les enjeux du développement urbain au regard de l'exposition de la population à ces risques.

Les PPR sur le secteur d'Agglopolé Provence sont relativement récents. Par conséquent, l'impact réel sur les orientations du SCOT n'est pas encore visible. L'analyse qui suit porte un éclairage sur le volume de logements les plus fortement exposés à un ou plusieurs risques majeurs (aléa fort).

Bilan des Plans de Prévention des Risques

→ Précision méthodologique-La base de données GASPAR

La base nationale de Gestion Assistée des Procédures administratives relatives aux risques majeurs, mise à jour directement par les services instructeurs départementaux, réunit des informations sur les documents d'information préventive à portée réglementaire. On y trouve notamment les PPR naturels et assimilés et les PPR technologiques.

Bilan GASPAR

Le tableau ci-dessous résume l'avancement des procédures PPR sur le périmètre SCOT.

PPR	COMMUNES	DATE DE PRESCRIPTION	DATE D'APPROBATION
PPR - INONDATION	Charleval	06/12/2011	05/11/2014
PPR - INONDATION	Mallemort	06/12/2011	12/04/2016
PPR - INONDATION	Sénas	06/12/2011	05/11/2014
PPR ARGILE	Velaux	26/04/2010	14/04/2014
PPR RGA - MOUVEMENT DE TERRAIN	Berre-l'Etang	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA - MOUVEMENT DE TERRAIN	La Fare-les-Oliviers	29/01/2016	27/02/2017
PPR SEISME ET MVT	Pélissanne	10/03/2016	13/03/2018
PPR SEISME ET MVT SALON	Salon-de-Provence	10/03/2016	13/03/2018
PPR - TECHNOLOGIQUE	Berre-l'Etang	01/08/2013	12/06/2019
PPR - TECHNOLOGIQUE	Rognac	01/08/2013	12/06/2019
PPRT BUTAGAZ ROGNAC	Rognac	10/11/2009	
PPRT CDH ROGNAC	Rognac	10/11/2009	
PPRT LBSF DU PORT DE LA POINTE	Berre-l'Etang	14/06/2011	28/04/2015

Ainsi, depuis 2013, année d'approbation du SCOT, 10 PPR ont été approuvés, relatifs principalement aux risques naturels et assimilés.

Bilan du nombre de logement impacté par les risques

→ Précisions méthodologiques du nombre de logements dans les zones à risque

Les données résultent d'un croisement entre le cadastre 2017 (nombre de logements) et les zones à risque les plus fortes (zones inconstructibles) qui sont connus à ce jour et qui sont identifiées dans les PPR ou, à défaut, dans les PLU.

→ Etat des lieux dans les zones à risques

Le tableau ci-dessous propose une lecture du nombre de logements impactés par les risques en fonction du niveau de l'aléa et de la donnée disponible.

SYNTHESE DU NOMBRE DE LOGEMENTS IMPACTES PAR UN ALEA FORT IDENTIFIE DANS LES PRESCRIPTIONS SURFACIQUES DES PLU ET PAR LE ZONAGE D'UN PPR 2017

	Nb logements impactés	Nb logements de la commune	Part des logements impactés par un risque
Provence Salonnaise	870	36127	2%
EYGUIERES	42	3706	1%
LANCON-PROVENCE	313	3862	8%
PELISSANNE	502	4878	10%
SALON-DE-PROVENCE	13	23330	0%
Rive Etang de Berre	643	23370	3%
BERRE-L'ETANG	124	5749	2%
ROGNAC	378	5595	7%
SAINT-CHAMAS	39	4312	1%
VELAUX	102	3928	3%
Val de Durance les Alpilles	791	11852	7%
CHARLEVAL	56	1293	4%
LAMANON	30	939	3%
MALLEMORT	329	4176	8%
SENAS	364	3239	11%
VERNEGUES	12	737	2%
Total	2304	71349	3%

Globalement, il y a un peu plus de 2 304 logements localisés dans des secteurs à risque avec un aléa fort. Au regard de l'importance du PPRI de la Durance, le secteur Val de Durance-Alpilles est le plus impacté.

BILAN DES AUTORISATIONS DE CONSTRUCTION

→ Précision méthodologique

L'exercice consiste à réaliser une analyse spatiale des permis de construire autorisés, au sein des périmètres des zones à risques, délimitées par les documents d'urbanisme disponibles à ce jour. Le résultat donne un nombre de logements autorisés dans les zones à risques.

→ Bilan des autorisations

Les tableaux ci-dessous regroupent l'ensemble des autorisations de constructions au sein des zones à forts risques.

Ce qu'il faut retenir :

- La baisse conséquente du nombre de logements autorisés depuis l'approbation du SCOT ;
- La baisse conséquente du poids de ces permis de construire autorisés sur la dynamique de construction du secteur SCOT.

Cette tendance à la baisse des autorisations de construire, au sein des zones à risques, traduit une prise de conscience des enjeux de maîtrise de l'urbanisation au regard de la vulnérabilité des secteurs.

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISES	2006-2012	2013-2017	PART SUR LE TOTAL DE LOGEMENTS 2006-2012	PART SUR LE TOTAL DE LOGEMENTS 2013-2017
PROVENCE SALONAISE	120	7	4%	0%
EYGUIERES	16	1	6%	0%
LANCON-PROVENCE	10	1	3%	0%
PELISSANNE	84	4	22%	1%
SALON-DE-PROVENCE	10	1	0%	0%
RIVE ETANG DE BERRE	81	6	4%	1%
BERRE-L'ETANG	1	0	1%	0%
ROGNAC	6	4	1%	2%
SAINT-CHAMAS	74	2	30%	1%
VAL DE DURANCE-ALPILLES	27	2	2%	0%
CHARLEVAL			0%	0%
LAMANON	4	1	4%	1%
MALLEMORT	3	1	1%	1%
SENAS	18	0	4%	0%
VERNEGUES	2	0	1%	0%
TOTAL	228	15	4%	0%

Conclusion

Le secteur d'Agglopoie Provence est particulièrement impacté par les mesures de protection liées aux risques industriels, du fait de la présence des industries pétrochimiques. L'approbation de nouveaux PPR a, dans certains cas, modifié les perceptions des risques et de la vulnérabilité du secteur.

Le projet de SCOT métropolitain doit prendre en compte le niveau de risque dans son développement. Il doit également tenir compte des enjeux de reconversion d'anciens sites industriels qui pourront contribuer à diminuer le secteur impacté par les risques industriels.

Objectifs/Orientations SCOT

Le SCOT n'affiche aucun objectif quantitatif de préservation des ensembles naturels et paysagers. Toutefois, il met en avant quelques orientations visant la protection des milieux naturels, la biodiversité et la Trame Verte et Bleue :

- Préserver les continuités écologiques du secteur et remettre en état les réservoirs et corridors écologiques ;
- Associer les secteurs d'enjeux écologiques identifiés aux niveaux de protection adéquats ;
- Assurer l'intégration des documents de préservation des milieux (lien démarches et chartes PNR/PN).

Dans le PADD, le maintien et la composition d'une véritable trame verte et bleue sont visés au travers des orientations suivantes :

- Conserver les jonctions écologiques entre massifs des Alpilles-la Chaîne des Costes-Massif du Sibourg-l'Arbois ;
- Refuser la fragmentation de la continuité écologique de la chaîne de la Fare ;
- Préserver les espaces agricoles de transition très fragiles : la Crau/la Crau d'Alleins/le Val de Sibourg

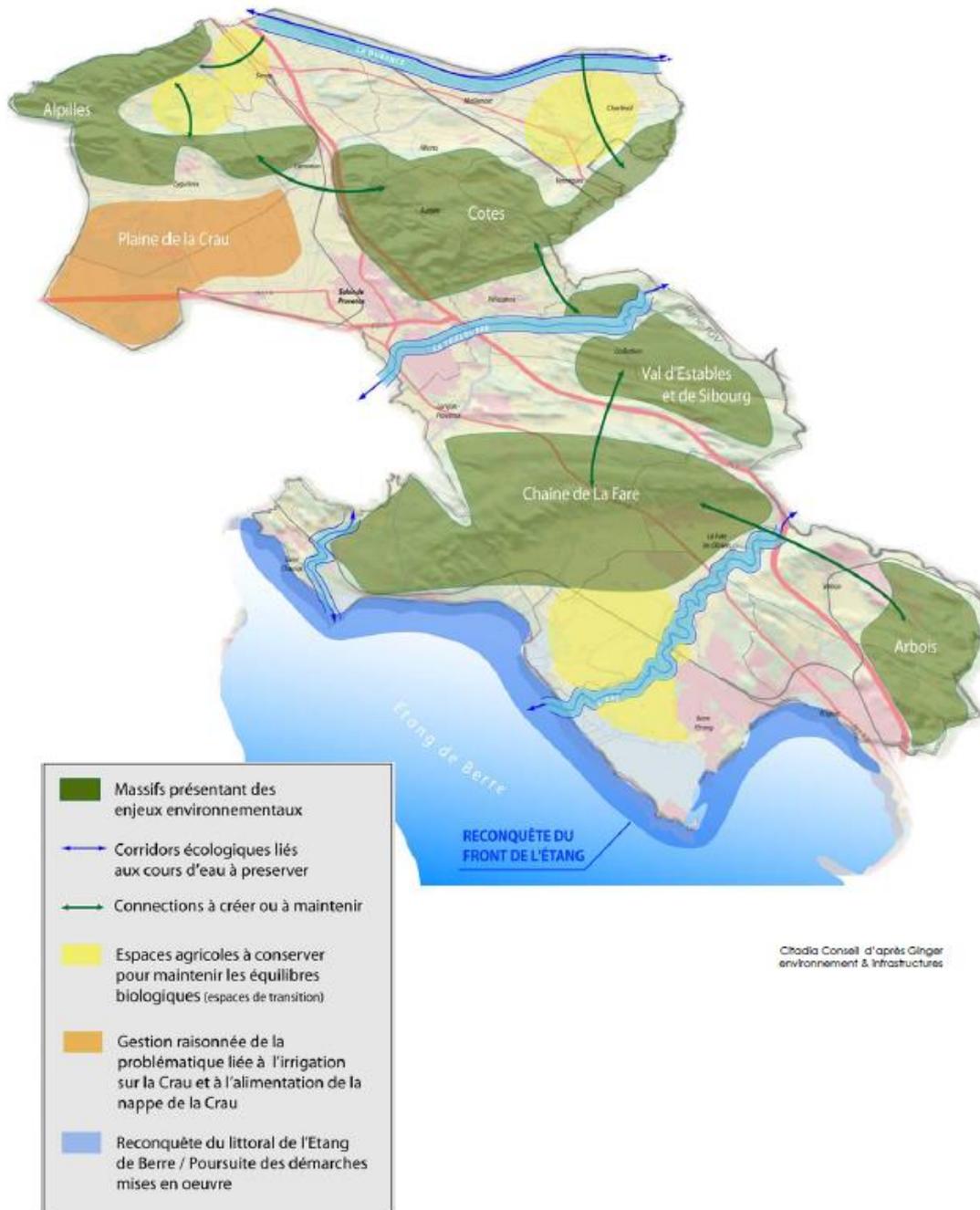
Ces orientations montrent une réelle volonté de défendre et de maintenir certains espaces particulièrement sensibles, soumis à la pression foncière liée à l'étalement urbain.

Bilan

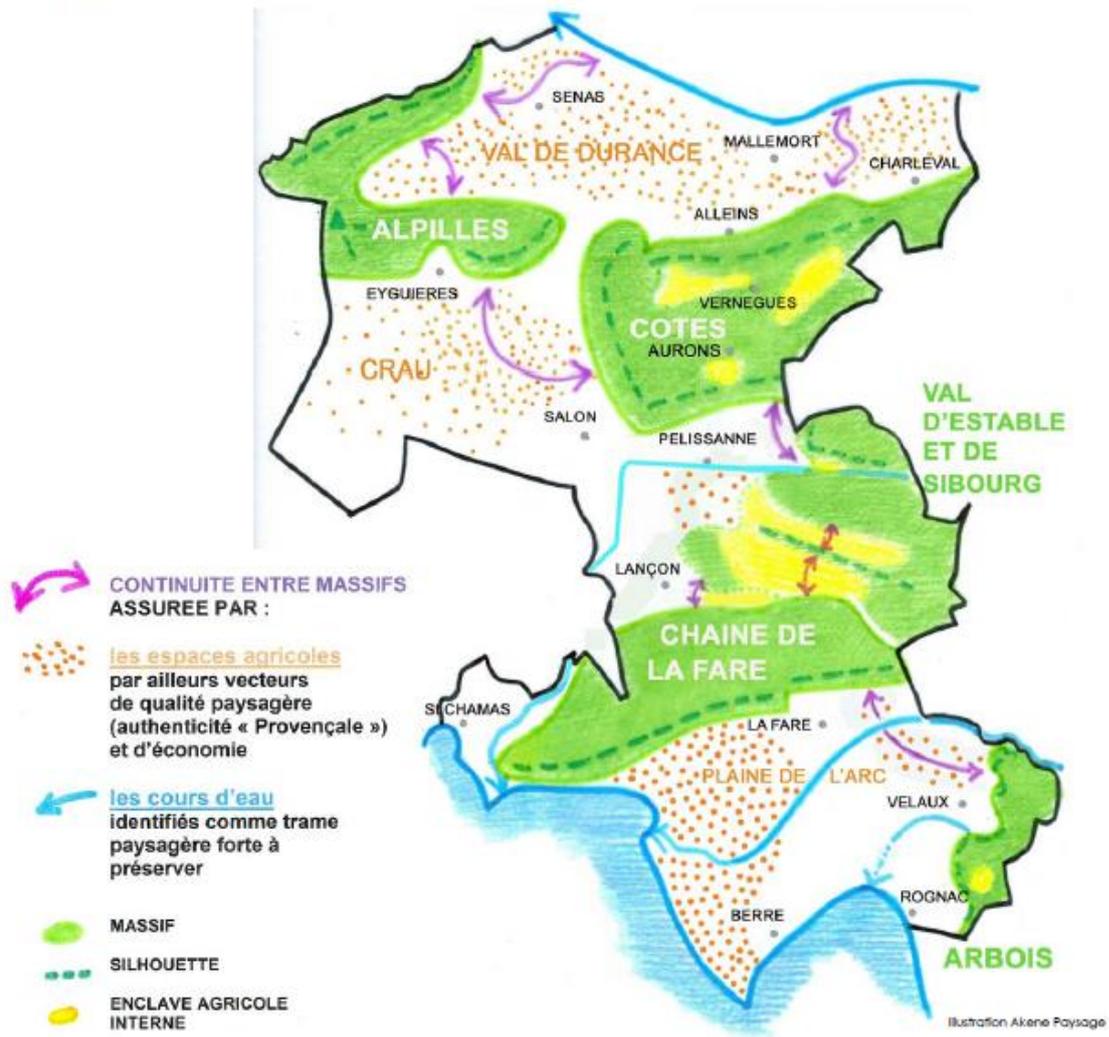
→ Méthodologie

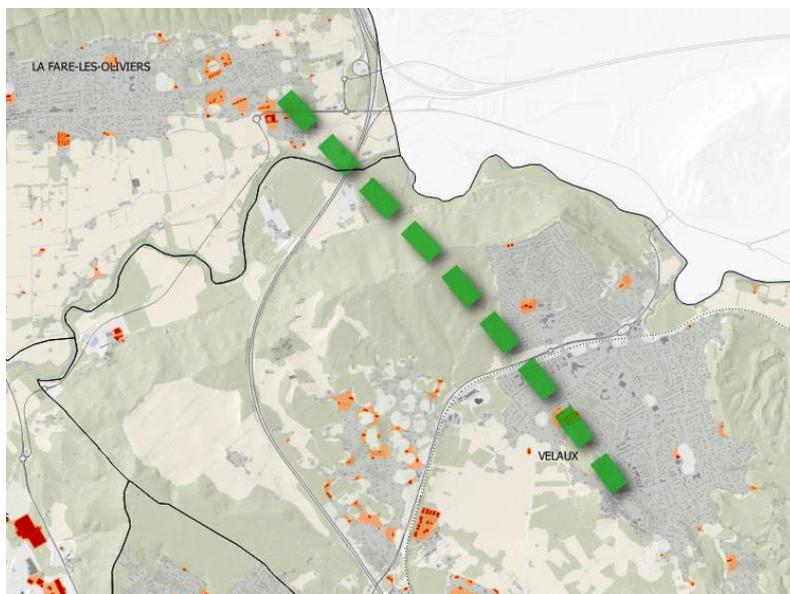
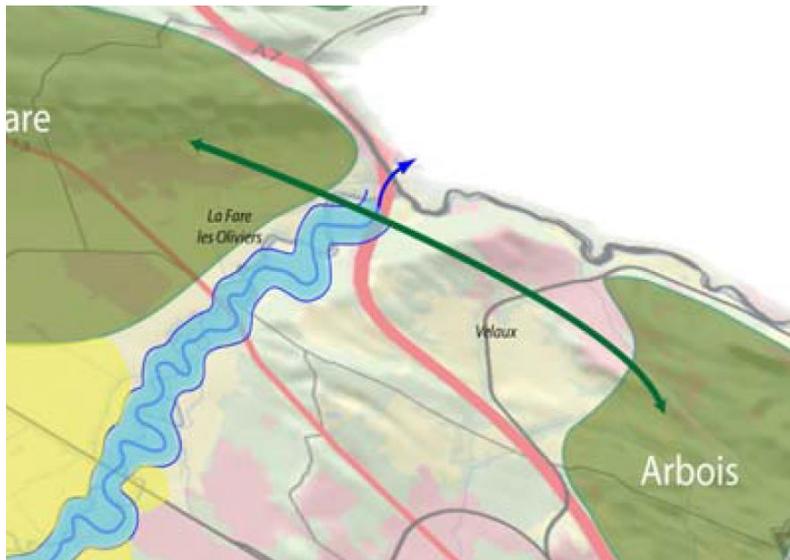
Il s'agit de vérifier que les différents éléments naturels et paysagers qui constituent les corridors ne sont pas impactés par l'urbanisation. Pour cela, une comparaison est proposée entre les cartes des secteurs d'enjeux écologiques et les cartes de consommation d'espace.

Agir pour la protection de la biodiversité



Paysage agricoles et naturels

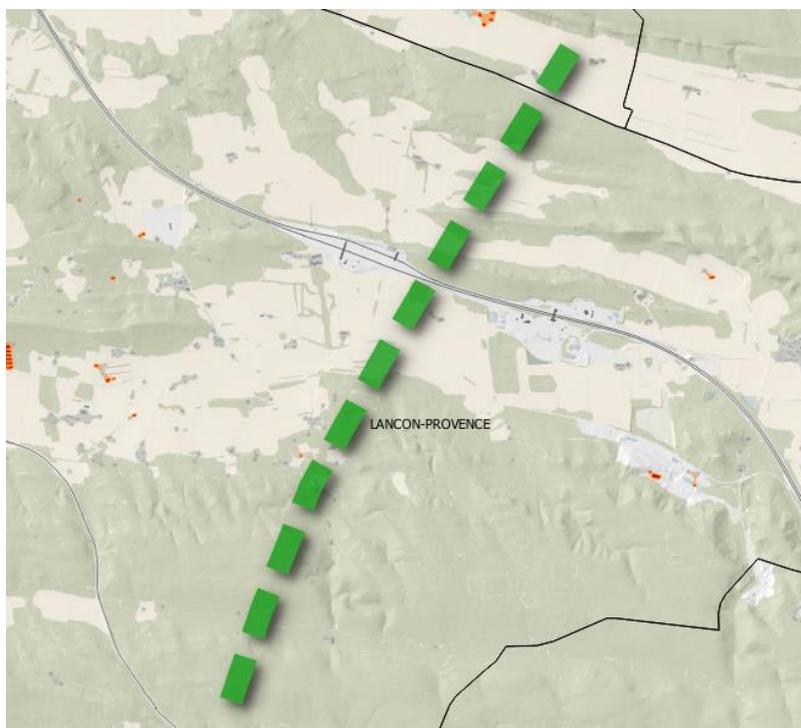




- Corridors écologiques SCOT Pays Salonais
- Consommation foncière 2007-2017**
- Extension de la tache urbaine 2007-2017
- Nouveaux bâtis 2007-2017
- Tache urbaine 2007

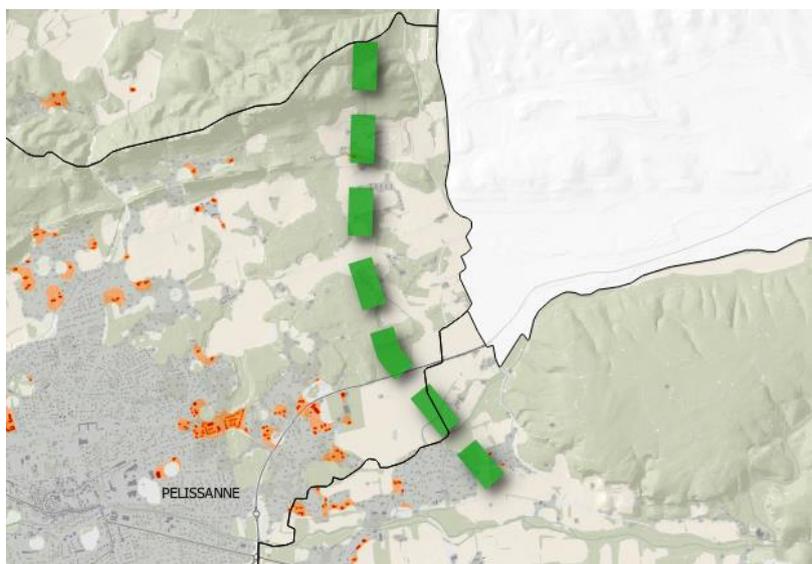
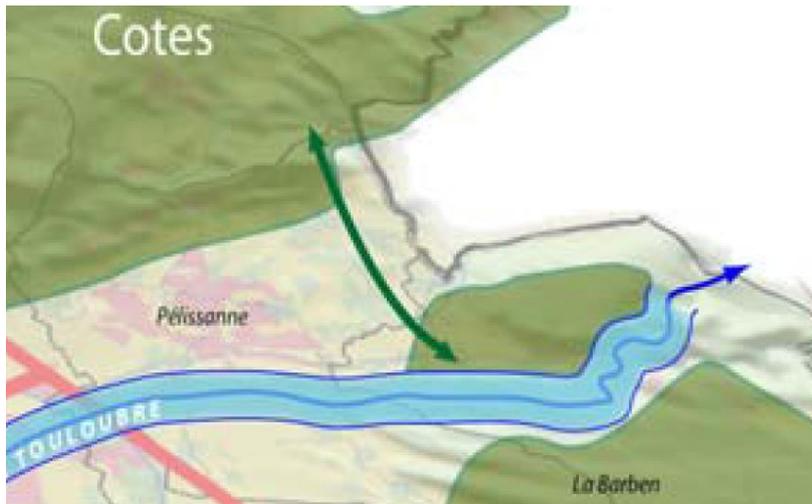
Corridors écologiques secteur de la chaîne de la Fare

La continuité écologique située entre la chaîne de la Fare et l'Arbois n'a pas été impactée par l'urbanisation. En effet, malgré l'émergence de quelques constructions sur les franges de l'urbanisation, l'intégrité des massifs est préservée.



Corridors écologiques secteur de la chaîne de la Fare et Val d'Estables et de Sibourg

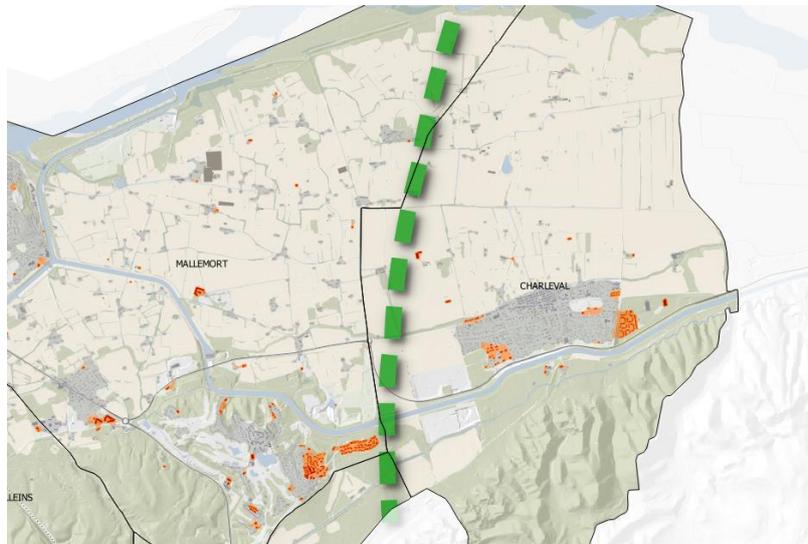
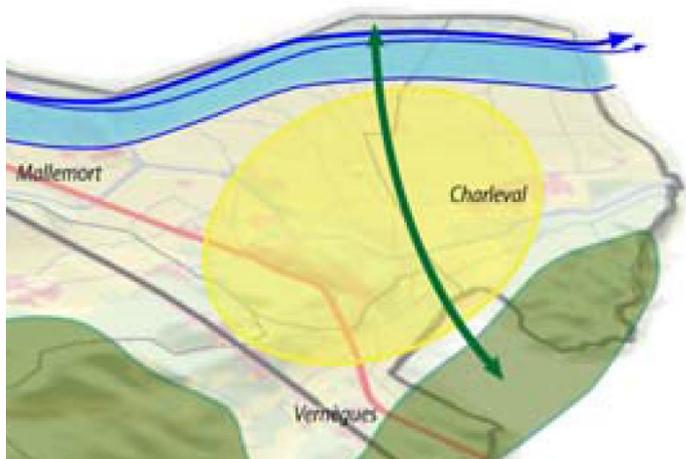
La continuité écologique située entre le Val d'Estables et de Sibourg n'a pas été impactée par l'urbanisation.



- Corridors écologiques SCOT Pays Salonais
- Consommation foncière 2007-2017**
- Extension de la tache urbaine 2007-2017
- Nouveaux bâtis 2007-2017
- Tache urbaine 2007

Corridors écologiques secteur Chaîne des Cotes et Val d'Estables et de Sibourg

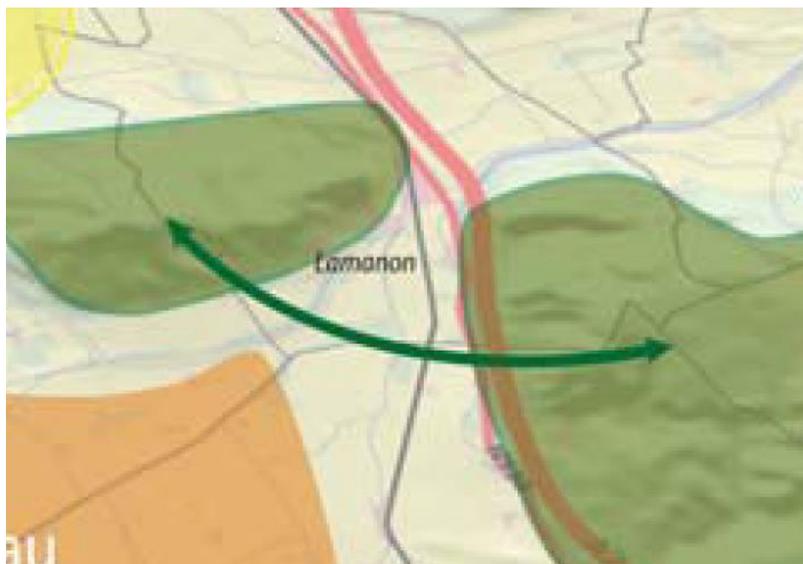
La continuité écologique située entre la chaîne des Cotes et le secteur Val d'Estables et de Sibourg est préservée. Elle n'a pas été impactée par l'urbanisation.



- Corridors écologiques SCOT Pays Salonais
- Consommation foncière 2007-2017**
- Extension de la tache urbaine 2007-2017
- Nouveaux bâtis 2007-2017
- Tache urbaine 2007

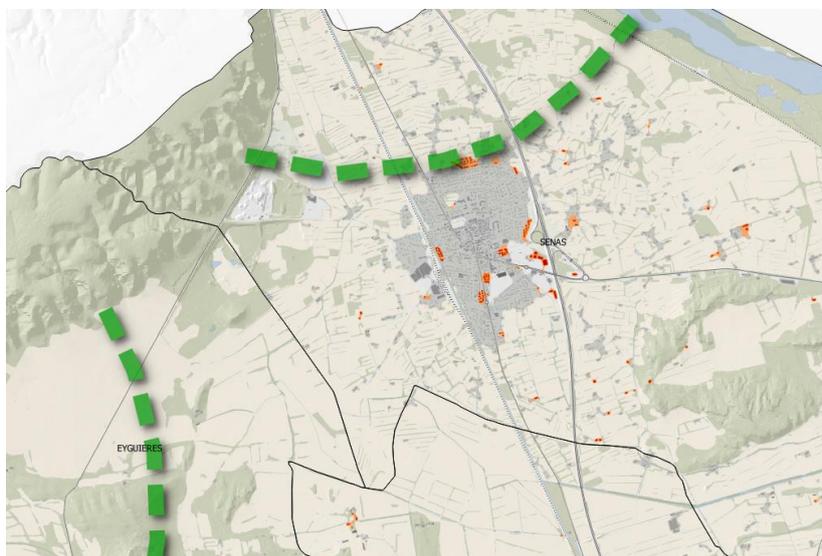
Corridor écologique secteur Chaîne des Cotes et Durance

La continuité écologique située entre la chaîne des Cotes et la Durance n'est pas impactée par l'urbanisation. Même si de nouveaux bâtis apparaissent sur la période 2007-2017, cela reste marginal et la plaine agricole est préservée. Il convient toutefois de maintenir une certaine vigilance sur la partie située au sud du canal EDF où des constructions se sont développées sous forme de lotissement.



Corridors écologiques secteur Chaîne des Cotes et Alpilles

La continuité écologique située entre la chaîne des Cotes et les Alpilles est préservée. Elle n'a pas été impactée par l'urbanisation.



- Corridors écologiques SCOT Pays Salonais
- Consommation foncière 2007-2017**
- Extension de la tache urbaine 2007-2017
- Nouveaux bâtis 2007-2017
- Tache urbaine 2007

Corridors écologiques secteur Alpilles et Durance

La continuité écologique entre les Alpilles et la Durance est préservée. Toutefois, des constructions ont émergé sur les franges urbaines de Sénas.

Conclusion

Globalement, les corridors écologiques identifiés dans le SCOT ont été préservés de l'urbanisation. Il convient toutefois de maintenir une bonne vigilance et de combattre le mitage qui fragilise les espaces, afin de maintenir une véritable trame verte et bleue sur le secteur.

Le futur SCOT devra prendre en compte cette trame verte et bleue en lien avec le SRADDET dans un objectif de préservation des équilibres écologiques nécessaires pour s'adapter au changement climatique.

DEUXIEME PARTIE

SUIVI QUALITATIF **SCOT d'AGGLOPOLE PROVENCE**

Le bilan réglementaire du SCOT d'Agglopoie Provence s'appuie également sur un suivi qualitatif. Celui-ci a pour objectif d'évaluer les avancées relatives aux orientations définies par le SCOT sur les trois secteurs de projets identifiés sur son secteur :

- Val de Durance-Alpilles
- Provence Salonaise
- Rives de l'Etang de Berre.

Pour chacun de ces trois secteurs de projets, l'appréciation des avancées se fonde sur l'observation de différents projets recensés et s'articulent autour de 4 thématiques : l'accessibilité, le développement économique, le développement urbain, ainsi que l'environnement, le cadre de vie et patrimoine. Une synthèse de chacune des thématiques, par une lecture croisée qui met en exergue les dynamiques et spécificités observées. Cette analyse croisée permet ainsi de déterminer si les orientations du SCOT ont été suivies d'effets, voire de mesurer les éventuels changements ou évolutions intervenus. Dans le prolongement des objectifs initiaux du SCOT, des « pistes à poursuivre » sont déclinées à titre indicatif pour chacune des thématiques sur chaque secteur. Ces pistes constituent un appui pour le futur SCOT métropolitain.

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « VAL DE DURANCE-ALPILLES »



Situé au Nord du secteur d'Agglopolo Provence², le secteur Val de Durance Alpilles s'articule autour d'une plaine inscrite entre les Alpilles à l'Ouest, la Durance au Nord et le massif des Costes au Sud. Il constitue un arrière-pays riche d'un cadre naturel et d'espaces agricoles où prédominent le terroir, la culture et l'identité provençale.

Les grands enjeux thématiques du SCOT pour le secteur

Le SCOT affiche le secteur comme le cœur rural de l'arrière-pays Salonais. Pour cet espace les objectifs sont de le structurer en protégeant ses valeurs identitaires, tout en adossant son développement démographique et économique principalement sur les centralités urbaines de l'axe Sénas /Mallemort /Charleval. Les orientations du SCOT s'articulent autour des enjeux thématiques suivants :

- **Accessibilité :**
 - Voirie : prolongement de la RD113 jusqu'à la gare de Sénas pour desservir le futur Pôle d'Activités de Durance ; raccordement à l'A7 de la zone d'activités du Mas d'Audier par l'échangeur de Sénas ; raccordement direct de la zone d'activités de la Grande Bastide à l'A7 ; développement de l'accessibilité numérique par le prolongement du très haut débit vers le Val de Durance pour le raccordement des zones d'activités du Mas d'Audier à Alleins et de la Grande Bastide à Sénas.
 - Transports collectifs / réseau routier : aménagement en parc relais des abords de la gare de Sénas ; optimisation de l'offre de transports en commun sur l'axe stratégique Sénas-Mallemort-Charleval ; création d'un réseau d'éco-mobilité par la transversale Lamanon-Alleins-Mallemort-Charleval.

² En termes d'entité géographique, Agglopolo Provence correspond aujourd'hui au Secteur du Pays Salonais. Toutefois, ce bilan qualitatif étant celui du SCOT d'Agglopolo Provence, le terme générique « Agglopolo Provence » a été conservé dans le cadre du présent document.

- **Développement économique** : Développement de la filière agro-alimentaire autour des Zones d'Activités de la Grande Bastide à Sénas et du Mas d'Audier à Alleins ; valorisation de l'agriculture pour favoriser le développement de l'économie locale ; extension sur 80 hectares articulée autour de 6 sites d'activités avec traitement qualitatif ; réalisation de deux zones mixtes en enveloppe agglomérée à l'horizon 2022 sur Sénas et Mallemort ; dynamisation d'une offre touristique étendue (tourisme écologique, tourisme de plein air, agro-tourisme, hôtellerie et grandes unités touristiques) ; développement de l'économie de proximité (filières courtes) en lien avec l'économie résidentielle.
- **Développement urbain** : Structuration spatiale articulée autour des communes de Sénas-Mallemort-Charleval, pôles urbains complémentaires formant l'axe Durance-Alpilles et devant offrir un pôle de services forts pour répondre aux besoins en équipements et services à l'horizon 2020 ; définition de limites de l'urbanisation pour maîtriser l'étalement urbain.
- **Environnement, cadre de vie et patrimoine** : Mise en place de grandes coupures agricoles, paysagères et écologiques pour freiner durablement l'étalement urbain ; émergence d'un vaste espace agricole ouvert sur le tourisme, la culture et la proximité dans l'esprit de la Charte du PNR Alpilles ; valorisation d'éléments patrimoniaux, grands témoins de l'héritage rural (notamment réseau d'irrigation).

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée
 ■ Avancée impulsée
 ■ Moyenne avancée
 ■ Assez bonne avancée
 ■ Bonne avancée

ACCESSIBILITE

Ce secteur bénéficie d'une grande accessibilité du fait de la présence d'un échangeur autoroutier à Sénas sur l'autoroute A7. Le SCOT pose toutefois l'amélioration de l'accessibilité comme un préalable au développement économique :

- Sur les deux projets de voirie ayant pour objet le raccordement de zones d'activités à l'A7, celui concernant la ZA de la Grande Bastide à Sénas a été abandonné en même temps que ce projet. Seul, celui de la ZA du Mas d'Audier à Alleins reste en attente.
- Le projet de prolongement de la RD113 vers la gare ferroviaire de Sénas devant permettre la desserte du futur Pôle d'Activités de Durance est également en attente de réalisation.

Le développement de l'accessibilité numérique s'inscrit également dans la thématique accessibilité. Il se traduit par un projet de prolongement du très haut débit vers le Val de Durance, afin de raccorder les deux zones d'activités du Mas d'Audier à Alleins et de la Grande Bastide à Sénas.

Le renforcement de l'offre en transports collectifs est également affiché comme objectif dans le SCOT, afin de garantir une accessibilité régionale aux grands projets économiques et de sécuriser les déplacements du quotidien. Les projets suivants qui traduisent cet objectif n'ont toujours pas été réalisés à ce jour :

- L'optimisation de l'offre de transports en commun sur l'axe stratégique Sénas-Mallemort-Charleval.
- La création d'un réseau d'éco-mobilité dans le Val de Durance, par la transversale Lamanon-Alleins-Mallemort-Charleval.
- Un schéma de trame douce urbaine, par la valorisation de la trame rurale pour mettre en liaison les villes du tri-pôle Alpilles-Durance (Sénas, Mallemort et Charleval).
- Le pôle de Sénas est en phase pré-opérationnelle.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le SCOT fixe comme objectif la recherche de spécificité territoriale pour développer l'attractivité économique du secteur Val de Durance Alpilles.

Il prescrit ainsi la valorisation de l'agriculture comme socle du développement de l'économie locale. Le secteur Val de Durance Alpilles présente une économie agricole dont le SCOT d'Agglopro Provence propose de renforcer les composantes. L'agriculture de terroir représente pour les acteurs économiques un point d'appui en termes de développement économique, en lien avec les attentes croissantes des consommateurs (spécialisation dans l'agro-alimentaire labellisée « circuit court », agriculture biologique ultra fraîche). A cet égard, la plaine agricole de Val de Durance Alpilles présente des caractéristiques particulièrement favorables. Cependant, aucun projet portant sur le développement et la valorisation de l'agriculture n'a été recensé qui permettrait d'apprécier à ce jour les avancées du SCOT en la matière.

Le SCOT structure également la recherche de spécificité en s'appuyant notamment sur deux sites de projets pour rééquilibrer l'offre économique soutenant le développement de la filière agro-alimentaire : la zone d'activités du Mas d'Audier sur Alleins et celle de la Grande Bastide sur Sénas. D'une superficie de 20 hectares, la zone de la Grande Bastide n'a pas été engagée, remplacée depuis par la zone des Saurins à vocation plus logistique / bureaux et la zone des Saurins Sud à vocation plus artisanale.

Plusieurs projets identifiés au SCOT n'ont pas connu les évolutions attendues :

- Sur Sénas, outre la ZA Grande Bastide, le projet de ZA Montplaisir a été remplacé par un secteur d'habitat et l'extension du Camping prévue sur 4 ha a été reclassée en zone agricole.
- Sur Mallemort, les deux projets de la ZA La Crau de Saint-Pierre (en extension sur 10 ha) et de la zone d'aménagement commercial Route de Mérindol ne seront pas réalisés.

D'autres projets sont engagés ou en cours de réalisation :

- A Sénas, le projet de zone d'aménagement commercial Les Saurins-Ouest, prévu à l'horizon 2022, est en cours de réalisation au sein de l'enveloppe urbaine agglomérée.
- Sur Charleval, l'opération mixte activités / habitat de la ZA Le Trou du Roumpidou dont la réalisation est prévue à l'horizon 2030 est engagée. Elle conjugue des activités à dominante productive avec la création de 150 logements.
- Sur Mallemort, la ZI Craonne (dite de la Verdière 1 et d'intérêt métropolitain) est engagée mais reste en cours de réalisation, du fait de problématiques de voirie et de réseaux d'assainissement. En extension dans son prolongement, la ZA La Roure (également en cours de réalisation et d'intérêt métropolitain) doit permettre l'accueil de PME et PMI sur 10 ha.
- Seul, le projet de la ZAC La Capelette (activités / commerce) sur Sénas a été réalisé, tandis que celui de la ZA Les Ferrages sur Alleins prévoyant l'accueil de commerces-artisanat et de l'hébergement hôtelier est à ce jour partiellement réalisé.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Pour accueillir une croissance démographique maîtrisée tout en limitant la pression exercée sur l'environnement, le SCOT privilégie un développement au sein des enveloppes urbaines existantes en limitant les extensions de l'urbanisation tout en répondant aux besoins en matière de parcours résidentiels. Sur le secteur Val de Durance Alpilles, les communes de Sénas, Mallemort et Charleval constituent un axe devant accueillir environ 20% des nouveaux habitants d'Agglopro Provence à l'horizon 2022 (soit 4000 habitants et 2000 logements, ce qui représente 20% de la production du SCOT).

En termes d'avancées et au regard des projets actualisés :

- Les opérations réalisées ou en cours de réalisation sont au nombre de neuf (totalisant près de 300 logements), dont cinq sur Sénas (soit 80% des logements réalisés) et quatre sur Alleins.
- Les opérations en cours d'étude sont au nombre de cinq, dont deux sur Sénas (correspondant à 65 logements) et deux sur Alleins (53 logements), auxquelles il convient d'ajouter des opérations mixtes (Trou du Roumpidou sur Charleval avec un projet de 150 logements référencé en zone d'activités, La Roure sur Mallemort référencé en zone d'activités mais incluant la création de logements).

- Deux projets importants en nombre de logements sont en attente de réalisation sur Sénas : Le Village (100 logements en renouvellement urbain inscrit au SCOT) et Pont de l'Auture (une centaine de logements), identifié au SCOT comme un secteur résidentiel prioritaire à développer en extension urbaine.
- Trois projets de logements ont été abandonnés (totalisant 28 logements) : deux sur Alleins (l'opération Pierrefeu remplacée par la création d'un EHPAD et celle sur les Terrains Reig) et une sur Aurons (Les Ferrages, qui comptait 10 logements).
- Aucun projet de création de logements n'apparaît sur la commune de Lamanon, alors que dans les projets urbains à dominante résidentielles identifiés du SCOT, 3 opérations totalisant 136 logements étaient identifiées (Sud terrain de sport / Bord de canal 30 logements ; La Guerite 60 logements ; Entrée de ville 46 logements).

Parallèlement, aucun projet d'équipement supplémentaire n'a été recensé. Cependant, certains projets ont fait l'objet d'une évolution par rapport à leur vocation initiale, notamment avec la programmation d'équipements d'hébergements spécifiques :

- Sur Alleins, l'opération d'habitat Pierrefeu a été abandonnée et remplacée pour partie par la réalisation d'un EHPAD.
- Sur Aurons, l'opération Domaine Vergers des Alpilles intègre également un EHPAD.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

Le secteur Val de Durance Alpilles est fortement marqué par la présence d'un environnement naturel emblématique (les Alpilles, la Durance) et d'espaces agricoles vecteurs d'économie mais également de qualité paysagère.

Les espaces agricoles sont une composante majeure de ce secteur et représentent à la fois une source de développement local durable majeure et une forte valeur identitaire. A ce titre, le SCOT prescrit la préservation des plaines irriguées du Val de Durance où alternent vergers et polycultures (céréales, prairies, maraîchage, vigne). Certaines d'entre elles jouent un rôle particulier dans la gestion des écosystèmes et bénéficient de mesures agro-environnementales territorialisées (espaces agro-naturels d'indice 1 : plaine de la Crau et espace agricole de Rousset).

Concernant la préservation de la trame verte, le SCOT identifie des espaces naturels à forte valeur écologique (massif des Alpilles). Il définit également des limites déterminantes à l'urbanisation et enveloppes agglomérées. Celles-ci devront faire l'objet de traitement paysager spécifique dans le cadre des projets, notamment ceux situés en entrée de ville. Plusieurs limites sont inscrites :

- Au Nord et au Sud de l'enveloppe urbaine existante de Charleval
- Au Nord et au Sud de celle d'Alleins
- Au Nord et au Sud-Ouest de l'enveloppe urbaine existante de Mallemort
- A l'Est, au Nord et à l'Ouest de l'enveloppe urbaine existante de Sénas
- Tout autour des enveloppes urbaines existantes d'Eyguières et de Lamanon.

Afin d'assurer le fonctionnement de la trame bleue, le SCOT recommande aux collectivités la maîtrise foncière des parcelles concernées par les zones humides et prescrit :

- Une préservation de la Durance et de sa ripisylve, grand corridor écologique national reconnu comme un espace naturel d'indice 1 au regard de ces caractéristiques écologiques, fonctionnelles et patrimoniales (carte Trame Bleue et zones humides).
- L'identification et la protection de l'ensemble des canaux d'irrigation dans les documents d'urbanisme.

Concernant les paysages, le SCOT ambitionne une valorisation de l'héritage paysager de ce secteur en prescrivant :

- La préservation des grands sites naturels d'intérêt paysager (collines de la Cabre et de Pécoule), ainsi que deux sites en périphérie immédiate du secteur de projet (le massif des Alpilles et le versant Nord de la Chaîne des Costes)
- La préservation des espaces agricoles patrimoniaux de Val de Durance
- La valorisation des structures paysagères liées à l'eau, en mettant en valeur le réseau hydrographique de la Durance (notamment la reconquête des fonds de vallée de la Durance, au profit de l'agriculture et des activités de loisir et d'éco-sensibilisation).

A cela, s'ajoutent des composantes patrimoniales uniques, qui s'expriment au travers des centres anciens aux formes spécifiques (Mallemort, Alleins, Aurons), de bâtis vernaculaires et d'ouvrages d'exception façonnant les paysages (le canal de Craonne impacte directement ceux de Charleval, Mallemort, Alleins et Pelissanne).

Au regard du SCOT, aucune avancée significative du fait de l'absence de projets recensés pouvant permettre à ce jour d'apprécier directement des avancées mesurables.

Cependant, il est à noter que l'abandon de certains projets de développement économique s'est fait au profit d'un reclassement de leurs périmètres en espaces agricoles (projet Route de Mérindol à Mallemort, projet d'extension du camping sur 4 ha à Sénas).

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- En matière d'accessibilité, ce secteur bénéficie d'avancées à l'échelle métropolitaine relative à l'unification du réseau de transport avec notamment la création d'un pass intégral métropolitain qui inclut le TER. Cependant, concernant les projets recensés, les évolutions sont peu tangibles. Certains sont en phase pré-opérationnelle. Seul, le retrait du projet de raccordement à l'A7 de la zone d'activités Grande Bastide a été abandonné du fait de la suppression du projet de zone d'activités. Il a été remplacé par les projets des zones des Saurins et des Saurins Sud sur Sénas.
- Concernant le développement économique, sur ce secteur le SCOT fixait comme objectif un développement économique devant permettre la création de 2 230 emplois afin de rééquilibrer le ratio habitat/emplois. L'agriculture est l'une des spécificités de ce secteur de projet. Si elle se maintient, les projets recensés ne montrent pas encore d'évolution notable à l'égard du développement de l'économie locale. Le développement de la filière agro-alimentaire, articulé autour de deux grands sites économiques totalisant 40 ha, celui de la ZA La Grande Bastide à Sénas inscrit au SCOT (20 ha en extension) n'a pas été réalisé. Toutefois une partie du secteur de la Grande Bastide a été reclassé en zone agricole.

Le SCOT affiche également un objectif de réalisation de 80 ha de foncier économique (en extension ou en enveloppe urbaine) sur le secteur Val de Durance Alpilles, pour permettre la création de plus de 1000 emplois en zones d'activités nouvelles. Sur les six projets de sites d'activités économiques recensés, trois sont engagés (Saurins-Ouest à Sénas ; ZA Le Roure à Mallemort et ZA mixte Roumpidou Ouest à Charleval) tandis que trois n'ont pas vu le jour (ZA La Grande Bastide et l'extension du Camping à Sénas, ZA La Crau de Saint-Pierre à Mallemort). Cinq projets à vocation économique sur les onze recensés ne sont pas encore en phase de réalisation. Pour autant, seul le projet de La Crau de Saint-Pierre (Mallemort) a été supprimé dans le SCOT et celui de la ZA La Grande Bastide (Sénas) a été abandonné. Les quatre autres projets ont fait l'objet de réorientations de leur vocation (deux reclassements en zone agricole, un en création d'habitat et un au profit d'un autre site).

Concernant l'armature commerciale, le SCOT prévoit la réalisation de deux zones d'aménagement commercial en enveloppe agglomérée à l'horizon 2022, inscrites dans une logique de requalification des entrées de ville et devant intégrer une mixité des fonctions urbaines (logements, services, commerces). A ce jour, l'opération Saurins-Ouest à Sénas est engagée (devant comprendre à terme un hôtel, une maison de terroir et un bâtiment multi-activités) et le projet Route de Mérindol à Mallemort a été abandonné.

- Au regard du développement urbain, les opérations et projets de logements sont un indicateur de la dynamique du secteur. Le SCOT d'AgglopoLe Provence affiche un objectif de création de 2000 nouveaux logements d'ici 2022 sur le seul secteur de Val de Durance Alpilles (soit un rythme moyen de 200 nouveaux logements par an pendant 10 ans).

A ce jour, la vingtaine de projets recensée dans la thématique habitat / logement atteste d'une dynamique inscrite dans le sillage des orientations du SCOT. On observe que :

- Sur près de 300 logements réalisés, 112 l'ont été au sein d'opérations mentionnées dans le SCOT.
- Près de 120 logements sont comptabilisés dans les projets engagés (à l'étude ou opérationnels), dont une bonne centaine inscrite dans des projets identifiés au SCOT.
- 250 logements sont en attente de réalisation à Sénas, portés par deux projets inscrits dans le SCOT en secteur prioritaire d'intensification et de renouvellement urbain ou en secteur résidentiel prioritaire en extension urbaine.

Concernant la dynamique du secteur de projet, le nombre de logements autorisés est stable entre 2013 et 2017, avec une moyenne annuelle de 170 logements. Au regard de la typologie de ces logements, la forme dominante reste l'habitat individuel (71%), dans une fourchette très haute (de

100% à Aurons jusqu'à un minimum de 59% à Mallemort). Cela traduit un décalage de temporalité par rapport aux documents d'urbanisme locaux, au sein desquels la volonté forte exprimée par le SCOT de maîtriser l'étalement urbain est clairement déclinée.

Afin d'éviter la transformation de ce secteur constitué de communes plus rurales en espace de croissance périurbaine, le SCOT exprime une volonté forte de maîtriser l'étalement urbain. Ce choix est relayé par les documents d'urbanisme, qui encouragent et privilégient notamment le développement et le renouvellement urbain sur les 5 secteurs prioritaires identifiés par le SCOT. Ainsi, le PLU de Sénas intègre des projets majeurs tels que Pont de l'Auture ou Le Village (qui totalisent 250 logements) mais en attente de réalisation (problématiques d'accessibilité ou de disponibilité foncière), ainsi que la réorientation d'autres projets (Montplaisir, reclassé de zone d'activité en zone d'habitat future avec 15 logements). Si globalement les avancées sont réelles et dans le respect des orientations du SCOT, elles se font toutefois à un rythme assez faible.

- Concernant le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine, le Parc Naturel Régional des Alpilles (PNRA) est en cour de révision de sa charte afin d'inscrire dans la continuité les actions déjà engagées. Les projets qu'il conduit dans différents domaines sont en lien avec l'eau et le changement climatique, la préservation des espaces naturels, le tourisme et les loisirs. Ils ont permis un accompagnement des communes dans l'élaboration de leur PLUI pour traduire des objectifs environnementaux partagés avec le SCOT. Dans le domaine de l'agriculture le reclassement en zone agricole d'espaces initialement prévus pour du développement économique traduit une dynamique dans la thématique. Par ailleurs, tous les documents d'urbanisme intègrent des orientations relatives à la protection, à la préservation et à la valorisation des espaces naturels et agricoles.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Réaliser le raccordement et les prolongements routiers afin de mieux desservir les pôles d'activités et permettre, à terme, une desserte par les transports collectifs.
- Aménager en parc relais les abords de la gare de Sénas, afin d'affirmer sa fonction de porte d'entrée du réseau métropolitain.
- Optimiser l'offre de transports en commun sur l'axe stratégique Sénas-Mallemort-Charleval.
- Créer les conditions requises pour la création d'un réseau d'éco-mobilité dans le Val de Durance sur la transversale Lamanon-Alleins-Mallemort-Charleval et mettre en place un schéma de trame douce urbaine, valorisant la trame rurale afin de relier les villes du tri-pôle de ce secteur.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- En lien avec les enjeux de préservation des espaces naturels et agricoles, poursuivre la mise en œuvre des conditions de développement et de valorisation des exploitations agricoles, notamment par le développement de réseaux de distribution en circuit court et la transformation des productions agricoles.
- Poursuivre la réalisation des zones d'activités engagées, notamment celles présentant un niveau d'intérêt métropolitain (commerces), en favorisant leur desserte pour les optimiser.
- Inscrire les projets de ZACom en lien avec la politique commerciale qui sera définie par le SDUC en cours d'élaboration.
- Inscrire la qualité urbanistique et paysagère et leur accessibilité en mode actif et transports collectifs comme un principe pour la réalisation des projets de développement économique.
- Développer le commerce local de proximité en lien avec les services et le traitement de l'espace public dans les centres villes pour permettre leur dynamisation.
- Favoriser le développement des conditions d'un tourisme adapté et diversifié, en s'appuyant sur les spécificités du secteur (notamment le développement de l'agro-tourisme) et en s'appuyant sur les atouts patrimoniaux des centres villes.

DEVELOPPEMENT URBAIN

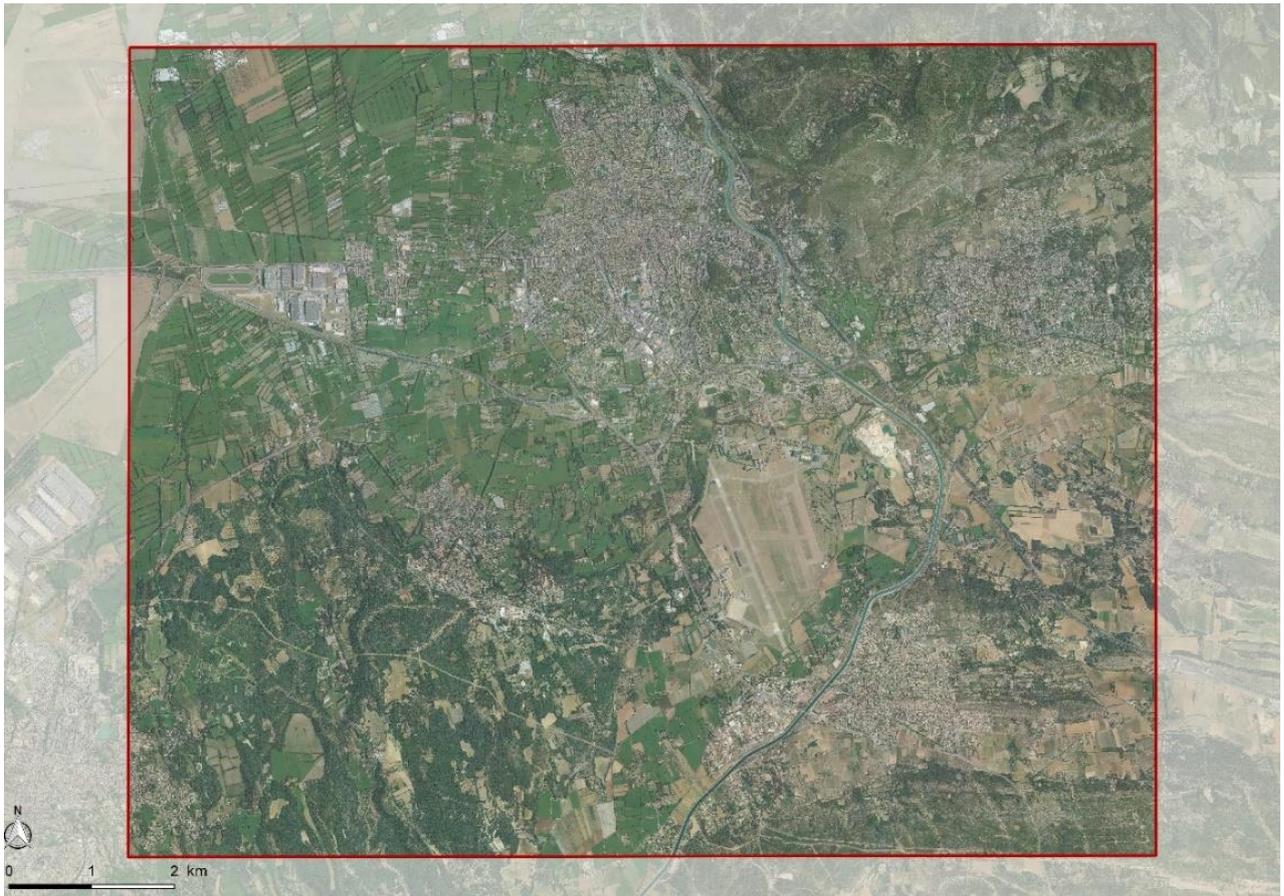
- Poursuivre l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain, en privilégiant la réalisation des projets de logement en renouvellement urbain au sein des tissus constitués et des formes urbaines moins consommatrices d'espaces en favorisant l'habitat collectif (réalisation notamment à Sénas de deux opérations de logements identifiés au SCOT en secteur prioritaire).
- Poursuivre l'effort en termes de production de nouveaux logements en lien avec les objectifs du futur PLH.
- Créer les équipements publics nécessaires à la mise en œuvre du SCOT sur le de projet Val de Durance Alpilles.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger et valoriser les espaces naturels et les paysages du secteur de Val de Durance-Alpilles, notamment les structures paysagères liées à l'eau et les patrimoines hydrauliques paysagers qui participent à son attractivité touristique et à sa qualité de vie.
- Poursuivre les ambitions de protection des zones agricoles, notamment celles en plaine identifiées dans le SCOT, en lien avec le SRADDET et en l'adaptant au regard de leur potentiel agronomique.

- Intégrer les limites déterminantes à l'urbanisation définies par le SCOT aux documents d'urbanisme et travailler à la création de zone tampon dans les opérations d'aménagement situées en interface avec les zones naturelles et agricoles.
- Protéger et valoriser les richesses paysagères du secteur de projets, notamment les silhouettes urbaines des noyaux anciens accrochés à un relief (Malemort, Alleins, Vernègues) et les noyaux anciens à forte valeur historique, urbaine et architecturale (tissu ancien en peigne de Charleval).
- Garantir la qualité des entrées de ville (Sénas, Malemort, Charleval), notamment celles en lien avec la restructuration des zones économiques.

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « PROVENCE SALONAISE »



Situé au centre du secteur d'Agglopoie Provence³, le secteur de la Provence Salonnaise s'inscrit entre les reliefs des Alpilles, du massif des Costes et de la chaîne de la Trévaresse. Il s'articule autour de la commune de Salon-de-Provence et de son secteur aggloméré (Pélissanne et Lançon-Provence) auxquels s'ajoutent Eyguières. Ce secteur de projet constitue le pôle d'Equilibre.

Les grands enjeux thématiques du SCOT pour le secteur

Le SCOT affiche le secteur comme un espace d'affirmation, véritable pôle d'équilibre de la Région Urbaine Provençale, à conforter en adossant son développement démographique et économique principalement sur les centralités urbaines de l'agglomération Salonnaise (Salon-de-Provence, Lançon-Provence, Eyguières et Pélissanne). Les orientations s'articulent autour des enjeux thématiques suivants :

- **Accessibilité** : la création d'une offre renforcée de transports et de réseaux de mobilités durables entre la ville centre et les communes de proximité qui contribuent au développement économique et social du Pôle d'Equilibre ; Le renforcement du service de transports en commun en particulier vers le quartier de Bel Air et la ZA de la Crau.
- **Développement économique** : la défense de la diversité commerciale ; l'accroissement de l'offre immobilière tertiaire (action prioritaire à mener dans le cadre du développement urbain).
- **Développement urbain** : l'intensification et la confirmation de la centralité urbaine en direction du site Gare (place Morgan et pôle d'échange multimodal) et du centre-ville de Salon, notamment par des opérations de renouvellement urbain (implantation d'équipements d'animation et de formation du secteur, accroissement de l'offre de logements) ; Le développement du hameau de Bel Air au cœur d'un secteur maintenu agricole et le développement du quartier des Broquetiers.

³ En termes d'entité géographique, Agglopoie Provence correspond aujourd'hui au Secteur du Pays Salonnais. Toutefois, ce bilan qualitatif étant celui du SCOT d'Agglopoie Provence, le terme générique « Agglopoie Provence » a été conservé dans le cadre du présent document.

- **Environnement, cadre de vie et patrimoine** : confirmation de la vocation naturelle des massifs, préservation de leur silhouette et de leur ambiance.

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée
 ■ Avancée impulsée
 ■ Moyenne avancée
 ■ Assez bonne avancée
 ■ Bonne avancée

ACCESSIBILITE

Situé à la croisée des autoroutes A7 et A54 et desservi par des échangeurs, le secteur de la Provence Salonnaise bénéficie d'une bonne accessibilité. Il est toutefois peu concerné par l'objectif d'accessibilité « régionale » aux grands équipements économiques périphériques, à l'exception de la gare ferroviaire de Salon-de-Provence, que le SCOT identifie comme un pôle d'échanges métropolitain.

D'autres avancées sont constatées au niveau de Salon. Elles concernent la mise en place d'une navette gratuite desservant le centre-ville et reliant différents parcs relais locaux. En parallèle, la mise en place d'une politique de stationnement dans le centre-ville a permis de réduire la place de la voiture dans le centre-ville.

En matière de déplacements quotidiens à l'échelle du secteur de projets, des liaisons TC structurantes sont envisagées. Des mobilités douces (axe « vélo vert ») et des actions de requalification pour sécuriser les espaces routiers urbains sont proposées par le SCOT. Un schéma de trame douce urbaine est envisagé par le liaisonnement de l'agglomération Salonnaise avec chacune de ses entités constitutives. La restructuration des entrées de ville s'affiche quant à elle comme la première action prioritaire du SCOT, sur des axes devenus aujourd'hui des espaces urbains en raison des activités commerciales et économiques qui s'y sont localisées.

Le développement de l'accessibilité numérique s'inscrit également dans cette thématique. Il n'est toutefois matérialisé par aucun projet recensé, bien que la pose du Très Haut Débit Numérique fasse l'objet de recommandations notamment pour les travaux de réaménagement de la RD113, axe structurant pour l'organisation des grands sites économiques.

Cependant, si ce secteur l'enjeu de restructuration routière est manifeste, à ce jour aucun projet recensé ne permet d'apprécier directement des avancées mesurables en termes d'accessibilité.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le secteur d'Agglopro Provence bénéficie du rayonnement de grands équipements économiques positionnés à sa périphérie et sur lesquels s'appuie une partie de son développement notamment la plate-forme Clésud (logistique) située sur le secteur Ouest Provence. Salon-de-Provence est notamment une ville de l'aviation, dont Agglopro Provence entend rendre plus lisible le savoir-faire en matière aéronautique, en jouant l'émergence d'un centre militaro-industriel étendu autour de l'Ecole de l'Air mais aussi en insérant la base et ses activités dans les structures de promotion touristique du département (en particulier la filière croisiériste). Le renforcement du tourisme dans la Provence Salonnaise nécessite parallèlement une augmentation de l'offre hôtelière d'affaire du Pôle d'Equilibre.

Le SCOT fixe comme objectif la recherche de spécificité territoriale pour développer l'attractivité économique de la Provence Salonnaise, qu'il articule ainsi d'une part, sur l'accueil de fonctions tertiaires autour du PEM de Salon-de-Provence, et d'autre part autour de l'affirmation du centre militaro-industriel de recherche Ecole de l'Air/Orena et du déploiement des activités d'avionique sur Salon-de-Provence et Lançon-Provence.

Au regard du SCOT, l'armature économique de la Provence Salonnaise s'articule autour de deux niveaux d'enjeux : d'une part, les Sites Economiques d'Importance SCOT, opérations d'urbanisme complexes qui réalisent l'Axe structurant (SEIS, comprenant également les sites économiques spéciaux), et d'autre part les Sites d'Intérêt Local (SEIL) qui participent notamment au maintien du rapport habitat / emplois. Cette armature

compte une quinzaine de projets de sites économiques d'activités identifiés par le SCOT sur le secteur de la Provence Salonnaise, pour laquelle on observe les évolutions suivantes.

Les projets sur des sites d'importance SCOT :

- En renouvellement urbain :
 - Sur Salon-de-Provence, le projet de gare ferroviaire et zone C du PEB (mixant du tertiaire et de l'habitat) est partiellement engagé, avec l'aménagement de la gare routière et du parking en silo, qui participe du Pôle d'Echange Multimodal et de la restructuration du centre-ville avec l'opération réalisée de création de commerces sur la Place Morgan.
- En extension urbaine :
 - Sur Salon-de-Provence les 4 sites identifiés sont en lien avec la RD113 : les zones d'activités de la Gandonne 2 et de la Crau sont réalisées, celles des Broquetiers le sont pour partie et celles des Gabins sont au stade d'études engagées et opérationnelles.
 - Sur Lançon-Provence, le site à statut spécial de La Coudoulette (pôle de compétitivité filière aéronautique) est en cours d'étude, associé au projet « Cité de l'Air ».

Les projets de sites d'activités d'intérêt local identifiés au SCOT inscrits :

- En renouvellement urbain :
 - Sur Eyguières, le projet sur le site de ZA des Paluds Est a été abandonné tandis que le site des Paluds Ouest a été entièrement reclassé en production de logements.
 - Sur Lançon-Provence, la ZA des Sardenas est en cours d'étude.
 - Sur Salon-de-Provence, la RD113 est une infrastructure de reconquête majeure faisant l'objet d'un projet en tant que tel, support de renouvellement urbain autour duquel s'articulent des zones économiques et commerciales qui sont autant de sites de redynamisation urbaine (Les Gabins / Route de Grans, Les Broquetiers).
- En extension urbaine :
 - Sur Eyguières, le projet Aérodrome a été abandonné et seul celui d'extension tertiaire sur Les Vignes Vieilles Sud est maintenu et en attente (OAP au PLU).
 - Sur Pélissanne, la ZA du Bas Taulet / Route de Lambesc est réalisée.
 - Sur Salon-de-Provence, le Parc d'activités Les Roquassiers est réalisé à 50% avec 1225m² livrés sur 3 opérations (SCI PPMR, SCI Alchimie, SARL CORELBAT) tandis que 3 autres opérations totalisant 1262m² y sont en cours d'étude, et le pôle commercial des Gabins est en cours d'étude.

Au regard de l'armature commerciale, la Provence Salonnaise est prioritaire pour accueillir les plus grands équipements (grandes surfaces de plus de 1000m²) à réaliser sur le secteur communautaire, parallèlement au maintien et au développement du commerce de proximité dans les centres villes. Celui de Salon-de-Provence a ainsi vu la création de commerces sur la Place Morgan en lieu et place de l'ancienne gendarmerie, contribuant à l'animation du centre-ville.

L'armature commerciale de la Provence Salonnaise décline différemment plusieurs des projets ci-dessus. Le SCOT a hiérarchisé l'offre commerciale en 4 niveaux, du local (rang 1) jusqu'à l'échelle régionale/métropolitaine (rang 4). Le secteur de projets est ainsi concerné sur Salon-de-Provence par 5 Zones d'Aménagement Commercial (ZACom). Celles-ci sont hiérarchisées du rang 2 au rang 4 et leur réalisation doit répondre à des conditions précisées par le SCOT. Concernant l'évolution des projets identifiés, on observe :

- En renouvellement urbain : les sites de la gare ferroviaire/zone C du PEB (en cours d'étude), de la Gandonne 2 (réalisé), et le secteur RDn113 dont le SCOT fait un axe prioritaire de renouvellement urbain.
- En extension urbaine : Les Broquetiers (partiellement réalisé) et le pôle commercial des Gabins Nord (en cours de réalisation).

Parallèlement, si d'autres projets ont permis la réalisation de zones d'activités (Les Vignerolles à Pélissanne) ou sont en cours d'étude (Les Viougues à Salon-de-Provence), aucun projet relatif directement au développement touristique n'est recensé.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Pour accueillir une croissance démographique maîtrisée tout en limitant la pression exercée sur l'environnement,

Le SCOT privilégie le développement dans les enveloppes urbaines existantes et la limitation des extensions de l'urbanisation tout en répondant aux besoins en matière de parcours résidentiels. Sur le secteur de la Provence Salonnaise, le développement doit prendre très fortement appui sur Salon-de-Provence, principale centralité. Avec Lançon-Provence, Pélissanne et Eyguières, elle constitue une centralité forte de l'agglomération Salonnaise, pouvant accueillir un peu moins de 50% des nouveaux habitants d'Agglopolo Provence à l'horizon 2022 (soit 10 000 habitants et 5 000 logements, ce qui représente 50% de la production de logements identifiés dans le SCOT à réaliser sur un rythme moyen de 500 nouveaux logements par an pendant 10 ans).

Concernant les avancées et au regard des projets actualisés, on observe une dynamique nettement croissante sur Salon-de-Provence, qui regroupe l'ensemble des créations de logement observées :

- Les opérations réalisées ou en cours de réalisation sont au nombre de 13 et totalisent 1750 logements créés soit l'intégralité des réalisations sur le secteur de la Provence Salonnaise.
- Parmi ces opérations réalisées, 4 d'entre elles sont inscrites dans les projets urbains à dominante résidentielle identifiés par le SCOT sur le secteur de la Provence Salonnaise (PAE Bel Air intégrant le PAE Vieux Chemin d'Istres, Route de Grans, Lurian, Entrée Ouest Avenue Borel). Le nombre de logements réalisés sur ces opérations s'élève à 1290, soit 57,4% des 2245 logements théoriques estimés par le SCOT.
- Ces 1290 logements créés correspondent à 41% de la production de logements prévue par le SCOT sur Salon-de-Provence et estimée à 3150 logements.
- Cette production représente 34,4% du nombre de logements envisagés / théoriques des projets urbains à dominante résidentielle identifiés par le SCOT sur le secteur de la Provence Salonnaise (soit 5097 logements).

Concernant les projets d'opérations de logements faisant l'objet d'études engagées (stade opérationnel mais principalement d'études), ils sont au nombre de 28 et représentent un total de 2630 logements sur l'ensemble de la Provence Salonnaise. A ces projets, s'ajoute l'opération ANRU Canourgues, projet de rénovation urbaine prévoyant (sur 5 ans) la démolition de 220 logements sur ce quartier, ainsi que la reconstitution de cette offre, dans le quartier ou à proximité, avec un objectif de diversification de l'habitat articulé autour de petites opérations (nécessitant 4 ou 5 sites différents répartis sur la ville).

Une partie de ces projets est identifiée au SCOT :

- Sur Salon-de-Provence, 810 logements sont à l'étude dont 583 inscrits dans 2 projets identifiés par le SCOT (PAE Vieux Chemin d'Istres rattaché au PAE Bel Air et centre-ville / Gare).
- Sur La Barben, les logements en cours d'étude portent sur les 4 projets identifiés par le SCOT (Le Queirel, les Avens, La Demorte, Le Salatier) et s'inscrivent dans le PLU communal en cours d'élaboration.
- A Pélissanne, 9 projets inscrits au SCOT regroupent les 1076 logements à réaliser, dont 983 sont en cours d'étude sur 8 projets (Bonnette Rouge, Secteur Saint-Joseph, Route d'Aurons, Quartier Signoret, Maison Arnaud, Viougues, Terrain Saint-Pierre, Les Basses Plaines).
- Sur Lançon-Provence, les projets en cours d'études font état de 387 logements correspondant à 5 projets inscrits au SCOT, pour un effectif de logement initialement moindre (303 logements).
- La commune de Grans compte 480 logements en cours d'étude répartis sur 5 projets, dont aucun n'est identifié au SCOT.
- Au total, le secteur de la Provence Salonnaise compte près de 2150 logements en cours d'étude sur les 5097 logements correspondant à l'objectif de création de logements inscrits dans les projets urbains à dominante résidentielle du SCOT.

Si aucune opération n'a fait l'objet d'un abandon de projet, on notera que :

- Sur Salon-de-Provence, 5 projets d'habitat / renouvellement urbain inscrits au SCOT et totalisant un nombre de logements envisagés ou théoriques sont uniquement, à ce jour, des périmètres prospectifs sans aucune opération significative (Les Mouldas, Terrain Lèbre, Quartier de la Gare, Canal Usinier, Terrain Armée Viourgues Ouest).

- Sur la commune d'Eyguières, les 3 projets inscrits au SCOT et totalisant 420 logements sont en attente (Nord Val des Baux, Les Camps, Les Coudoulières) tandis que celui de Paluds Ouest fait l'objet d'un reclassement à vocation habitat.

Enfin, en matière d'équipements :

- Sur Salon-de-Provence, le projet de multiplexe comptant 12 salles de cinéma, un espace commercial et un parking de 100 places est en cours de réalisation, tandis que le projet communal de médiathèque à l'emplacement de l'actuelle bibliothèque est suspendu.
- A Lançon-Provence, le projet de collège (capacité d'accueil 750 élèves) en lieu et place de l'ancien centre technique de la ville est en cours d'étude, pour une livraison programmée pour la rentrée scolaire 2020-2021.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

La Provence Salonnaise s'inscrit aux portes de la Crau entre les espaces naturels des Alpilles, du massif des Costes et de la chaîne de la Trévaresse en fond paysager. Concernant les espaces naturels, le SCOT confirme leur vocation naturelle, la préservation de leur silhouette et de leurs ambiances, comme autant d'objectifs à respecter dans le développement du secteur d'Agglopoie Provence.

La Provence Salonnaise compte des espaces agricoles, vecteurs de qualité paysagère (la Crau) et pour partie enclavés (Pélissanne). Pour affirmer la préservation des espaces agricoles et naturels, le SCOT a défini des limites déterminantes à l'urbanisation, devant faire l'objet de traitements paysagers spécifiques dans le cadre des projets :

- Au Sud et au Nord de l'enveloppe urbaine de Pélissanne ;
- Au Sud et au Nord de l'enveloppe urbaine de Salon-de-Provence ;
- Au Sud de Lançon-Provence, en façade sud de la RD113.

Parallèlement, sur les communes de Lançon-Provence et Pélissanne, l'axe Est-Ouest le long du canal EDF est identifié comme un espace de zones agricoles à protéger dans les PLU par un zonage A. La préservation et la valorisation des espaces agricoles et des paysages nécessiteront la mise en place de démarches de type périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, à l'instar de la Zone agricole protégée de Rognac.

Traversée par la Touloubre, la Provence Salonnaise est également un secteur où les canaux et les cours d'eau structurent fortement le paysage. Les aménagements envisagés ne doivent pas altérer les zones humides, le long de la Touloubre (Salon-de-Provence Sud, Pélissanne). Ces zones humides présentent un intérêt paysager conforté par leur valeur écologique (biodiversité, « trame verte et bleue ») et offrent un potentiel de loisirs et de circulation douce à valoriser.

A ce contexte, fait écho un héritage patrimonial et culturel dont le SCOT souhaite mettre en évidence les qualités. Ce patrimoine est largement articulé autour du canal de Craonne (Eyguières, Salon-de-Provence, Pélissanne, Lançon-Provence), des centres anciens à forte valeur historique, urbaine et architecturale, et du bâti vernaculaire.

Le SCOT identifie également 2 sites de recomposition des entrées de ville / site de redynamisation urbain (le long de la RD113 à Salon-de-Provence et de Lançon-Provence, ainsi que 3 entrées de ville à enjeux paysagers (2 à Salon de Provence et une le long de l'autoroute A7). Un projet d'amélioration de la bifurcation A7/A54 est également en cours. Bien que n'étant pas inscrit au SCOT, il a pour objectif de reconfigurer l'accès à la bretelle de jonction Marseille / Arles (A7 sud / A54) par la création d'une voie supplémentaire. Ce projet impacte les secteurs des communes de Salon-de-Provence, Lançon-Provence et Pélissanne.

Si les documents d'urbanisme ont généralement bien décliné les prescriptions du SCOT relatives à la thématique, aucun projet recensé à ce jour ne permet toutefois d'apprécier directement des avancées mesurables.

Synthèse

Au vu de l'actualisation disponible des projets, la lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- En matière d'accessibilité, la politique de parc relais, de navette gratuite associée à la mise en place d'une politique de stationnement sur le centre-ville de Salon-de-Provence est une avancée positive. Par ailleurs, l'aménagement de la gare routière dans le cadre de la mise en œuvre du projet « Gare ferroviaire et zone C du PEB » (portant la création d'un Pôle d'Echange Multimodal mais indexé en développement économique pour son rôle tertiaire) à Salon-de-Provence témoigne d'une dynamique engagée. De même, le projet de renouvellement urbain / économique et de desserte en transports en commun inscrit autour de la RDn113 en tant que projet économique manifeste le rôle majeur de cet axe comme charnière structurante pour l'accessibilité aux grandes zones économiques identifiées. Parallèlement, on peut noter le réaménagement de la séquence routière de la D113 à hauteur de Lançon-Provence. Ces travaux ont permis de sécuriser la traversée de la commune sur cette séquence de l'axe Nord-Sud du secteur, très fréquentée en direction d'Aix-en-Provence, de Marignane et de Marseille.
- En termes de développement économique, le SCOT fixait pour le secteur de la Provence Salonnaise un objectif devant permettre la création de 6 200 emplois afin de rééquilibrer le ratio habitat/emplois. Ses orientations mettent en avant le nécessaire rattrapage de l'économie sur ce secteur en lien avec une pénurie de foncier économique observé sur l'agglomération de Salon. Le développement économique de la Provence Salonnaise s'est donc organisé en suivant ces orientations, articulant les zones économiques ciblées avec la RDn113 pour regrouper ces grands pôles d'emplois. Ainsi, les projets recensés d'importance SCOT sont menés à bien, avec un taux de réalisation largement supérieur à 50% sur Salon-de-Provence, appuyé notamment sur la ZA La Crau et sur celle de La Gandonne 2 (réalisées à 100%) et sur celles des Roquassiers (réalisée à 50%) et des Broquetiers. Sur Lançon-Provence, la ZA La Coudoulette étroitement liée au développement de la filière aéronautique est en cours d'étude. Les projets relatifs aux sites économiques d'intérêt local connaissent une évolution plus nuancée bien que positive. Sur Salon-de-Provence, Lançon-Provence et Pélissanne, ils sont réalisés (Le Bas Taulet / Route de Lambesc), partiellement réalisés (Les Roquassiers) ou en cours d'étude, engagés ou opérationnels (pôle commercial des Gabins, les Sardenas). En revanche, certains projets ont été abandonnés ou réorientés parfois en raison de protections naturelles. Le site de renouvellement urbain mixte Les Paluds Ouest a été reclassé en habitat. Le projet des Vignes Vieilles Sud reste en attente (il fait l'objet d'une OAP). D'une façon générale, les orientations du SCOT relatives au développement économique du secteur sont bien prises en compte et déclinées dans les documents d'urbanisme, notamment au travers des OAP (Eyguières, Salon-de-Provence, Lançon-Provence...).
- Concernant le développement urbain, en termes de création de logements la dynamique du secteur est fortement portée par Salon-de-Provence où 1750 logements ont été réalisés. Cela représente plus de la moitié des objectifs fixés par le SCOT pour la commune et environ 1/3 de l'objectif pour le secteur de la Provence Salonnaise. Les 3/4 des logements l'ont été dans 4 projets salonais identifiés par le SCOT avec un taux d'avancement de 60%. Près des 2/3 correspond à du logement collectif. Cette densité est donc importante par rapport à la part de 56% de collectifs produits à l'échelle de la Provence Salonnaise. Ce taux qui est le plus élevé parmi les trois secteurs de projets s'inscrit dans la logique de densification de la ville centre en cohérence avec l'offre de transport et de services. Parallèlement, 810 logements sont engagés à Salon-de-Provence. Ils constituent la quasi-totalité des logements à produire à l'échelle du secteur de la Provence Salonnaise. Au total, les logements déjà réalisés et ceux

engagés représentent 86% des objectifs SCOT du secteur Provence salonnaise. L'observation de l'évolution des logements autorisés montre en effet une tendance croissante très nette entre 2013 et 2017 sur la Provence Salonnaise, laquelle représente à elle seule 54% des autorisations délivrées sur le secteur d'Agglopoie Provence avec une moyenne annuelle de 508 logements.

En termes réglementaires, la volonté forte exprimée par le SCOT de maîtriser l'étalement urbain est clairement déclinée dans les documents d'urbanisme. Ceux-ci encouragent et privilégient le développement et le renouvellement urbain sur des secteurs prioritaires identifiés par le SCOT. Cela se traduit dans les PLU par des OAP (Nord Val des Baux sur Eyguières, Pinèdes-Coulades sur Lançon-Provence...), par de projets encadrés (Maison Arnaud à Pelissanne) ou par des modifications de PLU pour envisager l'ouverture à l'urbanisation (Les Coudoulières sur Eyguières). Ainsi, cela confirme globalement une bonne avancée s'inscrivant pleinement dans les orientations du SCOT.

- Concernant l'environnement, le cadre de vie et le patrimoine, aucun projet recensé ne permet à ce jour d'apprécier directement des avancées mesurables. Celles-ci restent toutefois perceptibles notamment au travers des volets de protection de l'environnement et des paysages des documents d'urbanisme communaux.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Poursuivre la requalification des grandes infrastructures existantes, notamment la RD113 qui constitue un axe prioritaire de renouvellement urbain et de desserte en transports en commun, sur lequel s'appuie le développement des grands pôles économiques.
- Poursuivre le renforcement de l'offre de transports et de réseaux de mobilités durables entre la ville centre et les communes de proximité au sein de l'agglomération de Salon, en particuliers en direction du quartier de Bel Air et la ZA de la Crau. Ce renforcement doit permettre de poursuivre la progression en termes de report modal vers le transport public et contribuer au développement économique et social du Pôle d'Equilibre.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques d'activités identifiés au SCOT d'Agglopoles Provence (projets d'importance SCOT et projets d'intérêt local) en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCOT notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère.
- Veiller à réaliser les projets comprenant une ZACOM dans le respect des principes prescrits par le SCOT et en accord avec la politique métropolitaine de développement commercial qui sera traduite dans le futur SDUC.
- Favoriser les implantations tertiaires sur la centralité en finalisant le projet de la gare ferroviaire de Salon-de-Provence.
- Développer et organiser des projets en lien avec la valorisation touristique du secteur (projet potentiel d'aménagement de l'unité touristique de La Barben).

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Maintenir l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain en privilégiant la réalisation des projets de logements en renouvellement urbain au sein des tissus constitués et renforcer la part de logements collectifs afin de réduire la consommation d'espace.
- Réaliser les opérations de création de logements en cours d'études, notamment sur les centres villes élargis identifiés au SCOT, autour du Pôle d'échange de Salon et des communes d'Eyguières, Pélissanne et Lançon-Provence.
- Veiller à l'équilibre des équipements publics et au développement des services nécessaires à l'attractivité du secteur et au maintien d'une dynamique démographique.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger et valoriser les espaces naturels, les paysages du secteur de la Provence Salonaise et les espaces agricoles en prenant en compte la trame verte et bleue du SRADET.
- Intégrer les limites déterminantes à l'urbanisation définies par le SCOT aux documents d'urbanisme et travailler à la création de zone tampon dans les opérations d'aménagement situées en interface avec les zones naturelles et agricoles.
- Protéger et valoriser les richesses paysagères du secteur de projets, notamment des noyaux anciens.
- Garantir la qualité des entrées de ville, notamment celles en lien avec la restructuration des zones économiques.

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « RIVES DE L'ETANG DE BERRE »



Situé au sud d'Agglopoie Provence⁴, le secteur des Rives de l'Étang de Berre s'étend en épaisseur le long du littoral lacustre jusqu'à la chaîne de la Trévaresse au nord. Traversé par l'Arc, son périmètre englobe les communes de Saint-Chamas, La Fare-les-Oliviers, Velaux, Berre-l'Étang et Rognac. Il constitue un espace littoral à réhabiliter ainsi qu'une « porte économique » à l'orée des secteurs de Marseille et d'Aix-en-Provence.

Les grands enjeux thématiques du SCOT pour le secteur

Pour le SCOT, ce secteur constitue un espace de réhabilitation et de restauration des Rives de l'Étang de Berre, véritable « porte économique ». Son développement démographique et économique doit prendre appui principalement sur les centralités urbaines du « Carré des villes » Rognac /Berre-l'Étang /La Fare-les-Oliviers /Velaux, auquel s'ajoute la commune de Saint-Chamas. Les orientations s'articulent autour des enjeux thématiques suivants :

- **Accessibilité :**

L'accessibilité métropolitaine : au travers de l'affirmation du Pôle d'Echange Multimodal de Rognac (crucial dans l'organisation des dessertes internes comme externes et moteur d'un futur quartier mixte habitat-tertiaire), de la valorisation de la RDn113 (Axe Structurant d'Agglopoie Provence et support du renouvellement urbain du secteur), de la réouverture de la ligne Rognac /Aix-en-Provence (avec création d'une nouvelle gare à Velaux), et de l'amélioration de la desserte autoroutière.

L'accessibilité interne : le rôle local de la RDn113 pour la desserte des projets urbains ciblés au SCOT (La Crau-Les Bons Enfants sur La Fare-les-Oliviers, l'Anneau de Rognac considéré par la DTA comme un des grands carrefours de la Région Urbaine Provençale) ; l'optimisation de l'offre TC ciblée sur le Carré des 4 villes (La Fare-les-Oliviers, Berre, Velaux, Rognac) vers le futur PEM de Rognac ; création d'un réseau d'éco-mobilité (liaison cyclable Saint-Chamas / Berre / Rognac) ; la redistribution des priorités

⁴ En termes d'entité géographique, Agglopoie Provence correspond aujourd'hui au Secteur du Pays Salonais. Toutefois, ce bilan qualitatif étant celui du SCOT d'Agglopoie Provence, le terme générique « Agglopoie Provence » a été conservé dans le cadre du présent document.

de circulation (sécurisation et renforcement du service de TC sur la section urbaine de l'Axe Structurant RDn113 entre Salon-de-Provence et Rognac dans la desserte des projets urbains).

- **Développement économique** : le renforcement des sites économiques, notamment par l'optimisation et l'extension de la Zone Industrielle des Plans et par la valorisation du site de l'aérodrome de Berre qui offre un potentiel de développement urbain à long terme à vocation économique.
- **Développement urbain** : l'engagement de projets urbains structurants au sein de l'axe de projet que constitue la RDn 113 (traversant l'Anneau de Rognac et organisant le développement urbain de l'entrée Nord de l'aire urbaine marseillaise) ; le renouvellement urbain de la façade de la RDn113 depuis La Fare-les-Oliviers jusqu'à Rognac ; le renforcement du centre-ville de Rognac-Grand Projet Urbain du Pôle d'Echanges ; la mise en œuvre des projets de ville de La Fare-les-Oliviers et Saint-Chamas.
- **Environnement, cadre de vie et patrimoine** : la reconquête de l'Etang de Berre (notamment grâce à un futur Syndicat Mixte permettant de régénérer son statut d'espace lacustre) ; une image renouvelée de pôle de loisirs et de poumon bleu sur le secteur d'Agglopoie Provence (avec une reconstitution de l'écosystème de l'Etang conditionnée par la dérivation des rejets d'eau douce et de limon provenant de la centrale hydroélectrique EDF vers le Rhône).

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ avancée impulsée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

ACCESSIBILITE

Situé à l'articulation des secteurs d'Agglopoie Provence, de Marseille Provence et du Pays d'Aix, le secteur des Rives de l'Etang de Berre est traversé par l'autoroute A7 et sa jonction avec l'autoroute A8 par l'échangeur de Coudoux, ainsi que par deux lignes ferroviaires en direction de la vallée du Rhône et d'Aix-Marseille. Il est également à l'orée des deux grands équipements régionaux de transport que sont l'aéroport Marseille Provence à Marignane et la gare TGV Aix-en-Provence.

Ce secteur est concerné par l'objectif d'accessibilité «régionale» aux grands équipements économiques, notamment au travers des pôles ferroviaires réservés à des fonctions industrielles (pôle pétrochimique de Berre-Rognac et ZA des Plans située dans l'Anneau de Rognac ; ZI des Cadesteaux entre Rognac et Vitrolles). Trois des quatre grands projets de transports visent à garantir l'accessibilité à long terme des pôles d'emplois et d'activités :

- L'évolution en Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Rognac (pour développer l'intermodalité fer/route /modes doux sur cet important nœud d'échanges de rang régional), et la transformation en pôle multimodal d'importance locale de la gare de Saint-Chamas ;
- La réouverture de la ligne ferroviaire Aix-en-Provence /Rognac, permettant d'envisager la desserte de Velaux ainsi que l'émergence d'une offre commerciale fret/voyageur entre Salon-de-Provence, Miramas et Aix-en-Provence ;
- Le confortement de l'échangeur A8/A7 de Coudoux, pour renforcer le rôle de la RD10 par le contournement de La Fare-les-Oliviers et pour soulager l'échangeur saturé de Berre/Rognac.

Concernant les déplacements du quotidien, il s'agit de les sécuriser et de promouvoir les mobilités douces :

- par la reconquête des entrées de ville en les restructurant, en sécurisant leur traversée (Saint-Chamas, Rognac et La Fare-les-Oliviers) en favorisant les mobilités douces et les actions de requalification pour sécuriser les espaces routiers urbains (la requalification de la RDn113 dans sa traversée de Salon-de-Provence, La Fare-les-Oliviers et Rognac est prioritaire) ;
- par la valorisation de la trame rurale pour promouvoir les mobilités douces, avec la création du sentier littoral de l'étang et en s'appuyant sur le réseau de canaux et sur la trame bleue.

Le schéma de trame douce urbaine envisagé au SCOT met en relation le Carré des villes des rives de l'étang de Berre et de Saint-Chamas, avec pour artère principale la RDn113 requalifiée entre Salon-de-Provence et Rognac, notamment la desserte des projets urbains.

L'extension des réseaux TC articulée autour de La Fare-les-Oliviers doit accompagner la création de liaisons TC structurantes, reliant notamment La Fare-les-Oliviers depuis Salon-de-Provence jusqu'au Pôle d'Echange Multimodal de Rognac par un Bus à Haut Niveau de Service.

Ce secteur est un secteur à enjeu de forte restructuration, le SCOT conditionnant la réalisation des grands projets économiques et urbains à leur desserte par un service de transport en commun. Toutefois, concernant les différentes infrastructures de déplacement (routières comme ferroviaires), à ce jour aucun projet recensé ne permet d'apprécier directement des avancées concernant l'accessibilité.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Ce secteur des Rives de l'Etang de Berre présente un tissu économique productif, de rang européen et dominé par la pétrochimie (premier pôle européen). Le SCOT fixe comme objectif la recherche de spécificités territoriales pour développer l'attractivité économique des Rives de l'Etang de Berre, qu'il fonde sur :

- la consolidation de l'appareil industriel existant sur le pôle pétrochimique de Berre-Rognac (à l'exception d'une trentaine d'hectares déjà enserrée dans la zone industrielle d'Euro-Flory Parc) et la protection de cette spécialisation pétrochimique ainsi que des périmètres de risques technologiques. Cette perspective doit toutefois tenir compte de l'engagement des collectivités à reconquérir leur cadre de vie et du contexte de mutations énergétiques actuelles, qui fondent une ambition de reconversion de l'étang de Berre (procédant notamment d'une reconquête de l'étang grâce à une structure de projet fédérant les acteurs pour une reconversion environnementale avec un pôle de loisirs) ;
- la finalisation de la zone d'activités des Plans à Rognac (renforcement des sites économiques existants, avec optimisation et extension de la ZI des Plans et le potentiel de développement urbain à vocation économique du site de l'aérodrome de Berre-la-Fare) ;
- la réalisation de projets urbains structurants autour de l'axe de la RDn113, depuis la Fare-les-Oliviers jusqu'à Rognac.

Parallèlement, le SCOT mentionne le renforcement des équipements d'accueil et d'animation pour développer la filière touristique, autour de projets concernant :

- Le développement du nautisme, avec une extension prévue de 500 anneaux nouveaux pour le port de plaisance « Albert Samson » à Berre-l'Etang (port transféré depuis à la Métropole Aix-Marseille-Provence mais sans le projet d'agrandissement), une extension d'une centaine d'anneaux dans l'emprise actuelle du port du Pertuis à Saint-Chamas, et l'animation de la base nautique de Rognac ;
- Le développement de l'offre d'hébergement touristique, avec le projet potentiel de création d'une unité touristique sur le site des Creusets à Saint-Chamas.

L'armature économique des Rives de l'Etang de Berre s'articule autour de deux niveaux d'enjeux : les Sites Economiques d'Importance SCOT (les SEIS, comprenant également les sites économiques spéciaux) et les Sites Economiques d'Intérêt Local (SEIL), lesquels participent notamment au maintien du rapport habitat /emplois. Cette armature compte 14 projets de sites économiques d'activités identifiés par le SCOT sur ce secteur, pour lequel on observe les évolutions suivantes.

Les projets sur des sites d'importance SCOT inscrits :

- En renouvellement urbain :
 - le pôle pétrochimique (LyondellBasell) à Berre-l'Etang fait l'objet d'études engagées pour un projet de reconversion en filière productive, avec un PPRT approuvé en juin 2019.
 - le projet Euroflory Parc, ZA à dominante industrie sur Berre-l'Etang, a été réalisé sur 90% de son foncier (avec une extension projetée à court terme), tout en étant également concerné par le PPRT.

- En extension urbaine ou optimisation :
 - sur La Fare-les-Oliviers, le projet Les Craus inscrit en extension n'a pas été réalisé (la commune ne souhaitant pas ouvrir ce secteur à l'urbanisation).
 - Sur Rognac, la ZA des Cadesteaux (dominante commerce de gros) a été réalisée et les études sont engagées pour la ZA Les Plans Sud (opération par tranches). Ces zones d'activités s'inscrivent dans un objectif de valorisation par optimisation foncière.

Les projets de sites d'activités d'intérêt local identifiés au SCOT :

- En renouvellement urbain :
 - Sur Berre-l'Etang, le site du Parc d'activités de la base aéronavale, à dominante tertiaire, fait l'objet d'études engagées pour une échéance de réalisation à l'horizon 2030 dans le cadre d'une OAP.
 - Sur La Fare-les-Oliviers, le projet de ZA RDn113 (mixité urbaine à dominante tertiaire) a été réalisé.
 - Sur Rognac, le projet de ZI Nord (à caractère industriel) et les abords de la RDn113 (au sud du Trèfle, mixte à dominante commerce) ont également été réalisés.
- En extension urbaine :
 - sur Berre-l'Etang, les études sont engagées pour le projet de ZA Les Sylvanes (dominante tertiaire, échéance 2030).
 - Sur La Fare-les-Oliviers, les études sont engagées en vue de la réalisation du projet Les Barrales, pour lequel le foncier a commencé à être mobilisé (acquisition par la métropole début 2019).
 - Sur Saint-Chamas, les études sont engagées pour le projet de ZA Le Molleton (échéance 2023) ainsi que pour le site d'activités Les Plaines Sud, dont le foncier pour l'extension est actuellement en cours d'acquisition.
 - Sur Velaux, le projet de ZA Parc de la Verdière 2 (mixte à dominante commerce de gros /logistique) a été réalisé, mais la tranche 3 est abandonnée du fait des contraintes environnementales.
 - Sur Velaux, les études sont engagées pour le projet de la SIF (vocation tertiaire /commerciale), avec une échéance 2023.

A ces opérations, s'ajoutent des avancées relatives à d'autres zones d'activités, telles que :

- la réalisation de projets de renouvellement urbain / revitalisation sur Rognac : Canourgue (résidentiel mixte à dominante industrie) et Les Gabelles (dominante industrie).
- Les études engagées pour la réalisation d'autres projets tels que la ZA Vallon des Brayes à Velaux (logistique avec activités industrielles ou de service et définie comme une opération d'intérêt métropolitain) ou le projet Cabot à Berre-l'Etang.

L'armature commerciale du secteur des Rives de l'Etang de Berre décline différemment nombre des projets ci-dessus. Le SCOT a hiérarchisé l'offre commerciale en 4 niveaux, du local (rang 1) jusqu'à l'échelle régionale/métropolitaine (rang 4). Le secteur de projets est ainsi concerné par 7 Zones d'Aménagement Commercial (ZACom). Celles-ci sont hiérarchisées du rang 2 au rang 4 et leur réalisation doit répondre à des conditions précisées par le SCOT. Concernant l'évolution des projets identifiés, on observe :

- En renouvellement urbain : des projets réalisés sur les sites des Bords de la RDn113 à Rognac, de la RDn113 à La Fare-les-Oliviers, et des études engagées pour le projet du Parc d'activités de la base aéronavale à Berre-l'Etang.
- En extension urbaine : 4 projets en cours d'étude (Les Sylvanes à Berre-l'Etang, Les Barrales sur La Fare-les-Oliviers, Le Molleton sur Saint-Chamas et La SIF sur Velaux).

DEVELOPPEMENT URBAIN

Pour accueillir une croissance démographique maîtrisée tout en limitant la pression exercée sur l'environnement, le SCOT privilégie le développement dans les enveloppes urbaines existantes et la limitation des extensions de l'urbanisation tout en répondant aux besoins en matière de parcours résidentiels. Sur le secteur des Rives de l'Etang de Berre, une centralité urbaine associant les caractéristiques très urbaines de Berre l'Etang et Rognac au potentiel foncier plus important de Velaux et La Fare-les-Oliviers constitue un « Carré des villes » identifié par le SCOT. Avec la commune de Saint-Chamas, il pourrait accueillir un peu plus de 30% des nouveaux habitants d'Agglopoie Provence à l'horizon 2022 (soit près de 6 000 habitants et 3 000 logements, ce qui représente 30% de la production de logements identifiés dans le SCOT à réaliser sur un rythme moyen de 300 nouveaux logements par an pendant 10 ans).

En termes d'avancées, les projets actualisés correspondent à la majorité des 22 projets urbains à dominante résidentielle identifiés par le SCOT sur le secteur des Rives de l'Etang de Berre, dont les 8 secteurs résidentiels ciblés comme prioritaires. Au total, l'ensemble de ces projets représente près de 1875 logements recensés, soit davantage que les objectifs fixés par le SCOT sur l'ensemble des projets urbains à dominante résidentielle sur le secteur des Rives de l'Etang de Berre (1766 logements envisagés ou théoriques).

Concernant les projets d'opérations de logements réalisés ou en cours de réalisation :

- Sur La Fare-les-Oliviers, 3 projets totalisent plus de 170 logements créés, soit 75% du nombre de logements programmés par le SCOT sur la commune : Les Grands Vergers Sud (40 logements), Les Trompettes (20 logements réalisés sur les 50 prévus en OAP), La Gueirarde (115 logements réalisés en OAP restant d'actualité).
- Sur Rognac, le projet Maison /Villa Mouttet compte 48 logements créés (soit 14% de la production prévue sur la commune) et la réalisation du projet Les Borys a permis de produire 30 logements locatifs sociaux.
- Sur Velaux, 90 logements produits par la réalisation du projet Pilon /Blanc Village (soit 16,5% de la production prévue sur la commune mais 14,5 de la production réelle estimée).

Concernant les projets d'opérations de logements faisant l'objet d'études engagées (stade opérationnel mais principalement d'études), ils représentent un total de 1210 logements sur l'ensemble du secteur (soit 67% de la production prévue sur ce secteur par le SCOT). A l'exception du projet portant sur le Quartier Mauran (111 logements à l'étude dans le cadre d'une OAP sur Berre-l'Etang), l'ensemble de ces projets est identifié au SCOT :

- Sur Berre-l'Etang, les projets La Molle /Fernand Léger et de l'ancienne base aéronavale regroupent 320 logements à l'étude (soit 100% du prévisionnel de production).
- A Rognac, 3 projets sont identifiés pour un total de 245 logements à produire (soit 71% de la production prévue sur la commune) dont seul restent à l'étude ceux du Pôle Multimodal et de l'avenue Charles-de-Gaulle.
- Sur Velaux, 4 projets sont à l'étude (Le Collet de l'Aigle, Les Espradeaux, Le Plan /SIF, Le Baoubacoua) totalisant 376 logements à produire au SCOT (soit 69% du prévisionnel de production SCOT pour la commune mais 60% de la production réelle estimée).

Concernant les projets en attente, ils sont au nombre de 5 :

- Sur Saint-Chamas, cela concerne 4 des 5 projets identifiés par le SCOT : Beaucoux (30 logements), Le Guiet Ouest (200 logements conditionnés par une modification du PLU), Castellamare (15 logements) et La Bastide du Bayle (55 logement dans le cadre d'une OAP).
- Sur La-Fare-les-Oliviers, il s'agit du projet Le Grand Moulin (20 logements).

Si une seule opération a fait l'objet d'un abandon de projet (Cros de Guien à Rognac), on notera que :

- Sur Rognac, les projets sur les sites Les Barjaquets (25 logements) et Charles de Gaulle (25 logements, en cours de discussion avec le propriétaire) n'apparaissent pas dans l'actualisation, ainsi que le projet Les Planes sur Saint-Chamas.
- Sur La Fare-les-Oliviers, il n'y a plus à ce jour de projet au stade d'étude.
- Les documents d'urbanisme prennent globalement plutôt bien en compte la déclinaison des orientations du SCOT en matière de production de logements. Si la réalisation de certains projets appelle des modifications de PLU, d'autres pourraient nécessiter une inscription en OAP afin d'en faciliter la réalisation (Le Grand Moulin à La Fare-les-Oliviers).

- En termes d'équipements, aucun projet n'est spécifiquement mentionné. Toutefois, certains sont intégrés au sein de projets mais leur réalisation est susceptible d'être réorientée (OAP La Guierarde sur La Fare-les-Oliviers).

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

De par ses caractéristiques, le secteur des Rives de l'Étang de Berre présente une façade littorale d'une trentaine de kilomètres le long des rives nord de l'étang de Berre, depuis Saint-Chamas jusqu'à Rognac. Celle-ci est fortement marquée par l'empreinte du pôle pétrochimique sur la commune de Berre l'Étang, qui a façonné le secteur littoral depuis plusieurs décennies ainsi que ses paysages. Dans un contexte de mutation, l'orientation progressive du pôle pétrochimique vers la « Chimie verte » et la présence d'une diversité écologique protégée sont des atouts majeurs pour une reconquête du front de l'étang et la valorisation du secteur.

Les rives de l'étang de Berre sont soumises à la loi Littoral dont les modalités sont définies par la DTA de 2007. Les grands contours des protections sont précisés par le SCOT, notamment le long de l'Arc et son embouche à Berre ainsi que sur les zones humides et naturelles de plaine. La reconstitution des écosystèmes de l'étang reste également conditionnée par la dérivation des rejets d'eau douce et de limon provenant de la centrale hydroélectrique EDF vers le Rhône.

En matière d'environnement, ce secteur s'inscrit entre les espaces naturels protégés de la chaîne de La Trévasse au Nord et du massif de l'Arbois. Le secteur compte des espaces agricoles à conserver comme autant d'espaces de transition afin de maintenir les équilibres biologiques (Plaine de l'Arc). Pour affirmer la valorisation des paysages et la préservation des espaces de nature et agricole, le SCOT a défini des limites déterminantes à l'urbanisation et enveloppes agglomérées. Celles-ci devront faire l'objet de traitement paysager spécifique dans le cadre des projets, notamment ceux situés en entrée de ville. Cinq limites sont inscrites :

- Au Nord et au Sud de l'enveloppe urbaine existante de La Fare-les-Oliviers ;
- Au Sud-Ouest de celle de Velaux ;
- Au Nord de celle de Berre-l'Étang et sur la RD20 à hauteur des Brets à Rognac.

Concernant les traitements paysagers devant mettre en valeur les paysages du quotidien, le SCOT identifie notamment le linéaire de la RDn113 au sud de Rognac comme site de recomposition des entrées de ville /site de redynamisation urbain. Si une OAP Littoral sur ce secteur a pour objectif l'apaisement, la mise en valeur et la recomposition de la frange littorale, c'est également dans cet esprit que la commune de Rognac a réalisé un rond-point marquant l'entrée de ville sud.

A ce contexte, fait écho un héritage patrimonial et culturel dont le SCOT souhaite mettre en évidence les qualités. Outre le patrimoine bâti vernaculaire, il est largement articulé autour des centres anciens à forte valeur historique (Saint-Chamas, Velaux), ou pouvant présenter une valeur urbaine et architecturale, à l'instar du patrimoine contemporain à restaurer et à préserver (en particulier les cités ouvrières de Berre-l'Étang).

Au regard du SCOT, seul le projet relatif au site classé du massif de l'Arbois est recensé. Il fait l'objet d'une étude en cours portant sur la préservation durable de ce site naturel et paysager couvrant une superficie de 8555 ha entre l'Étang de Berre, Aix-en-Provence et Marseille.

Synthèse

Au vu de l'actualisation disponible des projets, la lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- En matière d'accessibilité, le Pôle d'Echange Multimodal de Rognac n'est pas encore en phase de réalisation. En revanche, le raccordement de la RDn113 à la RD10 a bien été réalisé. Ce projet, inscrit au SCOT ainsi qu'au PLU de Berre-l'Etang, permet de faciliter l'accès à Aix-en-Provence tout en préparant le renforcement de la fonction d'accès à l'échangeur A8/A7 de Coudoux. Au travers de leurs orientations de développement, les documents d'urbanisme prennent ainsi bien en considération nombre d'évolutions concernant les problématiques d'accessibilité et de desserte, notamment dans le cadre d'OAP sectorielles. Cependant, certaines orientations inscrites dans le SCOT et déclinées en objectifs à l'échelle des PLU sont interdépendantes et semblent n'avoir à ce jour aucune traduction en termes de projets (intermodalité fer/route /modes doux liée à la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal de Rognac ; halte ferroviaire de Velaux et projets structurants liés à la réouverture de la ligne ferroviaire Aix / Rognac).
- En termes de développement économique, le SCOT fixait pour le secteur des Rives de l'Etang de Berre un objectif devant permettre la création de 3 550 emplois afin de rééquilibrer le ratio habitat/emplois. Bien que d'envergures et de portées différentes, l'observation de l'évolution des sites économiques d'activités identifiés par le SCOT d'Agglopoles Provence fait apparaître une assez bonne avancée concernant les projets d'échelle SCOT : 3 sur 5 sont réalisés ou en cours de réalisation (soit 60%), 1 est en cours d'étude (soit 20%) et 1 n'a pas été réalisé soit 20%). Concernant les projets d'intérêt local : 3 sur 9 sont réalisés ou en cours de réalisation et 6 sont en cours d'étude. Au regard de l'armature commerciale, 5 des 7 sites économiques d'activités avec ZACom sont en cours d'étude. Leur réalisation est prévue pour 80% d'entre en extension) et les 2 réalisés l'ont été en renouvellement urbain. Par ailleurs, les documents d'urbanisme prennent en compte ces différents projets. Le projet Bords de la RDn113 sur Rognac a bien été traduit en orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au PLU. En revanche pour toute opération de projet économique en renouvellement urbain ou en extension implantée le long de la RDn113, le projet des Craus / Bons Enfants à La Fare-les-Oliviers n'a fait l'objet que d'orientations spatiales au PLU.
- Concernant le développement urbain sur le secteur des Rives de l'Etang de Berre, on observe globalement une assez bonne avancée s'inscrivant pleinement dans les orientations du SCOT. La production de logements recensée est supérieure aux objectifs fixés par le SCOT (1875 logements recensés, soit plus que les 1766 logements envisagés). Toutefois la répartition n'est pas homogène car certaines communes affichant des prévisionnels supérieurs et d'autres inférieurs aux attentes du SCOT. La Fare-les-Oliviers apparaît comme la commune la plus dynamique du secteur en terme de réalisation avec un taux de réalisation de 78% de l'objectif fixé par le SCOT pour la commune. En effet, 3 projets sur 4 ont été déjà réalisés et représentent un total de 175 logements, dont 54% de part de logements individuels. A l'échelle du secteur des Rives de l'Etang de Berre, ces réalisations ne comptent pour l'instant que pour 10% de l'objectif fixé par le SCOT contre 17,7% attendu. La grande majorité des projets à dominante résidentielle, à l'échelle du secteur de projet, reste à ce jour à l'état d'études. C'est le cas de la commune de Velaux qui présente le potentiel de production le plus important, avec 534 logements à l'étude, soit 98% de l'objectif que le SCOT lui a fixé. Toutefois, la réalisation n'y est pour l'instant que de 90 logements. De plus l'impact des problématiques environnementales et du risque inondation sur les zones ouvertes à l'urbanisation ne permettra pas à la commune de réaliser tous ces logements. Sur Berre-l'Etang, tous les logements prévus sont à l'étude, également en nombre supérieur aux objectifs SCOT (430 contre 320). En revanche, sur Rognac le nombre de logements recensés est inférieur à l'objectif SCOT (295 contre 345) et 245 sont à l'étude (soit 71% de l'objectif SCOT mais 83% des logements recensés), tandis que sur Saint-Chamas

l'intégralité des 300 logements recensés est en attente. Concernant la dynamique territoriale, l'observation de l'évolution des logements autorisés dans le secteur de projet montre peu de variation du nombre d'autorisations entre 2013 et 2017, avec une moyenne annuelle de 219 logements. Au regard de la typologie de ces logements, la forme dominante reste l'habitat individuel (55%), plus fortement marquée sur Berre-l'Etang (64%) et sur Rognac (61%). Cela traduit un décalage par rapport aux documents d'urbanisme, au sein desquels la volonté forte exprimée par le SCOT de maîtriser l'étalement urbain est clairement déclinée. S'ils encouragent et privilégient le développement et le renouvellement urbain sur les 8 secteurs prioritaires identifiés par le SCOT, la mise en œuvre des projets identifiés au travers d'OAP (Berre-l'Etang, Rognac, Saint-Chamas) ou de modifications de PLU pour envisager l'ouverture à l'urbanisation (Saint-Chamas) n'est souvent pas encore aboutie.

- Concernant l'environnement, le cadre de vie et le patrimoine, le seul projet recensé ne permet pas à ce jour d'apprécier directement des avancées mesurables. Celles-ci restent toutefois perceptibles notamment au travers des volets de protection de l'environnement et des paysages que déclinent les documents d'urbanisme communaux.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Poursuivre les projets engagés tels que la requalification des grandes infrastructures existantes en cohérence avec le projet de développement urbain et de mobilité, notamment :
 - o La RD113, qui constitue un axe prioritaire de renouvellement urbain et de desserte en transports en commun, sur lequel s'appuient les projets urbains de structuration et de requalification urbaine.
 - o La création d'un Pôle d'Echange Multimodal sur la gare ferroviaire de Rognac en lien avec le futur quartier mixte habitat-tertiaire, à développer en articulation avec l'éventuel développement des activités de fret sur les secteurs proches des Cadesteaux.
- Transformer la gare de Saint-Chamas en pôle multimodal d'importance locale.
- Développer une offre renforcée de transports et de réseaux de mobilités durables.
- Favoriser le rabattement vers les transports collectifs par le développement de parcs relais.
- Créer des parcs relais aux abords de l'Axe structurant RDn113, afin de favoriser le report modal sur les TC.
- Compléter l'échangeur autoroutier A8/A7 de Coudoux et optimiser ainsi l'aménagement routier de la RD10.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques d'activités identifiés au SCOT d'Agglopoles Provence (projets d'importance SCOT et projets d'intérêt local) dans le respect des prescriptions édictées.
- Poursuivre les études relatives aux projets identifiés, en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCOT notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité.
- Mettre en œuvre les projets de ZACom en lien avec le futur SDUC dans le respect des principes prescrits par le SCOT.
- Poursuivre la réalisation du projet Centre-Ville / Pôle Multimodal autour de la gare ferroviaire de Rognac ? afin de favoriser l'implantation de commerces sur la centralité.
- Veiller à la recherche de qualité urbanistique et paysagère dans la réalisation des projets de développement économique.

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Maintenir l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain, en privilégiant la réalisation des projets de logements en renouvellement urbain au sein des tissus constitués et en privilégiant des formes urbaines peu consommatrices d'espace.
- Réaliser les opérations de création de logements en cours d'études, notamment sur les centres villes élargis identifiés au SCOT, autour du Pôle d'échange de Rognac et des communes de Rognac, Berre-l'Etang et Velaux.
- Veiller à l'équilibre des équipements publics nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'accueil démographique du SCOT sur le secteur de projets.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Préserver les espaces naturels d'intérêt écologique.
- Protéger les milieux aquatiques, en poursuivant la mise aux normes des équipements d'assainissement ; en accélérant la restauration environnementale de l'étang de Berre, la préservation ou la restauration des ripisylves des cours d'eau et en respectant la loi Littoral (coupures d'urbanisation de Berre / Saint-Chamas et de Saint-Chamas / Miramas ; Espaces Boisés Significatifs à l'instar de la convention signée entre Rognac et le Conservatoire du littoral pour la gestion des rives de l'étang...).
- Protéger les zones agricoles, en développant les Zones agricoles protégées (ZAP) sur les zones agricoles de plaine identifiées (à l'instar de la ZAP créée à Rognac) et en adaptant leur protection au regard de leur potentiel agronomique.
- Protéger et valoriser les richesses paysagères du secteur de projets, notamment des noyaux anciens
- Poursuivre la dynamique engagée autour de la RD 113 pour la restauration des entrées de villes commerciales.